

**Sul disegno di legge:
Rinnovamento, riclassamento,
ammodernamento e potenziamento
delle Ferrovie dello Stato (*)**

(Senato della Repubblica, seduta del 17 aprile 1962)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Franza e Ferrari.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RODA, *segretario*:

«Il Senato,

nell'approvare la legge di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato;

considerate le lacune e le deficienze esistenti sulla rete nazionale, particolarmente nel Mezzogiorno e nelle Isole;

considerato che se esse dovessero ulteriormente permanere costituirebbero grave intralcio alla rinascita economica di tali Regioni, e ciò in pieno contrasto con la politica meridionalista che il Governo intende perseguire;

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 1970) fu approvato definitivamente dal Senato nella stessa seduta e divenne la legge 27 aprile 1962, n. 211.

considerato, inoltre, che finalmente ha avuto inizio, con alcuni massicci impianti, l'industrializzazione di alcune zone della Puglia e della Lucania, con conseguente crescente aumento di traffico;

preso atto che una parte dei finanziamenti previsti dalla legge è destinata alla esecuzione di opere e forniture nell'Italia meridionale ed insulare,

invita il Governo ad inquadrare nel primo piano di attuazione delle opere, e tra quelle di più urgente esecuzione, il completamento del raddoppio di binario, con relativa elettrificazione, della linea adriatica, nel tratto Bari-Lecce, e del tronco Foggia-Caserta, assicurando in tal modo agevoli e rapide comunicazioni tra la Puglia, la Lucania, il Sannio e l'Irpinia con Napoli e Roma, nonchè con le regioni centro-settentrionali del versante tirrenico».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la nostra parte, anche se è all'opposizione dell'attuale Governo di centro-sinistra, non può non riconoscere che questo disegno di legge, - presentato a suo tempo dal ministro Spataro e migliorato, nella sua impostazione, a seguito degli emendamenti proposti alla Camera dei deputati ed accettati dal Governo, - risponde alle legittime aspettative del Paese e alle esigenze inderogabili dell'Amministrazione delle ferrovie, poichè mira a porre la rete ferroviaria dello Stato in condizione di radicale rinnovamento e potenziamento.

Ciò premesso è da osservare, peraltro, che esso avrebbe dovuto essere sottoposto al Parlamento già da parecchi anni, perchè lo stato di decadimento della rete ferroviaria, la concorrenza della strada ordinaria a quella ferrata, ed infine la sequenza delle disgrazie che si succedono con ritmo crescente, imponevano, non da oggi, di adottare vasti ed organici provvedimenti per avviare a soluzione un problema così vitale per la Nazione.

Se è vero, infatti, che qualche cosa in passato si è fatto, sia durante la precedente gestione del ministro Mattarella, il quale

provvide all'elettrificazione di alcune linee, specialmente dell'Italia Settentrionale; sia durante quella del ministro Angelini, che con le leggi 21 marzo 1958, n. 280 e 18 dicembre 1959, n. 1142, dette un primo impulso all'ammodernamento ed al potenziamento di qualche altra linea; è altresì vero che tutto ciò non ha rappresentato che un modesto apporto, da parte dello Stato, sul piano finanziario, a quanto si rendeva da tempo necessario per effettuare delle radicali trasformazioni sulla rete ferroviaria.

C'è voluta la Commissione speciale degli esperti, formata dall'ingegnere Longo, e dai professori Saraceno e Onida, ed inoltre, come già accennato, il crescente susseguirsi di disastri ferroviari - per cui oggi viaggiare in treno può apparire non meno pericoloso che viaggiare in aereo o su strada ordinaria - c'è voluto tutto ciò, per mettere a punto in modo più organico il problema. Comunque, anche se tardi, l'essenziale è che una buona volta si proceda con ritmo e con mezzi più adeguati a fronteggiare le esigenze della Nazione.

Si è compreso, infine, adottando questo provvedimento, che la convinzione, largamente diffusa, che le ferrovie fossero condannate fatalmente a un declino, perchè soppiantate in parte dalla strada ordinaria e dai mezzi motorizzati, è quanto mai infondata; avendo esse una funzione insopprimibile e, d'altra parte, una precisa differenziazione, nella loro attività, dai compiti assolti oggi dalla motorizzazione su strada; così come ha chiaramente illustrato, nella sua pregevole relazione, il Presidente della 7ª Commissione, senatore Corbellini.

Solo potenziandole, però, solo ammodernandole, solo completandole e integrandole, nella rete, le ferrovie possono reggere alla concorrenza della strada ordinaria, ed assolvere alla loro preminente funzione nel campo dei trasporti.

Ciò facendo si provvede anche, a me sembra, in modo più organico e più sicuro, a mettere basi stabili per il risanamento del bilancio della stessa Amministrazione.

Al riguardo è da considerare che se i provvedimenti promossi a questo scopo dal ministro Angelini, sono valsi a far stabilire, per legge, il principio fondamentale per cui lo Stato o le varie Amministrazioni che si servono delle ferrovie devono pagare i servizi che esse rendono, e che, in conseguenza, si è

registrato un miglioramento nella situazione deficitaria del bilancio in questi ultimi esercizi; ciò per altro non è di per sè sufficiente ad assicurare una gestione economica delle Ferrovie dello Stato. La certezza di un bilancio attivo, o per lo meno in pareggio, dipende dalla possibilità di mettere le Ferrovie in condizione di piena efficienza, per servire bene il pubblico e l'economia del Paese.

Devo aggiungere però che se un disegno di legge come questo, col suo massiccio finanziamento del primo quinquennio e con quello previsto per il secondo, è motivo di soddisfazione per il Paese e per la nostra Assemblea, che non da oggi ha invocato provvedimenti drastici in questo senso; preoccupa altresì la nostra parte, e credo anche parecchi esponenti degli altri gruppi, la mancanza, per quanto si riferisce al Mezzogiorno, di dati precisi circa il modo come questo Piano verrà ad articolarsi; cioè la mancanza di conoscenza di quanta parte dei mezzi finanziari che verranno impiegati saranno destinati ad opere vere e proprie ed a quali opere, e di quanta a servizi e a quali servizi, ed in particolare se ad impianti fissi oppure a materiale rotabile.

Il disegno di legge prevede sì delle divisioni per categorie, nell'autorizzazione di spesa: tanti miliardi per il materiale rotabile e tanti per il miglioramento, il potenziamento ed il rinnovamento delle linee, e ciò nella sua impostazione generale; ma per quanto si riferisce al Mezzogiorno, stabilisce soltanto che non meno di 320 miliardi sono ad esso destinati. Ebbene, onorevole Ministro, neanche la relazione che accompagna il disegno di legge precisa di quel fondo quanta parte sia destinato alle forniture e quanta alle opere. La divisione di categorie fra opere e servizi che esiste all'articolo 4, non trova poi riscontro nell'articolo 9, che è quello che si riferisce al Mezzogiorno.

CORBELLINI, *relatore*. Dipende dalla potenzialità degli impianti del Mezzogiorno.

CROLLALANZA. Lasciamo la potenzialità e veniamo alla sostanza, che è questa: noi vogliamo sapere se i 320 miliardi destinati al Mezzogiorno, verranno in gran parte impiegati nelle commesse per forniture, che logicamente non possono avere

limitazioni territoriali, nel caso si tratti di materiale rotabile, o se, invece, come è auspicabile, saranno destinati ad opere di rinnovamento e potenziamento delle linee per porre in efficienza la rete ferroviaria nelle regioni meridionali ed insulari.

Perchè, se tutta la rete nazionale ha bisogno di potenziamento e di rinnovamento, quella del Mezzogiorno è la maggiormente bisognosa. È quindi più che legittima la nostra preoccupazione ed io vorrei che il Ministro ci tranquillizzasse a questo riguardo.

Per quanto concerne il Piano, è poi da rilevare che il disegno di legge dà praticamente, per la sua attuazione, una piena delega al Ministro dei trasporti, di concerto col collega del tesoro. Si impegna, è vero, il Governo, con la relazione economica del 1963, a dare notizia alle Camere dell'articolazione del Piano; si impegna anche il Ministro dei trasporti, di anno in anno, a riferire, in sede di discussione di bilancio, sul consuntivo delle opere eseguite, e sullo stato di avanzamento delle forniture; però in tal modo, se si porta tutto ciò a conoscenza del Parlamento, non si consente alle Camere, prima che il Piano venga messo in opera, di esprimere, ad integrazione degli aspetti tecnici ed economici suggeriti dai tecnici e dagli esperti, la propria opinione, in una più vasta visione degli interessi nazionali.

Rilevo, inoltre, che sarebbe stato assai opportuno che il Governo, nel momento stesso in cui presentava all'approvaione del Parlamento questo disegno di legge, avesse anche sottoposto un altro Piano che riguardasse il potenziamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie secondarie, sia gestite dallo Stato, sia dalle imprese private, e che contemporaneamente il Ministro dei trasporti avesse sollecitato quello dei lavori pubblici ad imbastire, di concerto tra le due Amministrazioni, anche l'aggiornamento del Piano delle nuove costruzioni ferroviarie, ai fini, specie nel Mezzogiorno, dell'integrazione della rete ferroviaria, onde colmare le lacune tuttora esistenti.

Se è vero, infatti, onorevole Ministro, che vi sono dei rami secchi, cioè delle ferrovie assolutamente passive, non suscettibili di ammodernamento, di integrazione o di completamento e che, non potendo diventare attive, devono essere eliminate - ed

io posso concordare su questo punto - è anche vero che nel Mezzogiorno (non è colpa mia se sono costretto come meridionale e meridionalista a tornare spesso su questi problemi, ma ritengo che l'argomento interessi tutto il Senato) la rete delle Ferrovie dello Stato è inadeguata. Vi è, sì, in compenso, una sviluppata rete di ferrovie a scartamento ridotto - basta citare le ferrovie delle Calabro-Lucane - ma purtroppo esse rappresentano un anacronismo tecnico ed economico; ciò che rende più assillante l'esigenza di integrazione della rete ferroviaria dello Stato.

L'aver posto, onorevoli colleghi, sul tappeto la realizzazione di una rete autostradale anche nel Mezzogiorno, non deve impedire che si provveda, nello stesso tempo, con le indispensabili integrazioni, a porre in effettiva efficienza la rete delle ferrovie dello Stato; si tratta, in ambedue i casi, di arterie vitali, destinate ad assolvere compiti diversi, ma egualmente necessari se si vuole effettivamente assicurare la rinascita e l'industrializzazione del Mezzogiorno, nella loro compiutezza.

Purtroppo, per quanto riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, che sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma sulla cui realizzazione è decisiva la determinazione del Ministero dei trasporti, chi ha messo il bastone fra le ruote alle iniziative di progettate nuove linee è stato appunto quest'ultimo. Ne abbiamo un esempio recente nella pur disposta, per legge, costruzione della Paola-Cosenza e nella da lungo tempo auspicata linea Bari-Matera-Metaponto, prevista, con carattere di precedenza assieme alla Paola-Cosenza, nel Piano regolatore delle nuove costruzioni, elaborato a suo tempo con il concorso degli stessi tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, ma dalla stessa Amministrazione sostanzialmente ostacolato nella sua realizzazione, nonostante l'avvaloramento agricolo della piana metapontina, allorchè il problema sul piano politico sembrava avesse possibilità di non lontana soluzione.

È stato giustamente osservato, in sede di discussione di un apposito disegno di legge d'iniziativa parlamentare, che la soluzione di quest'ultimo problema potrebbe essere agevolata, con la soppressione del tronco Bari-Matera delle Calabro-Lucane, che si svolge in condizioni non più tollerabili, utilizzando le sovvenzioni che vengono corrisposte alla conces-

sionaria. Abolendo tale tronco e costruendo in suo luogo la linea a scartamento ordinario Bari-Matera-Metaponto, avremo creato una grande saldatura tra la rete sicula, la ionica e l'adriatica, e quindi una seconda grande arteria, destinata a collegare agevolmente la Sicilia e il Mezzogiorno con l'Italia centrale e settentrionale.

Ebbene, una soluzione tanto opportuna e logica è stata contrastata dall'Amministrazione delle ferrovie, con speciose previsioni di gestione antieconomica. Oggi il persistere in tale impostazione non ha più giustificazione, sia perchè è stata riconosciuta la insostituibilità delle ferrovie, sia perchè c'è una realtà nuova, che è costituita dalla rinascita del Mezzogiorno. La politica meridionalista del Governo punta, infatti, nello stesso tempo, sia sul potenziamento dell'attività agricola, che sulla installazione di massicci impianti industriali.

Allora, se è così, onorevole Ministro, ella vorrà riconoscere che un più vasto ed organico intervento del suo dicastero si rende quanto mai indispensabile; per cui facciamo voti che, in un prossimo domani, siano sottoposti al Parlamento altri due disegni di legge, intesi ad affrontare sia il problema di ammodernamento delle ferrovie secondarie, sia, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, la costruzione delle poche linee ancora occorrenti per integrare la rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno. Senza una efficiente rete ferroviaria ed autostradale, senza adeguate attrezzature di opere portuali, senza idonei aeroporti, non dirò che è inutile parlare di rinascita del Mezzogiorno, perchè farei torto per lo meno ai massicci finanziamenti che, bene o male la «Cassa» ha finora investiti, ma è evidente che non si potranno trarre da tali investimenti che ben modesti frutti.

Il problema, onorevole Ministro, non è solo quello di impianti fissi moderni per rendere più sicura la marcia dei treni; non solo quello di eliminare una buona volta, la prevalenza delle vecchie vetture, più o meno rimodernate, che circolano nelle nostre regioni; di aumentare le vetture-letto o le vetture-ristorante; di provvedere insomma a tutti quei conforti indispensabili alla vita moderna del viaggiatore; non è solo insomma problema di esercizio migliore, ma è anche problema di potenziamento e di integrazione della rete ferroviaria

meridionale e insulare. Quindi, a mio modo di vedere, occorre nell'attuazione del Piano dare la precedenza al rinnovamento ed al potenziamento di alcune linee di maggiore traffico del Mezzogiorno; sia a quelle longitudinali - Tirrena e Adriatica - che alle trasversali. E qui, volendo semplificare e non allargare la mia esposizione, richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, su due aspetti di questo problema. Il primo è costituito dalla necessità del completamento della linea Adriatica, la cui elettrificazione e costruzione del doppio binario sono assicurate dal Nord fino a Bari, mentre è urgente provvedere anche al tratto terminale da Bari fino a Lecce.

FERRARI. Lei deve denunciare in quale esercizio doveva essere eseguita quest'opera!

CROLLALANZA. Diversi esercizi fa. Accolgo l'interruzione del collega Ferrari per precisare che, in un mio precedente intervento - Ministro dei trasporti il nostro illustre collega senatore Angelini - ebbi a prospettare, assieme al senatore Ferrari e ad altri colleghi pugliesi, questa esigenza: e il Ministro non esitò a dare assicurazione precisa che il raddoppio del binario tra Bari e Lecce si sarebbe eseguito nell'esercizio susseguente. Passò quell'esercizio; ne passò un altro, ma a nulla si provvide. Io presi la parola in una successiva discussione sul bilancio dei trasporti e ricordai al Ministro che la cambiale era scaduta e che, fra persone perbene, le cambiali, quando si firmano, vanno pagate. Il mio richiamo non valse però a nulla. La realtà è che sino ad oggi, nonostante gli impegni del Governo, il doppio binario è ancora di là da venire.

L'altra esigenza che ritengo fondamentale, ma che è collegata alla prima, è il raddoppio del binario tra Foggia e Caserta. Questo raddoppio non riguarda un tronco ferroviario a sè stante, ma rappresenta l'eliminazione di una strozzatura che esiste nella comunicazione tra la Puglia fino a Napoli e a Roma ed oltre Roma verso le regioni del Centro e del Settentrione del versante tirrenico, cioè nelle comunicazioni tra gran parte dell'Italia meridionale e l'Italia centrale e settentrionale.

Con la costruzione di tale opera, mentre si renderebbero più rapide le comunicazioni, si valorizzerebbero maggiormente

la direttissima Napoli-Roma ed il doppio binario e l'elettrificazione della Bari-Foggia. Il tronco intermedio Foggia-Caserta rappresenta una soluzione di continuità, che va senz'altro eliminata. Non può quindi soddisfare, ciò che ha risposto ad una mia interrogazione, firmata anche dal collega Franza, nell'interesse della regione che rappresenta, il Sottosegretario Angrisani; cioè che con i moderni impianti fissi che saranno installati su questo tronco la linea potrà avere maggiore potenzialità, per cui il problema da me sollevato non sarebbe attuale.

Quando diventerà attuale, onorevole Ministro, questo problema? Forse quando il Mezzogiorno sarà – speriamo che non sia un sogno – una nuova bella realtà; quando diventerà un vasto campo di febbrile attività industriale e di meccanizzazione agricola; quando la produzione, gli scambi, i traffici si saranno potenziati oltre le previsioni attuali delle Ferrovie dello Stato? Solo allora avremo il diritto di chiedere ed il Governo sentirà il dovere di provvedere a questa esigenza?

Evidentemente si vuole ignorare che già oggi c'è un traffico crescente, che già oggi esistono dei grossi impianti: quello grandioso siderurgico di Taranto, quello imponente della Montecatini a Brindisi, gli impianti che stanno realizzando la Breda e la Pignone Sud a Bari e quegli altri che vanno sorgendo a Foggia, e infine gli impianti petrolchimici dell'E.N.I. a Ferrandina, nella Lucania, una zona questa che necessariamente deve riversarsi per lo smaltimento della sua produzione industriale sul versante adriatico.

Comunque è da considerare che sono i mezzi di comunicazione che assicurano il graduale sviluppo dei traffici, senza di essi i traffici non possono svilupparsi.

Io onorevole Ministro, per il raddoppio della Foggia-Caserta, voglio sperare che ella darà una risposta ben diversa da quella che ha dato il suo Sottosegretario, e per la quale dichiarai di non potermi ritenere soddisfatto e di dover riprendere la questione in occasione di questa discussione.

Per quanto riguarda questo problema ed il raddoppio della Bari-Lecce, presento intanto questo ordine del giorno, che leggo: «Il Senato, nell'approvare la legge di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato; considerate le lacune e le deficienze esistenti

nella rete nazionale, particolarmente nel Mezzogiorno e nelle Isole; considerato che se esse dovessero ulteriormente permanere costituirebbero grave intralcio alla rinascita economica di tali regioni, e ciò in pieno contrasto con la politica meridionalista che il Governo intende perseguire; considerato inoltre che finalmente ha avuto inizio, con alcuni massicci impianti, l'industrializzazione di alcune zone della Puglia e della Lucania con conseguente crescente aumento di traffico; preso atto che una parte dei finanziamenti previsti dalla legge è destinata all'esecuzione di opere e forniture nell'Italia meridionale e insulare; invita il Governo ad inquadrare nel primo piano di attuazione delle opere, e tra quelle di più urgente esecuzione, il completamento del raddoppio di binario, con relativa elettrificazione, della linea adriatica - per la quale aggiungerò che da tempo furono eseguiti gli espropri e le opere d'arte - nel tratto Bari-Lecce, e del tronco Foggia-Caserta, assicurando in tal modo agevoli e rapide comunicazioni tra la Puglia, la Lucania, il Sannio e l'Irpinia con Napoli e Roma, nonchè con le regioni centro-settentrionali del versante tirrenico».

Quest'ordine del giorno è firmato, oltre che da me, dai colleghi Franza e Ferrari.

In ultimo, per concludere, onorevole Ministro, desidero richiamare la sua attenzione su un altro problema - un problema locale, sì, però che non riguarda Roccacannuccia - ma la mia città, la città di Bari.

Ella sa che si dibatte da moltissimi anni il problema dell'assoluta necessità di liberare la città dalla cintura di ferro che la costringe in una morsa, che le impedisce ogni comunicazione, con metà della popolazione e col vasto sviluppo edilizio che è al di là di tale cintura.

Ma forse ella non sa che molti anni fa i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, in una riunione, promossa dal Ministero dei lavori pubblici, riconobbero la necessità dello spostamento della stazione ferroviaria di Bari molto più a monte, allora in una zona che era di parecchio al di là delle ultime costruzioni realizzate alla periferia e che oggi, d'altra parte, a sua volta è stata superata dallo sviluppo edilizio. E accettarono che lo spostamento fosse consacrato nel piano regolatore della città, approvato dal Consiglio superiore.

Nel dopoguerra, però, quel piano regolatore risultò superato ed allora fu riproposto alla Direzione generale delle ferrovie il problema dello spostamento della stazione, per il quale c'era stato già un riconoscimento circa quindici anni prima. Ma lo strano, il paradossale fu che il riconoscimento di allora non fu rinnovato e, nel nuovo piano regolatore, a seguito delle resistenze dell'Amministrazione ferroviaria, la stazione di Bari è rimasta dov'è attualmente, ottenendosi soltanto l'arretramento a monte di una parte della linea che da Bari si diparte verso Brindisi, e ciò per liberare almeno uno dei polmoni della città.

Da allora è passato del tempo, e neppure questa soluzione di compromesso, per altro anch'essa superata, ha avuto attuazione.

Ultimamente, le Ferrovie sono state nuovamente pressate perchè il problema fosse riesaminato con senso realistico ed in conformità di uno studio eseguito dal Compartimento ferroviario di Bari, favorevole alla trasformazione della stazione da stazione di transito in stazione di testa. I giornali a tal riguardo hanno dato notizia che ella, onorevole Ministro, a seguito delle sollecitazioni che le sono pervenute - ed io voglio sperare non solo perchè siamo alla vigilia delle elezioni comunali - avrebbe mandato sul posto un gruppo di tecnici ad esaminare il problema, con il compito di riferirle, cosa che credo abbiano già fatto. Risulta inoltre che ella si sarebbe dichiarato favorevole ad incontrarsi con alcune personalità ed autorità locali per cercare di studiare un'eventuale soluzione. Se le indiscrezioni sono esatte, al finanziamento della trasformazione in stazione di testa si dovrebbe provvedere con una parte di fondi prelevati da questa legge e con uno speciale stanziamento elargito dalla Cassa del Mezzogiorno, la quale, peraltro, non è la prima volta che dà fondi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, perchè l'elettrificazione della linea Bari-Foggia è stata eseguita proprio con mezzi finanziati dalla «Cassa».

Ora io vorrei, onorevole Ministro, che ella ci desse qualche notizia al riguardo e comunque l'assicurazione, anche se non è in condizione di poter fornire dei dettagli, che il problema è sentito dall'Amministrazione delle Ferrovie, è sentito innanzitutto da lei, e che Bari, una buona volta, sarà liberata in tutto o in parte, con stazione di testa o con una nuova stazione di transito, dalla cintura di ferro che la soffoca.

Ed ho finito, onorevole Ministro; ella è meridionale: conosce quindi le lacune e le deficienze esistenti sulla rete delle ferrovie dello Stato, oltre che su quelle secondarie nel Mezzogiorno e nelle Isole; sa quanto sia mortificante o sfibrante viaggiare su alcune di tali linee; sa inoltre quanto pregiudizio arrechi all'economia di quelle Regioni – specie per gli agrumi ed i prodotti ortofrutticoli – l'inadeguatezza numerica e la scarsa attrezzatura di carri merci; sa tutto ciò, e quant'altro, per brevità di tempo, mi asterrò da illustrare; ebbene a 100 anni dall'Unità d'Italia si adoperi, onorevole Ministro, col maggiore impegno a modificare sostanzialmente l'incresciosa e non più sopportabile situazione tuttora esistente. Renderà in tal modo un grande servizio al Mezzogiorno ed alle Isole che, nella loro ansia di rinnovamento e di progresso, possono e devono ancora esercitare, come nel glorioso passato, un grande ruolo di espansione economica nel Mediterraneo, nell'interesse dell'intera Nazione. Tali Regioni sono dopo secoli di abbandono e di decadenza ben meritevoli, di comprensione e di giustizia. *(Applausi dalla destra).*

**Sul disegno di legge:
Conversione in legge, con modificazioni,
del decreto-legge 19 giugno 1962, n. 473,
concernente misure speciali di salvaguardia
per il piano regolatore di Roma (*)**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 26 luglio 1962)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche se il caldo e la conseguente impazienza di prendere le ferie consigliano di accelerare i nostri lavori, non posso esimermi dal prospettare alcuni rilievi e dal fare alcune dichiarazioni in merito al decreto-legge, che il Senato è chiamato a convertire in legge, sul Piano regolatore di Roma.

Debbo dichiarare innanzitutto che la nostra parte non ritiene, sia pure dopo l'emendamento presentato dall'onorevole Bozzi, accolto dal Ministro ed approvato dalla Camera, di poter approvare la procedura eccezionale che è stata adottata per varare tale Piano regolatore.

Tale procedura, come tutti i colleghi sanno, ha auspicato, sia per la forma che per la sostanza, moltissime polemiche,

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2108) fu approvato definitivamente dal Senato nella stessa seduta e divenne la legge 28 luglio 1962, n. 1105.

proteste ed agitazioni, particolarmente nella vasta categoria dei costruttori edili, in quella dei proprietari dei costruendi nuovi fabbricati, nonché dei professionisti che vedono in parte annullato il lavoro di progettazione già eseguito.

Io non intendo, per brevità di tempo, e perchè non sono nè un giurista nè un costituzionalista, ripetere qui i rilievi che sono stati fatti circa la violazione di norme costituzionali, a proposito delle quali il Ministro ritiene di aver dato nell'altro ramo del Parlamento le maggiori giustificazioni. Una cosa è certa, però, che da persone più che qualificate non si ritiene che sussistessero, nel caso specifico, le condizioni di necessità e di urgenza richieste dalla Costituzione per l'emanazione del decreto-legge.

Detto ciò, voglio aggiungere che nessuna legge sull'urbanistica, da quella fondamentale del 17 agosto 1942, n. 1150, pur se superata, - per cui è auspicabile che quanto prima ella, onorevole Ministro, accelerando la conclusione dei lavori dell'apposita Commissione sottoponga al Parlamento una nuova legge più aderente alle esigenze dei tempi, - a quella successiva del 3 novembre 1952, n. 1902, integrata dall'altra 21 dicembre 1955, n. 1357, e dall'ultima del 30 luglio 1959, n. 615, consente una procedura come quella che è stata adottata. Il provvedimento adottato appare, infatti, a nostro avviso, tanto più ingiustificabile ove si consideri:

1) che il Piano del 24 giugno 1959 giunse alla adozione del Consiglio comunale dopo un decennio di studi, di polemiche e di discussioni nell'Aula capitolina e fu esposto al pubblico per 60 giorni e tempestivamente trasmesso al Ministero perchè fosse esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale, con voto 1903 in data 20 novembre 1961, non lo bocciò, ma su di esso si espresse nel complesso favorevolmente, pur non mancando di manifestare alcuni rilievi e di formulare dei suggerimenti da servire di guida per la sua rielaborazione;

2) che tale Piano, cioè quello del 1959, non è stato mai revocato dall'amministrazione capitolina;

3) che, nonostante i precedenti, la Commissione degli esperti, consenziente quella dei controllori dei lavori pubblici, anzichè assistere i tecnici del Comune nella rielaborazione del Piano del 1969, solo in quelle parti per le quali il Consiglio

superiore dei lavori pubblici aveva suggerito determinate modifiche, si è sentita autorizzata – almeno così si afferma – e compilare un Piano complementare nuovo, per lo meno nelle sue strutture fondamentali, che si discosta quindi del tutto da quello adottato dal Consiglio comunale nel 1959.

Secondo il dottor D'Andrea, che fu nel passato Consiglio assessore all'urbanistica, il nuovo Piano sarebbe nella sua sostanza quello sostenuto, nel 1958, in Consiglio dai socialisti, che l'architetto Piccinnato, valoroso professionista, aveva elaborato, ma che il Consiglio comunale, nella sua maggioranza, legittimamente espressa, aveva praticamente bocciato.

Io non intendo esprimere sul Piano che non conosco alcun giudizio: forse potrà risultare anche migliore di quello del 1959 e, come tale, potrà trovare anche il consenso del nuovo Consiglio comunale. Non essendo stato, però, esso adottato dal commissario Diana, il quale, nel caso particolare, ha dimostrato molto senso di responsabilità e, diciamo pure, una buona dose di coraggio, nulla autorizzava la procedura che si è seguita che, prescindendo da ogni altra considerazione, non ha, come già rilevato, precedenti nella legislazione urbanistica.

Si è preferito, invece, disporre la pubblicazione mediante un decreto-legge recando, onorevole Ministro – ed ho da ritenere che ciò non fosse nelle sue intenzioni, dati anche gli orientamenti politici che ella professa – sostanziale offesa ai principi dell'autonomia comunale, per giunta alla vigilia dell'insediamento del nuovo Consiglio. Non essendo carente di adempimenti di legge il Comune, a me sembra – e non a me soltanto, ma a molti che hanno interloquito nelle polemiche sulla stampa e nell'altro ramo del Parlamento – che sarebbe stato molto più logico, normale e semplice, come si è verificato in altri casi precedenti, prorogare i termini delle salvaguardie scadenti il 24 giugno 1961 fino all'eventuale adozione da parte del Comune del nuovo Piano.

Con la procedura che si è seguita, invece, non solo si è disposta la pubblicazione di un elaborato, sostanzialmente ricusato dal Commissario, la cui paternità è in gran parte da attribuire non agli organi tecnici del Comune, ma al cosiddetto Comitato dei cinque, e che comunque potrebbe essere ricusato anche dal nuovo Consiglio comunale, ma in deroga alla legislazione vigente – e ciò è ancora più grave –, nel testo del

decreto-legge si è fatto obbligo agli organi comunali, per sei mesi, di sospendere tutte le licenze di costruzione...

SULLO. *Ministro dei lavori pubblici.* In contrasto col Piano.

CROLLALANZA. In contrasto col nuovo Piano, sì, ma che non risulta adottato dall'organo competente, cioè dal Comune.

Era più che naturale che il provvedimento così concepito dovesse suscitare non soltanto polemiche e proteste, ma rappresentare una grave minaccia all'industria edilizia della Capitale, che dà da vivere a circa 80 mila capi famiglia, ivi compresi quelli dell'industria ausiliaria e dell'artigianato.

FENOALTEA. Questo dato di fatto non sussiste.

CROLLALANZA. Lo dimostrerò nel suo intervento.

In conseguenza di tale drastica norma, si è giunti a non concedere licenze - richiamo onorevoli senatori la vostra attenzione - anche per la tinteggiatura dei palazzi, pur se conforme a quella precedente; quindi senza che vi fosse alcun motivo di preoccupazione ai fini della salvaguardia del paesaggio di Roma. Affermo, perchè posso testimoniare, che nel palazzo dove abito, l'appaltatore che ha preso in concessione lavori del genere, è ancora in attesa da molte settimane di poter iniziare l'opera, perchè al Comune di Roma non gli danno la licenza. Questo è dipeso forse dall'eccessivo zelo, che il drastico provvedimento di legge, ha suscitato nell'ufficio tecnico comunale.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* È dipeso dal fatto che il Sindaco si è insediato soltanto da qualche giorno e non ha ancora potuto esaminare le richieste di licenza.

CROLLALANZA. Sta di fatto che, da alcune settimane, hanno avuto un arresto anche le più modeste nuove attività edilizie.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* È uno degli inconvenienti delle elezioni, e credo siano inconvenienti che debbono

essere considerati assai lievi rispetto ai vantaggi che le elezioni offrono.

CROLLALANZA. È da notare, inoltre, che il progetto di Piano pubblicato, a differenza di ogni Piano regolatore, e in difformità con quanto ritenuto opportuno dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici – che stabiliva un periodo di 3 anni di edificazione in conformità con i vecchi tipi e con il precedente regolamento edilizio – ha abolito di fatto qualunque gradualità o criterio di transizione tra l'osservanza del vecchio Piano in vigore e quello progettato. Non si comprende quindi come l'egregio e pur tanto perspicace nostro relatore, senatore Restagno, abbia ritenuto di giustificare in pieno tutta la procedura adottata, nonostante il suo carattere particolarmente eccezionale e gli inconvenienti che sono stati segnalati e che hanno formato oggetto di tante polemiche.

È vero che con l'emendamento Bozzi, accettato dal Ministro ed approvato dalla Camera, ridandosi facoltà al Sindaco e non imponendogli l'obbligo di non concedere licenze di costruzione, quando risultino in contrasto con i progetti del nuovo Piano regolatore, si è attenuata la drasticità della norma dell'articolo 2 del testo del decreto-legge: ma, a mio modo di vedere, esso non è sufficiente a fronteggiare la grave situazione che si è determinata nel settore dell'edilizia romana. Danni notevoli sovrastano, infatti, su quei costruttori, privati cittadini e professionisti che, avendo già riveduto gli originari progetti, elaborati secondo il Piano regolatore del 1931, essendo stato adottato poi dal Comune quello del 1959, fossero ulteriormente costretti a rimodificarli, secondo il progetto di Piano che dovrebbe essere adottato, se lo sarà (auguriamocelo che lo sia per evitare ulteriori guai), dal nuovo Consiglio comunale.

Ad avviso della nostra parte, si rende, quindi, necessario emendare l'ultimo comma dell'articolo 2, già modificato dalla Camera con l'approvazione dell'emendamento Bozzi, secondo il testo da me proposto, limitando cioè le salvaguardie del nuovo progetto di Piano, da adottarsi eventualmente, alle sue strutture essenziali, come piazze, strade, parchi ed altre grandi opere pubbliche: lasciando per il resto, durante il periodo transitorio

di 6 mesi, che le costruzioni procedano secondo i programmi e gli investimenti impostati legittimamente sulle precedenti previsioni.

L'emendamento da me proposto è il seguente: Sostituire l'articolo 2 con il seguente: «In deroga alle disposizioni vigenti, sino a quando il Comune di Roma non avrà adottato il nuovo Piano regolatore generale del proprio territorio, e comunque non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i poteri conferiti al Sindaco e al Prefetto dalla legge 3 novembre 1952 n. 1902, modificata dalla legge 21 dicembre 1955, n. 1357, e dalla legge 30 luglio 1959, n. 615, verranno esercitati dagli stessi quando i progetti per cui si chiede licenza o le costruzioni siano tali da compromettere o rendere più onerosa l'attuazione del Piano di cui all'articolo 1». Voglio augurarmi, onorevole Ministro, che ella accetti l'emendamento, riportando così un po' d'ordine nella non chiara situazione che si è determinata, con seguente tranquillità nel settore edilizio, che costituisce oggi nella Capitale la maggiore fonte di attività per vaste masse di lavoratori.

Per quanto poi riguarda i progetti già approvati con regolare delibera del Commissario straordinario, prima dell'entrata in vigore del decreto legge, dovrebbe essere pacifico, a mio modo di vedere, e secondo la logica, che essi abbiano corso senza ulteriori remore da parte degli organi comunali.

Signor Ministro, senza un'ulteriore comprensione da parte sua delle esigenze che sono emerse, a seguito degli inconvenienti lamentati, dopo la promulgazione del decreto legge, sottoposto all'approvazione del Senato, la nostra parte non potrà che votare contro la sua conversione in legge. Ella, accogliendo alla Camera l'emendamento Bozzi, ha mostrato di rendersi conto, nella sostanza, dell'anormalità e pericolosità scaturite dal provvedimento eccezionale adottato - certo, nelle sue intenzioni, con la finalità di salvaguardare invece gli interessi urbanistici della Capitale - con l'emanazione del più volte citato decreto-legge. Ebbene, onorevole Ministro, con quel senso realistico che l'ha guidato in questi primi mesi di gestione al Dicastero dei lavori pubblici, nell'impostare e fronteggiare alcuni altri problemi, migliori ancora la portata del suddetto emendamento

Bozzi, accettando la modifica che io le propongo, senza preoccuparsi – lei che è uomo di spirito e di pratica di vita – di essere accusato di aver fatto marcia indietro.

In tal modo avrà reso meno anormale e confusa, dal punto di vista giuridico-amministrativo, l'applicazione del decreto-legge che il Senato è chiamato a convertire in legge. (*Applausi dalla destra*).

**Sul disegno di legge:
Provvedimenti per la ricostruzione
e la rinascita delle zone colpite
dal terremoto dell'agosto 1962 (*)**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 4 ottobre 1962)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, desidero fare alcune brevi dichiarazioni su questo disegno di legge e prendere da esso lo spunto per prospettare qualche considerazione in materia di pubbliche calamità.

Dichiaro innanzi tutto che considero il disegno di legge ben impostato e meritevole di approvazione, anche perchè articolato su un piano sociale, che è quanto mai opportuno, tenuto conto specialmente delle condizioni di vita di vaste categorie delle popolazioni delle zone colpite, che sono tra le meno abbienti. Si tratta infatti di categorie di cittadini che posseggono casette molto modeste, spesso dei veri abituri, che ben meritano di essere in gran parte ricostruite a totale carico dello Stato.

Più che giustificato appare, quindi, lo scaglionamento dei contributi previsti dalla legge, passando essi dal cinquanta per

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2198) fu approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 5 ottobre 1962 e divenne la legge 5 ottobre 1962, n. 1431.

cento per le categorie che hanno maggiori redditi, al settanta per cento e infine al novanta per cento per quelle più bisognose; le quali ultime, con il premio di acceleramento disposto per coloro che ricostruiscono in un determinato termine, possono giovare complessivamente di contributi al cento per cento, e cioè della ricostruzione a totale carico dello Stato.

D'altra parte anche la differenza dei contributi trova nello stesso disegno di legge il suo correttivo, in quanto è previsto che, per il rimanente occorrente per la ricostruzione, i terremotati possano stipulare mutui a buone condizioni.

Opportune sembrano anche, oltre le disposizioni intese a promuovere l'acceleramento dei lavori, anche quelle che mirano ad assicurare, per alcuni Comuni, la compilazione dei piani regolatori, onde consentire il trasferimento parziale o totale dell'abitato dalle zone franose. Al riguardo vorrei prospettare al Ministro la convenienza di approfittare, quando succedono queste tristi calamità, della situazione che si determina per realizzare dei veri e propri risanamenti di quegli abitati che si trovano in condizioni talmente primitive, per le esigenze di vita degli abitanti, da costituire grave offesa al progresso ed alla civiltà.

In altri termini, io penso che, allorquando ci si trovi di fronte ad un complesso di abitazioni distrutte o notevolmente danneggiate, sia conveniente, anzichè procedere alla ricostruzione o riparazione *in loco*, abbandonare completamente le zone maggiormente colpite e, prendendo il coraggio a due mani, dato che la maggior parte di queste calamità avvengono nel Mezzogiorno e si abbattano quasi sempre su alcune regioni e su quartieri generalmente fatiscenti per vetustà, approfittare della circostanza per risanare da un punto di vista urbanistico tali abitati.

Giusto sembra poi il criterio adottato di fissare il limite di tre milioni e mezzo nella concessione dei contributi, per ogni unità immobiliare; per quanto, a questo proposito, in Commissione siano stati prospettati dal collega Franza dei rilievi e dei quesiti meritevoli di essere valutati da parte del Ministro. Si tratta di considerare la situazione di alcuni edifici che, per la loro ampiezza, anche se non costituiscono diverse unità immobiliari, tenuto conto di alcune loro particolari caratteristi-

che, è necessario valutare con larghezza di vedute, perchè diversamente la ricostruzione o la riparazione da parte dei proprietari si renderebbe alquanto problematica, anche ai fini della contrattazione dei mutui.

Opportuni appaiono anche la prevista anticipazione del 30 per cento sui contributi spettanti ed il contributo del 10 per cento per l'acquisto dell'area in caso di ricostruzione imposta da esigenze tecniche.

Insomma, nel complesso, come già detto, sono ben concepite ed articolate le varie disposizioni della legge. Ma ciò premesso, desidero prospettare al Ministro alcune considerazioni. Mi sembra innanzi tutto che sia giunto il momento – ciò che non poteva esser fatto durante questo ultimo terremoto perchè l'urgenza imponeva comunque di provvedere e si è provveduto con larghezza di vedute e con concetti più aderenti, legislativamente, alle situazioni locali – di impostare e varare una legge generale che si riferisca alle varie calamità che, purtroppo, frequentemente si abbattano sul nostro Paese, colpendo larghe zone, o a seguito di eventi sismici, o di alluvioni, o di frane.

Ora, è mai possibile concepire che ogni volta il Parlamento debba essere chiamato, non soltanto a stanziare mezzi adeguati, in rapporto alla proporzione dei disastri che si verificano, ma anche ad approvare leggi che generalmente si articolano in modo differente dalle precedenti; per cui a favore di una regione o per una determinata calamità si adottano provvedimenti di una maggiore o minore portata, in confronto a quelli concessi per circostanze analoghe ad altre regioni?

A me sembra che dovrebbe esser formulata – e non dovrebbe esser difficile, onorevole Ministro – una legge con una casistica delle varie situazioni che si possono determinare, per ognuna delle quali vi dovrebbe essere la norma legislativa che preveda un determinato costante intervento da parte dello Stato.

ROMANO Domenico, *relatore*. Vi sono, presso il Ministero dei lavori pubblici, degli studi proprio su questi problemi.

CROLLALANZA. Bisognerebbe, allora, che il Ministro riesumasse questi studi, li aggiornasse, li completasse e li inquadrasse in un disegno di legge da sottoporre al Parlamento.

VENDITTI. Insomma, sarebbe un po' il codice delle calamità!

CROLLALANZA. Auguriamoci che questo codice sia usato il meno possibile e facciamo gli scongiuri; ma purtroppo non possiamo prescindere da una realtà che frequentemente si abbatte sul nostro Paese.

E con l'occasione, onorevole Ministro, bisognerebbe stanziare sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici un fondo destinato non soltanto al pronto soccorso, ma anche ai primi interventi per la ricostruzione; fondo che dovrebbe essere di volta in volta successivamente integrato, in rapporto all'entità dei disastri, in modo che si possa immediatamente attingervi, senza l'assillo del ricorso al Parlamento, il quale potrebbe anche essere chiuso per periodo di ferie. Se vi fosse questo fondo a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, in caso di calamità, il Ministro sarebbe autorizzato ad attingervi, senza attendere la riunione del Consiglio dei ministri, per far fronte alle esigenze più impellenti, nella misura e secondo i criteri fissati dalla legge generale.

Circa poi i servizi di pronto soccorso, poichè proprio nella seduta odierna della nostra Assemblea il Ministro dell'interno ha annunciato che è in corso di studio un provvedimento destinato a riordinare tali servizi, desidero ricordare che una legge di questo genere esiste fin dal 1926. Essa ha il pregio, in caso di pubbliche calamità, di concentrare nelle mani di un'unica persona, cioè del Ministro dei lavori pubblici, tutti i poteri per consentire un'organica ed efficace azione d'intervento. Ma questa legge, che non è stata mai abrogata, è caduta, non si sa perchè, nel dimenticatoio. La rendeva prontamente funzionale anche una idonea attrezzatura, costituita da un treno a disposizione nella stazione di Roma-Termini, composto da una serie di vetture, ognuna delle quali era carica, per ogni prevedibile esigenza, di badili ed altri attrezzi di lavoro, di coperte, di tende, di provviste alimentari e di quanto altro necessario.

Non sono stato io l'autore di quella legge, ma io ho avuto l'onore di applicarla per primo, in occasione del terremoto del Vulture, nel 1930. Ebbene, non per merito mio, ma per la sua

idonea impostazione, e soprattutto per merito dei miei collaboratori (fra i quali desidero ricordare l'attuale relatore di questo disegno di legge, il senatore Romano, allora impareggiabile dirigente dei servizi speciali dei lavori pubblici) quella legge dette ottimi risultati. Tra l'altro essa consentì, per la prima volta di bandire il baraccamento, con gli strascichi quasi inevitabili che a Messina e a Reggio ancora si lamentano; di disepellire dalle macerie e dare quindi sepoltura in quattro giorni a tutti i morti (circa 4 mila); di provvedere all'attendamento di tutta la popolazione, sparsa in 50 Comuni più o meno distrutti o danneggiati; di passare, dopo il quarto giorno, alla fase della ricostruzione; ed infine, nel termine di tre mesi, di trasferire tutte le famiglie attendate o nelle nuove case costruite o nella vecchie abitazioni riparate.

In occasione dell'ultimo terremoto vi è stato sì un grande slancio, una gara di emulazione, un'attività encomiabile da parte del Ministro dei lavori pubblici e di quello dell'interno, della Croce Rossa e della autorità militari; ma quanto maggiori sarebbero stati i risultati, e quanto più solleciti essi si sarebbero rivelati, se il nostro Ministro dei lavori pubblici avesse avuto la possibilità di applicare in pieno la legge del 1926, avvalendosi anche dell'attrezzatura che da essa deriva e che non è stata più ripristinata!

Pertanto, onorevole Ministro, pur rendendomi conto dell'opportunità di un'altra legge che consenta al Corpo dei vigili del fuoco, e quindi al Ministero dell'interno, di intervenire non soltanto in occasione, come oggi avviene, di incendi, ma anche di altri disastri, penso che, per quanto si riferisce invece a vere e proprie calamità, che presuppongono anche solleciti interventi di ricostruzione, il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe avere ampi poteri ed essere il solo responsabile di tutto quanto attiene alle provvidenze da adottare, naturalmente servendosi – sul piano della collaborazione – della capacità, dello slancio, dell'abnegazione anche di altri Enti pubblici e di quanti altri, in una gara di emulazione, sentono vivo il bisogno, in simili circostanze, di correre in soccorso delle popolazioni.

Con queste dichiarazioni e con questi rilievi io approverò il disegno di legge in esame. (*Approvazioni*).

Sul disegno di legge costituzionale: Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia (*)

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 16 ottobre 1962)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo gli interventi dei colleghi Nencioni, Franza, Ferretti e Barbaro, che, fedeli ed appassionati interpreti del pensiero del Gruppo e di vaste correnti dell'opinione pubblica nazionale, hanno esaminato, con ampia ed approfondita trattazione - in aggiunta alla relazione di minoranza del collega Turchi - dal punto di vista giuridico e politico, i motivi che dovrebbero sconsigliare la istituzione della Regione a statuto speciale del Friuli-Venezia Giulia, e quindi indurre la nostra Assemblea al rigetto del disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento - ove fu, peraltro, vivamente combattuto dai deputati del Movimento Sociale e da altri colleghi dei gruppi di destra - io mi guarderò bene dal ritornare

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2125) fu approvato dal Senato in prima deliberazione nella seduta del 24 ottobre 1962, in seconda deliberazione, definitivamente, nella seduta del 30 gennaio 1963, e divenne la legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1.

su temi già trattati, anche per smentire, ancora una volta, se ve ne fosse bisogno, che dalla nostra parte si tenti di prolungare il dibattito a scopo unicamente ostruzionista.

Limitero perciò il mio intervento all'esame di altri aspetti del problema che ci viene sottoposto, nonchè a confutare alcune affermazioni che sono a base di quanti, nella polemica che ne è derivata, sia durante questo dibattito, sia fuori del Parlamento, avvertendo, anche se affermano il contrario, la debolezza della tesi, secondo la quale sarebbero venute meno le ragioni che indussero l'Assemblea costituente ad approvare la X disposizione transitoria – sottovalutando in tal modo i pericoli di ordine internazionale che potrebbero derivare dal considerare superato lo stato di provvisorietà che è insito nel Memorandum d'intesa di Londra del 1950 – ritengono di poter affermare come argomento decisivo che l'istituenda Regione non risponderebbe solo, come essi dichiarano, ad un preciso dettato della Costituzione ed alla volontà delle popolazioni giuliane e friulane, ma anche ed essenzialmente al bisogno di creare un ordinamento giuridico-amministrativo capace di sollevare finalmente l'economia di quelle regioni dallo stato di depressione nel quale si trovano.

Anche l'egregio relatore di maggioranza non si sottrae dal servirsi di simili argomenti per sollecitare, da parte della nostra Assemblea, l'approvazione del disegno di legge. Infatti, negando anch'egli che l'istituzione della Regione speciale possa pregiudicare le nostre rivendicazioni nella Venezia Giulia, per quanto si riferisce alla zona B, affidata all'amministrazione del Governo jugoslavo, e quindi rappresentare accettazione definitiva ed implicita dello stato di fatto che si è determinato, in conseguenza dell'applicazione del Memorandum di Londra, non manca di far presente, tra le altre considerazioni, che «l'ente Regione, con le sue forme particolari di autonomia», apparirebbe «l'istituto più idoneo a combattere le cause della regressione economica, promuovendo ed attuando i provvedimenti più efficaci per operare con sollecitudine la rinascita e il progresso della Regione».

A tale convinzione egli sarebbe indotto dal fatto che «il Trattato di pace – avendo tolto all'Italia l'Istria e gran parte del territorio della provincia di Gorizia – ha aggravato la situazione,

con particolare pregiudizio per Gorizia e per Trieste, che sono state mutilate nel loro spazio vitale», e pertanto sostiene che «se anche l'unione con il Friuli non potrà compensarle delle mutilazioni subite, consentirà loro di reinserirsi nell'ordinamento amministrativo unitario della Nazione, facendole partecipi di un unico organismo di solida struttura».

«È da respingere perciò – secondo il senatore Pagni – l'obiezione che le innegabili diversità esistenti tra l'economia delle tre Province e la pretesa mancanza di omogeneità etnica e storica tra le loro popolazioni presentino aspetti antitetici e concorrenti tali da creare una vera e propria incompatibilità con quella concezione unitaria che costituisce il necessario presupposto della Regione. La sua attuazione rappresenterà invece – egli afferma – il modo migliore per ricomporre in un'unica entità territoriale e giuridica genti tra loro prossime che, nel corso della storia, hanno subito vicende ed avversità spesso comuni, che vantano una antica tradizione di autonomia amministrativa e che di questa sapranno valersi per lavorare insieme alla ricerca delle migliori soluzioni dei loro remoti e recenti problemi di vita e di sviluppo.

«L'economia di tutta la Regione – egli prosegue – e specialmente quella agricola e montana del Friuli e quella commerciale e portuale di Trieste, hanno aspetti singolari che debbono essere studiati e risolti con criteri adeguati, suggeriti da una profonda conoscenza dei problemi locali e delle loro molteplici connessioni».

In conclusione, il relatore sostiene che la istituzione della Regione a statuto speciale «oltre che ad una profonda aspirazione dell'elettorato friulano e giuliano», risponderebbe «ad una precisa norma costituzionale e sarebbe motivata dalla posizione geografica e dalle condizioni economiche della Regione».

Per quanto riguarda la volontà delle popolazioni interessate, va rilevato che, se anche, secondo quanto è stato pure affermato durante questo dibattito da qualche collega regionalista, lo stato d'animo delle popolazioni è alquanto mutato da quello che si manifestò ai tempi della Costituente e negli anni successivi, – così come ampiamente, peraltro, è stato documentato dal senatore Nencioni – orientandosi allora piuttosto a richiedere l'ordinamento a Regione ordinaria, limitatamente al territorio

del Friuli, oppure a sollecitare interventi diretti dello Stato per risolvere, ai confini orientali, problemi giustamente considerati di carattere nazionale, ciò non autorizza a dichiarare che ora la situazione è cambiata al punto da far apparire le popolazioni unanimi e concordi nel volere la Regione.

Notevoli sono ancora – e ne abbiamo avuto l'eco poc'anzi, anche attraverso le equilibrate ma significative dichiarazioni del senatore Tessitori – se si prescinde dalle manifestazioni dovute a disciplina di Partito o di maggioranze di Enti pubblici, le correnti ostili, o gli stati di perplessità delle popolazioni interessate, espressioni, queste, genuine o di preoccupazioni politiche o – diciamolo pure – di rivalità campanilistiche o di interessi che si considerano non tutelati o di obiettive difficoltà ambientali, dalle quali è difficile prescindere, o, infine, di patriottismo esacerbato, diffuso specialmente nelle categorie dei reduci di guerra e dei giuliani ed istriani residenti nella Regione e fuori, ma esuli dalle terre abbandonate.

Segni eloquenti, del resto, dei dissensi o delle rivalità tuttora esistenti non si riscontrano forse nello stesso testo della legge, e più precisamente nell'articolo 34, primo comma, ove si dispone non soltanto che, con legge regionale, è stabilito il numero e sono determinate le attribuzioni degli assessori, ma si prevede anche la possibilità di fissare la sede dei rispettivi uffici anche in località diverse dal capoluogo della Regione?

Non è forse questo il mezzo per tacitare con un compromesso le residuali rivendicazioni di Udine ad essere capoluogo della Regione, essendo il centro del più vasto territorio di una delle zone geografiche che si intende unificare amministrativamente?

E che cosa rappresenta la prevista istituzione, secondo l'articolo 66 della legge, nell'istesso ambito della provincia di Udine, di un circondario speciale, con capoluogo Pordenone, al quale verrebbero decentrati, badate, uffici e funzioni sia di alcune amministrazioni statali della Regione e della stessa provincia di Udine, se non la chiara dimostrazione di un altro necessario compromesso per soddisfare le rivendicazioni di quella parte del territorio friulano ove si sono delineati, in questi ultimi anni, con alcune attività industriali, degli interessi notevoli e comunque diversi da quelli prevalentemente agricoli del resto della provincia?

E tra le argomentazioni a sostegno della Regione, espresse nel suo intervento dall'onorevole Tolloy, non traspaiono invece delle perplessità (e se ne è avuta un'eco stasera anche attraverso le dichiarazioni del senatore Tessitori), per lo meno per il modo come la Regione è stata concepita ed articolata, se egli non esita ad affermare che sarebbe stata auspicabile una Regione triestina a se stante, e se si augura che per Trieste, che pure avrà il ruolo di capoluogo, si possa giungere a una forma di particolare autonomia?

Come si può allora parlare di unanimità dei friulani e dei giuliani nel volere un ordinamento amministrativo comune che nasce, invece, già con delle differenziazioni e delle riserve notevoli, che sono così chiare ed eloquenti da non aver bisogno di ulteriori commenti?

Da contestarsi poi senz'altro - me lo consenta l'egregio relatore di maggioranza - che «la riprova della volontà popolare si riscontrerebbe nel fatto che, nelle elezioni politiche del 1958, il corpo elettorale del Friuli-Venezia Giulia, in particolare, si schierò in favore dei partiti regionalisti con larga maggioranza, dando ad essi 660 mila voti contro 80 mila alle destre», perchè tali risultati si sarebbero ottenuti ugualmente dai partiti di massa, essendo derivati non da un orientamento regionalistico come egli ritiene, ma da ben note altre cause, che si riscontrano anche durante le normali consultazioni elettorali in tutte le altre regioni d'Italia.

PAGNI, *relatore*. Quello era un elemento particolarmente sentito durante la campagna elettorale.

CROLLALANZA. Non aveva carattere di *referendum* anche se faceva parte del programma elettorale.

NENCIONI. È una barzelletta estiva del senatore Pagni.

PAGNI, *relatore*. È un argomento che può avere un'importanza relativa, ma è tutt'altro che una barzelletta.

CROLLALANZA. Circa poi le affermazioni del relatore che «l'Ente regione, con le sue forme particolari di autonomia»,

apparirebbe «l'istituto più idoneo a combattere le cause della regressione economica del Friuli-Venezia Giulia, nonché il modo migliore per ricomporre in un'entità territoriale giuridica genti tra loro prossime che nel corso della storia hanno subito vicende ed avversità spesso comuni», eccetera, è da osservare innanzitutto che i precedenti storici documentano invece la netta distinzione esistente tra il Friuli e la Venezia Giulia, delineatasi non a seguito delle vicende politiche e belliche soltanto durante tutto l'800 e dopo la prima guerra mondiale, ma in modo ben preciso fin dal 1521.

Conferma di tale netta distinzione si ha anche nel Trattato di Campoformido, in base al quale il Friuli fu annesso al Regno di Italia, organizzato nei dipartimenti di Passariano e del Tagliamento, mentre i territori ad oriente dell'Isonzo vennero aggregati alle Province illiriche dell'Impero francese, comprendenti anche la Dalmazia e parte della Slovenia e della Croazia.

Gli austriaci, peraltro, ritornati nella Penisola dopo il 1813, non mutarono la storica divisione e, a seguito del Congresso di Vienna, ripristinarono il vecchio confine austro-veneto, ripartendo il territorio tra il Regno lombardo-veneto e la Provincia austriaca del Litorale, che venne poi aggregata al Regno illirico, costituito sullo schema delle Province illiriche francesi.

La Venezia Giulia, che componeva essenzialmente tale Provincia, detta del Litorale, fu inserita anche nella Confederazione germanica.

Anche dopo disciolto, nel 1848, il Regno illirico, il Litorale ritornò ad essere una provincia autonoma suddivisa tra la contea di Gradisca e Gorizia, il Territorio di Trieste e il Margraviato di Istria.

Tale divisione fu confermata dall'Italia dopo la guerra vittoriosa del 1915-18.

Nessuno precedente storico, nè affinità ambientali di carattere etnico ed economico, giustificano dunque l'artificiosa istituenda Regione, destinata ad unire il Friuli, che è una Provincia con struttura omogenea, anche nella varietà dei suoi aspetti fisici e con confini ben precisi, con quella parte della Venezia Giulia che l'iniquo Trattato di pace ci ha lasciato e con la zona A del Territorio di Trieste assegnata all'Italia dal Memorandum di Londra.

Più che giustificata, quindi, a prescindere dalle considerazioni di ordine politico, nonchè di carattere patriottico, che guidano la nostra parte, nella battaglia che non da oggi combattiamo contro l'istituto regionalistico, la nostra avversione all'istituzione di questa Regione ai confini orientali della Patria; tanto più che essa nasce nonostante le innegabili diversità esistenti anche tra le economie delle tre Provincie; diversità che lo stesso relatore ammette e che, d'altro canto, sono emerse anche durante il dibattito svoltosi finora in quest'Aula.

E che esse esistano, e non siano di lieve portata, e limitate alla sola economia, è ampiamente documentato dalle statistiche e da autorevoli fonti di docenti di politica e di economia dell'Università di Trieste, alle quali abbiamo attinto alcuni dei dati che riportiamo in seguito.

Innanzitutto va rilevata la profonda differenza che si riscontra tra l'economia del Friuli e quella della Provincia di Gorizia e del Territorio di Trieste, essendo la prima prevalentemente, se non essenzialmente, agricola o caratterizzata da attività con essa collegate, mentre nel goriziano ed a Trieste si manifesta essenzialmente industriale e mercantile.

Nella provincia di Udine, secondo il censimento del 1961, la percentuale della popolazione addetta all'agricoltura risulta del 40 per cento, mentre in quella di Gorizia scende al 18 per cento e a Trieste non supera il 2 per cento.

A proposito però di questo settore è da aggiungere, per avere un quadro più rispondente alla realtà, che se nel Friuli - come rileva il relatore - in questi ultimi anni gli operatori economici hanno realizzato qualche provvida iniziativa, essa non è stata capace di modificare sostanzialmente il reddito medio dei lavoratori, che si mantiene di molto inferiore a quello corrispondente delle contigue provincie del Veneto. Ciò è conseguenza delle caratteristiche ambientali della regione, che consente un relativo potenziamento dell'agricoltura, in quanto il territorio per oltre due quinti è montagnoso, per circa un quinto collinoso e per il resto, nella parte pianeggiante, è costituito da terreni in parte aridi o dissestati idraulicamente, per cui la loro utilizzazione, mentre richiede grandi fatiche e grossi impegni finanziari, dà un rendimento economico assai relativo.

In questi ultimi anni, secondo alcuni dati statistici, il prodotto medio netto dell'agricoltura e della zootecnia del Friuli-Venezia Giulia è stato in media di 57 miliardi, pari appena al 2 per cento della produzione nazionale.

L'istituenda Regione, quindi, figura, al penultimo posto tra le regioni italiane, precedendo solo la Valle d'Aosta, e quindi rimanendo indietro ad altre regioni meno estese e popolate. Dal valore della produzione per ogni ettaro di superficie coltivata, risulta poi non solo la povertà, ma anche lo squilibrio esistente tra le tre provincie. La media regionale, per esempio, calcolata nel 1956 - anno che abbiamo prescelto perchè ci è apparso particolarmente significativo - risulta di lire 92.000; più bassa, quindi, in confronto alla media nazionale, di 117 mila lire ed a quella dell'Italia settentrionale di 155 mila lire, con punte di maggiore rendimento nel goriziano e medie viceversa modestissime nel territorio triestino.

Le notevoli differenze che si riscontrano trovano, peraltro, la loro giustificazione nella natura della superficie agraria forestale, che comprende l'82 per cento del territorio. Difatti quella friulana, costituita per quasi la metà da montagna, presenta una maggiore estensione di prati-pascoli, seguiti da seminativi e da boschi; mentre quella goriziana, ove la pianura comprende oltre i quattro quinti del territorio, è caratterizzata dalla prevalenza dei seminativi rispetto alle colture foraggere ed alle legnose. Nel territorio triestino, formato dalle ben note doline carsiche, vi sono invece in gran parte pascoli e boschi.

Si spiega in tal modo la ragione per cui il Friuli è stato sempre tra le regioni che hanno dato una delle più alte percentuali all'emigrazione, e come tale fenomeno sia andato sempre più accentuandosi in questi ultimi anni, fino ad assumere aspetti di vero e preoccupante abbandono della campagna.

Sempre per quanto riguarda il settore agricolo forestale e gli squilibri esistenti tra i vari territori dell'istituenda Regione, significativi sono anche questi dati relativi al reddito prodotto nel decennio 1951-60: esso è sceso a Gorizia da 5 miliardi e 350 milioni a 3 miliardi 823 milioni; a Trieste da 1 miliardo e 399 milioni a 1 miliardo 349 milioni; ad Udine da 37 miliardi 456 milioni a 35 miliardi 931 milioni. In totale nell'intera regione il

reddito è sceso da 44 miliardi 107 milioni a 41 miliardi 159 milioni; mentre nell'intero territorio nazionale è salito, sempre nel settore agricolo, da 2.000 miliardi 29 milioni 467 mila a 2.000 miliardi 562 milioni 875 mila.

Dopo quanto esposto, appare evidente che le condizioni ambientali di carattere economico del Friuli, mentre si differenziano in modo sostanziale da quelle della provincia di Gorizia e del Territorio di Trieste, non possono peraltro rappresentare un *hinterland* di prospettive adeguate per il potenziamento della vita economica del capoluogo dell'istituenda Regione, perchè di ben più ampio retroterra e di più vaste produzioni, ai fini dell'esportazione, esso ha bisogno per sollevarsi dallo stato di grave depressione nel quale si dibatte.

Asserire poi che le economie del Friuli e di Trieste siano complementari - così come si è ripetuto anche da alcuni colleghi in questo dibattito - è dire cosa inesatta, perchè l'economia di Trieste per essere vitale deve estrinsecarsi nel campo internazionale, mentre la produzione friulana, per le sue caratteristiche, è destinata al consumo interno, e soltanto in parte può essere assorbita dalla popolazione triestina.

Le esigenze di Trieste sono dunque di altra natura, e se si vuole concretamente assicurare la rinascita della città, bisogna tendere ad altre prospettive. Trieste, non più purtroppo sbocco naturale dei grandi mercati nord-occidentali, - in conseguenza anche della divisione dell'Europa in due blocchi contrapposti - mutilata nel suo territorio circostante; privata, con l'assegnazione alla Jugoslavia dell'Istria e della zona B, del suo *hinterland* naturale; danneggiata dalla concorrenza del porto di Fiume, ed ora anche da quello di Capodistria, e quindi dalla deviazione di alcuni suoi traffici tradizionali; ha bisogno, per risollevarsi, di ben altro che dell'apporto dell'economia, anch'essa depressa, che l'istituenda Regione può offrire con l'unione amministrativa al Friuli. Essa ha bisogno di potenziare la sua attività industriale, che peraltro non ha neanche notevoli possibilità, stante la sua posizione di confine; ma essenzialmente ha bisogno di sviluppare in modo adeguato l'attività mercantile e marinara, sia riconquistando le vecchie correnti di traffici dell'Europa centro-orientale - ciò che impone una realistica politica a suo favore di accordi internazionali -, sia riprendendo sollecitamen-

te quel ruolo marittimo che le è stato sacrificato ed umiliato, nel ripristino post-bellico delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale. Tali linee registrano tuttora invece un'ingiusta ed innaturale sperequazione tra il versante tirrenico e quello adriatico, a danno di quest'ultimo e della stessa economia di altre regioni dell'Italia settentrionale, le quali gravitavano in passato sul porto di Trieste.

Oggi il porto di Trieste, già fiorente di traffici, è sceso all'ottavo posto in Italia, dopo quello di Ravenna, con un traffico superiore appena del 40 per cento a quello del 1913, a differenza di quanto si è verificato generalmente negli altri maggiori porti della Nazione, che hanno registrato, invece, notevolissimi incrementi, in qualche caso in misura persino del 500 per cento.

Ciò ha avuto come conseguenza un esodo da Trieste di mano d'opera qualificata, di operatori economici, di armatori e di giovani energie; fatto nuovo questo, nella storia dell'emigrazione italiana, essendo stata - come nota il Valussi nella sua pregevole monografia - sempre estranea alla mentalità giuliana l'idea dell'espatrio. Soltanto nel periodo 1954-57, secondo un'altra statistica che non ho avuto la possibilità di aggiornare, si ebbe una massa di 15.000 emigranti transoceanici, pari al 5 per cento della popolazione allora residente.

Tale fenomeno è particolarmente indicativo dello stato di depressione in cui è caduta, in questo dopoguerra, la città di Trieste, ove tuttora si registra una diffusa disoccupazione e sottoccupazione.

A sua volta, con l'istituenda Regione, non molto può attendersi il Friuli dall'unione amministrativa con il Territorio di Trieste. Si comprende, quindi, come i friulani, al tempo della Costituente, aspirassero più ad un proprio ordinamento autonomo, cioè alla costituzione di una Regione ordinaria, anziché a quella speciale di unione, prevista dalla legge che stiamo esaminando.

Il Friuli è indiscutibilmente zona depressa del territorio nazionale, pari, sotto molti aspetti, ad alcune regioni del Mezzogiorno; e come il Mezzogiorno necessita di tante provvidenze per potersi sollevare a vita migliore.

Esso ha bisogno di un complesso di opere, di incentivi economici e di provvidenze legislative, che vanno al di là delle

concrete possibilità che la Regione potrebbe offrirle e che dovrebbero, invece, inquadarsi e realizzarsi per iniziativa ed a carico dello Stato, con quella larghezza di vedute, che è a base della legislazione speciale a favore del Mezzogiorno, e che si estende, come è noto, dall'avvaloramento agricolo, nelle sue molteplici espressioni, al soddisfacimento delle più elementari esigenze di vita delle popolazioni; dall'installazione di adeguate infrastrutture all'industrializzazione; dall'avvaloramento dell'artigianato all'incremento del turismo e all'istruzione professionale.

Il Friuli ha bisogno di tutte queste cose, così come ha bisogno di collegarsi, mediante arterie autostradali, attraverso i valichi alpini, con la rete delle grandi comunicazioni delle Nazioni confinanti.

Si afferma al riguardo – come già rilevato in precedenza – che proprio la Regione speciale, con la sua strutturazione e la sua potestà legislativa, apparirebbe l'organismo più idoneo, sia per programmare che per realizzare tutte queste molteplici esigenze.

L'affermazione, anche se viene ripetuta come argomento che dovrebbe essere decisivo, sia per controbattere la propaganda antiregionalista sul piano nazionale, sia per tacitare le correnti ostili, tuttora esistenti nelle regioni interessate, sia per fare ricentrare le rivalità e smorzare le suscettibilità campanilistiche, prescinde, evidentemente da una realtà che vuole ignorare e che è rappresentata dalla eterogeneità delle zone che si intende artificiosamente unire.

È da considerare, infatti, che se già nelle regioni tradizionali, che hanno generalmente omogeneità etnica ed economica e, tra le Province che le compongono, interessi obiettivamente non contrastanti e che sono composte da popolazioni che hanno avuto per secoli vicende comuni, è spesso disagevole – in questo caso più per ragioni di campanilismo che per effettive difficoltà di ambiente – conciliare richieste ed esigenze, tanto più lo sarebbe in una regione artificiosamente creata, in contrasto sia con la tradizione, sia, tra loro, con gli interessi dei territori che si vuole unire amministrativamente.

Ma tali considerazioni, evidentemente, non contano di fronte alla volontà del centro-sinistra, intesa a perseguire, in

sostanza, una finalità di ordine politico, camuffata, peraltro, in spregio allo spirito e alla lettera della X disposizione transitoria, dal cosiddetto rispetto della norma costituzionale; di una Costituzione, cioè, che si dichiara di voler osservare ma, di fatto, solo in alcune sue parti, perchè persistentemente la si ignora in altre sue norme, non meno importanti, come quelle che riguardano il riconoscimento giuridico dei sindacati e la regolamentazione del diritto di sciopero; norme che – lo abbiamo appreso l'altra sera alla televisione – da parte delle organizzazioni sindacali democristiane si vorrebbero addirittura abrogare.

In questo caso, la Costituzione non è la *Charta Magna* della Repubblica, che per nessun motivo va modificata!

Ma tant'è, per il centro-sinistra la Regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia, non soltanto si deve attuare, e senza più indugi o meditazioni, ma, secondo il disegno di legge sottoposto al nostro esame, la si deve istituire con potestà legislative primarie, secondarie o integrative, superiori, come numero e, per alcuni aspetti, maggiori come competenze, a quelle di alcune delle Regioni già esistenti.

FERRETTI, *relatore di minoranza*. Di tutte le Regioni, non di alcune soltanto!

CROLLALANZA. No, a seconda che siano primarie, secondarie o integrative.

Risulta infatti che la Regione Friuli-Venezia Giulia avrebbe ben 39 potestà legislative, di fronte a 29 della Sardegna, a 26 della Sicilia, a 34 della Valle d'Aosta ed a 26 dell'Alto Adige. La facoltà legislativa primaria relativa all'industria ed al commercio, che si concederebbe all'istituenda Regione, non troverebbe poi riscontro in nessun altro statuto regionale speciale, se non in quello della Sicilia, che peraltro è compilato in modo che vorrebbe essere – anche se la realtà è alquanto diversa – più cautelativo nei riguardi dell'iniziativa privata.

Maggiori facoltà legislative si hanno anche nel settore delle istituzioni culturali, ricreative, scolastiche, nel campo dell'edilizia popolare – per nulla ammaestrati, per quest'ultima attività, da quanto si è verificato in Alto Adige – e in altri settori ancora.

Tutto ciò sarebbe giustificato, secondo gli strenui difensori della Regione, dalle condizioni di grave depressione nelle quali si trovano sia il Friuli che Trieste e la Venezia Giulia, e dalla necessità quindi di avviare tali zone a sicura rinascita.

Ma si vuole sul serio sostenere che, per assicurare tale rinascita, sia necessario dare ad esse ordinamento amministrativo autonomo? Si è davvero convinti, che senza tale ordinamento, esse siano destinate a rimanere sempre allo stato di depressione?

A confutare tale convinzione sta il precedente delle regioni peninsulari del Mezzogiorno, che, pur non avendo, almeno fino ad oggi, ordinamento regionalista – e ci auguriamo che non l'abbiano mai –, avvalendosi di disposizioni di legge a loro favore, si avviano gradualmente, e sarebbe ingiusto non riconoscerlo, ad un migliore tenore di vita ed all'avvaloramento della loro economia.

Significativo è invece considerare quanto, secondo i dati forniti dalla relazione La Malfa al Parlamento, e già citati in parte dal collega Ferretti, nel suo intervento dell'altro giorno, è risultato circa il modo come le Regioni a statuto speciale esistenti – in base alle potestà legislative loro concesse – hanno speso, nel 1961, il denaro pubblico, destinato a migliorare le rispettive situazioni economiche e sociali.

Ebbene, dai dati ufficiali emerge che, su 137 miliardi di spesa erogati complessivamente dalle quattro Regioni, più di 43 miliardi – circa un terzo della intera spesa – sono stati assorbiti dagli uffici e dal personale; 68 miliardi e 647 milioni per oneri di carattere economico; 13 miliardi e 940 milioni per oneri di carattere sociale; 7 miliardi e 915 milioni per scuole, e 3 miliardi e 218 milioni per opere ed esigenze varie degli enti locali.

Questi dati incoraggiano forse a proseguire su di una strada sbagliata, o non sono tali invece da fornire motivi di seria meditazione? Non è forse più aderente ai fini che si intendono perseguire, per assicurare la rinascita del Friuli e della Venezia Giulia, sollecitare dal Governo una legge speciale ed un massiccio finanziamento per assicurare a quelle due regioni, che si vogliono artificiosamente unire, la soluzione dei loro annosi e non più prorogabili problemi? Si sarà, dopotutto,

evitato lo sperpero di miliardi per creare un doppione di burocrazia, tenuto conto che quella dell'Amministrazione statale - anche perchè per concorso è inamovibile - non si sposterà da Roma, trincerandosi in una posizione di decisa resistenza, a meno che non sia allettata da altissimi compensi, ciò che farebbe naturalmente aumentare le spese di esercizio della Regione. Ma oltre lo sperpero di miliardi per creare nuovi uffici ed un doppione di burocrazia, con la istituzione della Regione speciale si avranno delle Assemblee ove la politica prenderà inevitabilmente il sopravvento sull'amministrazione, così come l'esperienza ci dimostra; ove si parlerà di tutto, di blocchi contrapposti, di nazioni non impegnate, dell'esigenza del disarmo, del Congo, dell'Algeria e di tanti altri problemi di politica interna o internazionale, che non hanno niente a che fare con l'amministrazione, e infine, forse, anche di problemi amministrativi!

Il senatore Tolloy, nel suo intervento, ha voluto citare, tra l'altro, una frase di Tocqueville, il quale sosteneva che la politica deve essere centralizzata, ma l'amministrazione deve essere viceversa decentrata. Ebbene, contrariamente a quello che l'eminente scrittore francese ebbe a sostenere, e che in effetti è giusto, la Regione Friuli-Venezia Giulia, anche per l'eterogeneità delle sue popolazioni, diventerebbe certamente un centro di contese politiche.

Ma - si dice - l'Amministrazione centrale dello Stato è lenta e lontana dalla periferia, ove è necessario che i problemi siano discussi e le soluzioni realizzate. A tale obiezione si può facilmente rispondere che - accantonando almeno per ora l'ordinamento regionale, nella speranza di ripensamenti e, nulla lo impedisce, di modifiche alla stessa Costituzione - agli inconvenienti lamentati si può ovviare aumentando i limiti di competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche ove sono rappresentati, nei Comitati tecnici amministrativi, tutti i Ministeri interessati, e decentrando altre funzioni alle Province ed ai Comuni. In tal modo una legge speciale, sostanziata da adeguati finanziamenti (secondo alcune previsioni occorrerebbero 300 miliardi) e da provvidenze per molti aspetti conformi a quelle adottate per il Mezzogiorno, può risultare idonea, se realisticamente ed efficacemente articolata, per sollecite e felici realizza-

zioni. Altro che creare nuovi ordinamenti, che fatalmente minano l'unità, perlomeno spirituale, della Nazione, e che comunque hanno dato in questi anni di esperienze motivo di gravi preoccupazioni e risultati che appaiono tutt'altro che soddisfacenti!

Con provvidenze e realizzazioni di carattere statale si conseguirebbe anche il vantaggio di economizzare l'enorme spesa che comporterebbe l'istituzione di nuovi uffici e di una burocrazia regionale, inevitabilmente destinata a moltiplicarsi nel tempo e che, secondo quanto già in precedenza è stato fatto presente, ha pesato, in un solo anno, sulle spese sostenute complessivamente dalle quattro Regioni esistenti per opere pubbliche e finalità di carattere economico e sociale, per ben un terzo dell'intero ammontare; cioè per ben 43 miliardi che, in parte notevole, potevano essere destinati a risolvere altri problemi, cioè a costruire nuovi acquedotti, nuove fognature, nuove strade, nuove scuole e altre opere del genere.

Onorevoli colleghi, durante questo mio intervento ho cercato di dimostrare che, anche ai fini di sollevare il Friuli e la Venezia Giulia dallo stato di depressione nel quale si trovano, onde avviarli ad una doverosa e sicura rinascita, l'ordinamento amministrativo previsto dal disegno di legge sottoposto al nostro esame non costituisce certo il mezzo più idoneo per raggiungere più agevolmente tale finalità, in considerazione anche delle differenze ambientali esistenti nei territori che si vogliono unire e degli inevitabili contrasti che certamente si verificherebbero.

Detto ciò, però, debbo aggiungere che, se anche quanto da me sostenuto dovesse apparire – ciò che ritengo non sia – esagerato o addirittura infondato, sia nelle argomentazioni che nell'analisi, rimarrebbero sempre validi, nella tutela dei superiori interessi nazionali, i motivi che non da oggi ci guidano nella battaglia contro l'istituto regionalistico in genere, e in particolare contro la creazione della Regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia; motivi che sono stati ampiamente illustrati con appassionato accento e con inconfutabili argomentazioni dal relatore di minoranza, collega Franz Turchi, e dagli altri colleghi che hanno partecipato al nostro dibattito; motivi che scaturiscono non soltanto dalla ragione, ma anche dal sentimento; dal sentimento di quanti, come chi vi parla, per ben 4 anni,

nelle trincee del Carso e di Gorizia, e lungo tutto il fronte della prima guerra mondiale, sono stati fieri di dare il proprio contributo di sacrificio e di sangue per completare quell'unità d'Italia che oggi, inconsapevolmente, si corre il rischio di intaccare.

Onorevoli colleghi, in questa battaglia non siamo peraltro soli, ma ci sentiamo circondati da conformi stati d'animo di larghe correnti d'opinione pubblica, e particolarmente da tutte le associazioni dei reduci e da quelle dei profughi delle terre che l'iniquo Trattato di pace ha strappato all'Italia.

Io perciò non saprei concludere meglio questo mio discorso che riportando quanto, in uno studio compilato dal Circolo giuliano-dalmato di Milano, è stato scritto, con felice sintesi, di recente, circa l'istituenda Regione: «Sotto il profilo della sicurezza, – si afferma in tale scritto – dell'unità degli spiriti, della saldezza dell'italianità, la Regione Friuli-Venezia Giulia si presenta come un elemento di discordia interna e di pericolo esterno. Non gioverebbe nè al Friuli, nè a Gorizia, nè a Trieste, ma soprattutto non gioverebbe all'Italia. Perciò l'istituto della Regione, qui, all'estrema frontiera d'Italia, va respinto, e non si farà se il buon senso, la ragione, l'amor di Patria prevarranno in coloro cui spetta di decidere».

Ebbene, vorrà rimanere insensibile il Senato a questo appello che ci perviene dai nostri fratelli dalmati e giuliani, costretti ad abbandonare, con i loro beni, le terre dei loro padri e che, ciò nonostante, esuli – spesso incompresi e non adeguatamente aiutati – offrono mirabile, costante esempio di spirito di sacrificio e di patriottismo; da questi fratelli che più di chiunque altro hanno spiccata sensibilità nel valutare la situazione creatasi e i rischi ai quali si andrebbe incontro con l'istituzione della Regione a statuto speciale?

Noi vogliamo ancora sperare che il buon senso e le circostanze finiranno con il prevalere, nell'interesse delle stesse regioni che si vogliono unire in un anacronistico e pericoloso ordinamento; ma innanzitutto nell'interesse di questa nostra cara Patria, per la quale si immolò, nella prima guerra mondiale, con uno slancio e una passione senza pari, il fior fiore della nostra gioventù. *(Vivi applausi dalla destra. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Piano regolatore generale degli acquedotti
e delega al Governo ad emanare
le relative norme di attuazione (*)**

(Senato della Repubblica, seduta del 16 gennaio 1963)

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno:

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*:

«Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge che autorizza la compilazione del Piano regolatore generale degli acquedotti e nel concedere delega al Governo per l'emanazione delle relative norme di attuazione;

considerata la preoccupante situazione determinatasi in Puglia e nelle altre province servite dall'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese per la crescente deficienza di distribuzione idrica, in rapporto allo sviluppo continuo della popolazione ed alle esigenze derivate dall'avvaloramento agricolo ed industriale delle suddette zone;

riconoscendo che la situazione va adeguatamente e con sollecitudine fronteggiata, così come è stato anche di recente auspicato con voti espressi dai Consigli provinciali e dall'Unione delle Camere di commercio di Puglia e Lucania;

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2188) fu approvato dal Senato nella seduta del 17 gennaio 1963, definitivamente dalla Camera nella seduta del 23 gennaio 1963, e divenne la legge 4 febbraio 1963, n. 129.

rilevato che la costruzione del Canale sussidiario Andria-Bari, come soluzione resasi necessaria per il convogliamento e l'utilizzazione delle acque del Calore, risolve in prevalenza le esigenze temporanee del capoluogo della Regione pugliese, lasciando però in gran parte insolute quelle delle altre province;

invita il Governo, in attesa che il Piano regolatore generale degli acquedotti sia compilato e reso esecutivo, a provvedere, nel frattempo:

a) a rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958 con il quale venivano assegnate all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese le sorgenti in destra Sele e dichiarati "urgenti ed indifferibili" i relativi lavori; e ciò in conformità anche dell'ipoteca a favore dell'Acquedotto pugliese su tali sorgenti, contenuta nella legge 25 giugno 1902, n. 405, e nel regio decreto 1° gennaio 1903, n. 46;

b) a provvedere al finanziamento ed all'esecuzione dei lavori per il raddoppio dell'attuale canale principale Andria-Mercadante, onde consentire il convogliamento anche verso il Salento di tutte le acque disponibili del Sele e del Calore; e ciò come premessa alla soluzione organica dell'approvvigionamento idrico definitivo della Regione;

c) infine, a provvedere al finanziamento delle opere necessarie di presa dell'invaso del Pertusillo, onde consentire l'immissione anche di tali acque nel sistema distributivo dell'Acquedotto pugliese per soddisfare le esigenze di carattere agricolo ed industriale delle varie province».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto al nostro esame è quanto mai opportuno e meritevole di approvazione, e di ciò bisogna dare atto al ministro Sullo che ne ha preso l'iniziativa; iniziativa che tanto più si giustifica ove si consideri anche che, in materia di acquedotti, per il Mezzogiorno e le Isole, la competenza è divisa tra due organismi: il Ministero dei lavori pubblici e la Cassa per il Mezzogiorno. Si deve a tale situazione se, alle volte, si verificano intralci e contrasti nella

determinazione ed esecuzione delle opere tra chi detiene, diciamo così, le chiavi delle concessioni, cioè delle derivazioni di acqua, e chi praticamente tali opere progetta ed esegue.

Non fosse altro che per queste ragioni, il provvedimento avrebbe giustificazione. Ma esso si rende opportuno innanzi tutto per il fatto che, se numerose sono le realizzazioni conseguite fino ad oggi, molte sono tuttora le lacune esistenti. Il tenore di vita delle popolazioni è aumentato; maggiori sono i consumi, e l'acqua diventa sempre più insufficiente. Bisogna pertanto reperirla e farla pervenire dove manca, o dove è insufficiente per provvedere alle esigenze indilazionabili delle varie zone della Nazione.

Necessario è quindi l'accertamento delle ulteriori risorse idriche e la loro più razionale utilizzazione. È inammissibile, al riguardo, e ciò giustifica ancora una volta il provvedimento, che persistano tuttora resistenze e defatiganti procedure di opposizione da parte di enti e di privati; quante volte, in base alle stesse disposizioni della legge, la razionalità e la logica suggeriscono di utilizzare una determinata risorsa idrica, specialmente se destinata ad uso potabile, portandola, mediante un acquedotto, dalla Regione che la possiede, ma che ne ha meno bisogno, ad una che ne è completamente sfornita!

Le acque superficiali, come quelle sotterranee, non sono patrimonio delle regioni, nelle quali sorgono o scorrono, ma demanio dello Stato che le concede e, come tali, devono avere la migliore e più razionale utilizzazione, così come è peraltro nello spirito e nella lettera del testo unico sulle acque del 1933. L'acqua rappresenta il sommo bene per le popolazioni. Si può vivere anche con poco pane, ma si deve avere l'indispensabile dotazione di acqua per dissetarsi.

Giustamente, quindi, il disegno di legge prevede l'accertamento delle attuali sorgenti; l'ulteriore ricerca delle risorse idriche; l'inquadramento di tutte le disponibilità in un piano organico; il vincolo di tali risorse, anche in deroga alle procedure della legge 11 dicembre 1933, n. 1775 – legge che se anche porta la mia firma, io per primo ritengo conveniente snellire e rendere più rapidamente operante – ed infine il più razionale impiego, in relazione alle esigenze attuali delle varie regioni ed a quelle del prossimo cinquantennio.

Per assolvere un così vasto ed impegnativo programma di attività, io penso, onorevole Ministro, che la Commissione che sarà incaricata di compilare il piano dovrà valersi di esperti e di specifiche competenze, anche fuori dei tecnici ministeriali, nell'impartire le direttive agli organi esecutivi che saranno incaricati degli studi, delle ricerche e dell'elaborazione dei dati raccolti e di quelli esistenti presso il Servizio idrografico, che possiede già un prezioso materiale, frutto di anni di lavoro paziente e diligente. Qui mi sembra doveroso ricordare l'ingegnere Rampazzi, valorosissimo alto funzionario e Presidente di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ebbe cura non soltanto di sviluppare il servizio idrografico al Ministero, ma di offrire al mondo degli studiosi e dei tecnici una serie di monografie e di pubblicazioni statistiche quanto mai interessanti, che riguardano la maggior parte delle regioni italiane. Tali pubblicazioni e statistiche, anche se devono essere aggiornate, costituiscono indiscutibilmente già un prezioso materiale di esame, di studio e di elaborazione, di cui potrà largamente avvalersi la Commissione che provvederà alla compilazione del piano regolatore degli acquedotti.

La Commissione non si limiterà, è da sperare, soltanto al campo delle acque sorgive, ma considererà anche i corsi d'acqua fluenti in superficie e quelli sotterranei, gli invasi ed ogni altra possibilità idrica, ivi compresa quella di dissalazione dell'acqua marina.

Al riguardo, onorevole Ministro, devo ricordare che da parte dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese non si è mancato di disporre esperimenti, ai fini tecnici e finanziari, per potere accertare la convenienza o meno, in determinate circostanze, di utilizzare l'acqua di mare. L'Ente, però, è rimasto scoraggiato dal costo della dissalazione attraverso determinati procedimenti; ed avendo allargato le indagini ha accertato che, negli Stati Uniti di America, ove si attua in alcune zone questo procedimento, il costo della dissalazione di un metro cubo di acqua è di lire 165, quindi assolutamente antieconomico.

Ciò nonostante, onorevole Ministro, ho da ritenere che questo settore di studi e di esperimenti non vada abbandonato, e che quindi, da parte del Ministero, si debba continuare a ricercare la possibilità di giungere a conclusioni di ordine tecnico e finanziario

assai diverse, onde fronteggiare, in mancanza di ogni altra risorsa, particolari esigenze della Nazione.

Un altro settore di esperimenti e di studi, da riprendere e sviluppare, dovrebbe essere quello che si riferisce al cosiddetto «anello di S. Cataldo», che è un anello di acqua dolce che viene alla superficie del Mar Grande di Taranto. Esso rappresenta lo sbocco nel golfo della città bimare di gran parte delle acque sotterranee del territorio carsico della nostra Murgia, ed ha una portata, se non ricordo male, di 15 o 16 metri cubi al secondo.

L'Ente per l'acquedotto pugliese ha fatto eseguire, per conto della Cassa per il Mezzogiorno, da alcuni tecnici dei sondaggi, ed avrebbe accertato che le polle d'acqua di tali sorgenti sgorgano a sessanta metri sotto il livello del mare, ma che la loro captazione è alquanto complicata e difficile, per via non solamente del volume d'acqua di mare sovrastante, ma anche per la spinta prodotta dall'acqua circostante.

L'Ente per l'acquedotto pugliese, di fronte a tali difficoltà di ordine tecnico, ha ritenuto di abbandonare l'iniziativa. Io però, pur rendendomi conto della complessità dell'impresa, penso che nessuna possibilità, in materia di risorse idriche, sia da scartare, specialmente per le prospettive e le esigenze copiose dei decenni futuri. Tenuto poi conto che occorrono tempo ed ulteriori sondaggi, prima di arrivare a determinate conclusioni definitive, non bisognerebbe abbandonare una sperimentazione di così grande importanza che, d'altra parte, l'Ente per l'acquedotto pugliese, anche per il suo costo, non avrebbe potuto proseguire, scoraggiato anche, in questa circostanza, dalle difficoltà di ordine tecnico riscontrate.

Però, onorevole Ministro, oggi nel campo tecnico non c'è niente di impossibile. Se si pensa che si estrae il petrolio da profondità marine notevoli, non si comprende perchè non si dovrebbe poter emungere dal fondo del mare anche l'acqua potabile, che è il maggiore bene al quale aspira l'umanità.

La Commissione, nella compilazione del piano, dovrà considerare, inoltre, anche le possibilità di utilizzazioni idriche congiunte sia a scopo potabile che di produzione di energia, nonchè irrigue.

Opportuna è, indiscutibilmente, la delega al Governo, oltre che per il vincolo - cui ho fatto cenno - delle risorse idriche,

anche per rendere più aderenti alle nuove o accresciute esigenze le procedure previste dalla legge del 1933; per assicurare un adeguato sistema di finanziamento per la costruzione, l'ampliamento e la sistemazione degli acquedotti previsti dal piano, anche in sostituzione e modifica della legge Tupini 3 agosto 1949, n. 589; per assicurare, inoltre, un sistema di finanziamento per la costruzione, l'ampliamento e la sistemazione delle fognature e lo smaltimento delle acque reflue.

E qui, onorevole Ministro, per quanto riguarda la delega al Governo, non sarebbe male che vi fosse anche quella di provvedere, con separata legge, ad un'altra esigenza, non meno importante del piano regolatore degli acquedotti, e cioè alla costituzione di Enti regionali, provinciali o consortili, capaci di garantire l'adeguata manutenzione degli acquedotti e delle fognature.

Di acquedotti se ne sono costruiti già parecchi, in passato dal Ministero, e di recente dalla Cassa per il Mezzogiorno, che ha conseguito, bisogna dargliene atto, in questo campo, importanti realizzazioni.

A proposito delle necessità manutentorie, devo ricordare, ad esempio, che i tre grandi acquedotti della Lucania, costruiti alcuni anni dopo la prima guerra mondiale, nel giro di pochissimi anni andarono in malora, sia per la natura argillosa dei terreni sui quali erano posate le condutture - ciò che imponeva una costante vigilanza e manutenzione - sia perchè i Comuni interessati, che sono fra i più poveri d'Italia, non avevano i mezzi tecnici e finanziari per provvedere a tale incombenza. Si dovette fare ricorso, allora, all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese perchè assumesse la gestione di tali importanti opere; e lo Stato è intervenuto, con notevoli mezzi finanziari, forniti all'Ente, per consentire di rimmetterli in efficienza. In alcuni casi si è trattato di ricostruire degli interi tronchi di condutture.

Sempre in tema di manutenzioni, devo anche ricordare che il nostro egregio collega, senatore Romano Domenico, Presidente della 7^a Commissione, ebbe a presentare alcuni anni fa - se mai non ricordo all'inizio di questa legislatura - un disegno di legge per la costituzione di un ente di gestione per gli acquedotti della Calabria.

ROMANO DOMENICO. È stato approvato soltanto per metà degli articoli.

CROLLALANZA. Purtroppo quel disegno di legge non ebbe corso; eppure il problema esiste ed è molto sentito. Si disse in quella circostanza dal rappresentante del Governo che non era il caso di perfezionare il proposto disegno di legge, perchè il Ministero dei lavori pubblici aveva in elaborazione un provvedimento di carattere generale per assicurare, nelle regioni ove sussistono difficoltà di questo genere, la costituzione di Enti idonei al mantenimento degli acquedotti. Io non so se l'iniziativa ministeriale sia rientrata o meno, ma sta di fatto che di essa non si è saputo più niente.

Onorevole Ministro, ella che si è reso benemerito, inquadrando, in modo organico, attraverso questo disegno di legge, il problema degli acquedotti, non limitandolo soltanto al piano regolatore, ma considerandolo anche, a mezzo della delega, nei suoi aspetti finanziari e di acceleramento delle procedure, non può che convenire sull'urgenza e sulla necessità di provvedere, con un separato disegno di legge, anche ad una esigenza del genere di quella che ho prospettato, tanto più che essa si profila con un grado di urgenza non inferiore a quello del piano regolatore, in quanto molti acquedotti, attualmente in funzione, continuano ad andare in malora.

Un problema di così grande importanza non può essere oltre trascurato, ed ella, onorevole Ministro, nella sua sensibilità, bisognerà che non tardi a risolverlo.

I colleghi Sacchetti e Gombi hanno presentato un emendamento sostitutivo dell'articolo 1 del disegno di legge, emendamento che, a mio avviso, non può essere accolto, in quanto prevede che il Ministero, nella compilazione del piano regolatore generale degli acquedotti, proceda «di concerto» con le Regioni. A prescindere dal fatto che fino ad oggi non ci sono che alcune Regioni a statuto speciale, e che le altre Regioni, se ci saranno... (*Commenti dall'estrema sinistra*). È inutile che voi facciate sempre appello alla Costituzione! Di essa vi ricordate soltanto quando vi fa comodo, mentre quando c'è da disciplinare il diritto di sciopero, per esempio, allora la ignorate!

DE LEONARDIS. Noi ci ricordiamo sempre della Costituzione! Non sei tu che devi dire queste cose!

GOMBI. Ci ricordiamo tra l'altro dell'articolo 117 della Costituzione, il quale stabilisce che la Regione deve emanare le norme anche in materia di acquedotti.

CROLLALANZA. Già, ma voi dimenticare che la Costituzione prevede anche le procedure per la sua revisione. Non mettiamo comunque il carro avanti ai buoi; a suo tempo il Parlamento esaminerà, con senso di responsabilità - è da augurarselo - anche il problema delle ulteriori Regioni.

GOMBI. Alcune Regioni ci sono già.

CROLLALANZA. L'ho già detto, ma proprio perchè alcune Regioni funzionano già, bisogna evitare di commettere errori. Quando si parla di «concerto», si fa riferimento ad una procedura che presuppone l'accordo delle parti. Ebbene, basterà che una di esse si irrigidisca nel pretendere o nel negare una risorsa idrica, nel consentire o rifiutare una determinata soluzione tecnica, perchè la organicità e razionalità, che dovrebbero essere le caratteristiche del piano regolatore degli acquedotti, vengano a mancare; e comunque l'attuazione di esso diventerebbe problematica, insieme col «concerto», che risulterebbe assai difficile, se non impossibile.

In una regione, per esempio, possono esservi resistenze illogiche contro la concessione di acque a favore di un'altra regione. La Commissione che dovrà procedere alla stesura del piano regolatore, invece, deve poter prescindere da tali resistenze, e dovrà avere la facoltà di assegnare le risorse idriche ove più urgente è il bisogno e più razionale e conveniente la loro utilizzazione.

Ma se non è il caso di parlare di «concerto», non v'è dubbio che l'organo preposto alla compilazione del piano regolatore avrà l'obbligo di consultare, e di tener conto, nei limiti del possibile, delle osservazioni, dei rilievi e dei suggerimenti delle Regioni, di quelle esistenti e di quelle che eventualmente - ma non me lo auguro - potranno essere costituite domani. Là dove

le Regioni non esistono, è pacifico che, ai fini delle consultazioni, non debbano essere dimenticati gli Enti locali, prime fra tutti le Provincie, che rappresentano un complesso di interessi più vasti di quelli dei singoli Comuni. Ma, anche in questo caso, non parliamo di «concerti» che, purtroppo, anche nell'ambito ministeriale, sono procedimenti che provocano ritardi, talvolta anche di anni, nell'emanazione di determinati provvedimenti di legge.

Il relatore (al quale io debbo rivolgere vivo plauso per la sua chiara e diligente relazione) ha osservato che un piano regolatore degli acquedotti esiste già per le regioni meridionali ed insulari, ad opera della Cassa per il Mezzogiorno; anche altri colleghi, nella discussione che si è fin qui svolta, hanno ricordato l'esistenza di questo piano, esprimendo il timore che esso possa andare per aria; si è detto anche da altri, fuori dell'ambito del Parlamento, che per il centro-nord il piano è meno necessario, e via dicendo. Ora, che la Cassa abbia già programmato, nelle linee generali, le esigenze, in questo settore, del Mezzogiorno, e delle Isole, ed abbia anche compiuto, come è già stato da me innanzi rilevato, notevoli realizzazioni, è fuori di dubbio; così come è pacifico che la programmazione effettuata – frutto di anni di studio, di rilievi e di diligenti e appassionati lavori, diretti da un tecnico di grande valore, l'ingegnere Celentano Ungaro, già direttore generale dell'Acquedotto pugliese – non debba essere ignorata. Io ricordo che la questione fu sollevata in Commissione legislativa dall'egregio nostro relatore, senatore Focaccia, il quale aveva proposto un emendamento alquanto diverso da quello che risulta nella relazione da lui compilata: ma da parte del Ministro furono fatte delle osservazioni che avevano un certo fondamento. Comunque, a me sembra che con l'emendamento che ci viene ora sottoposto dal collega Focaccia il problema possa essere considerato risolto; e maggiormente esso lo sarebbe ove il Governo accettasse un altro emendamento, quello del collega D'Albora, che è più radicale e preciso.

In ogni modo, la più stretta collaborazione deve sussistere tra Ministero dei lavori pubblici e Cassa per il Mezzogiorno nella compilazione di questo piano. Anche stamane, nella riunione della Giunta per il Mezzogiorno, ci siamo occupati di questo

problema. Ma se è pacifico che la programmazione della Cassa non debba andare perduta, essa dovrà inquadrarsi nel più vasto piano di carattere nazionale, con quelle eventuali variazioni che si dovessero rendere necessarie. Sempre per quanto riguarda la Cassa, devo aggiungere che se, come ho già detto, notevoli sono state le sue realizzazioni nel settore degli acquedotti, e quanto mai apprezzabile il lavoro svolto nella programmazione di tali esigenze nel Mezzogiorno, non è men vero che sussistano tuttora situazioni incerte o di contrasto, ai fini della utilizzazione di determinate risorse idriche, tra la Cassa medesima ed il Ministero dei lavori pubblici, che è quello che concede le derivazioni d'acqua.

Vi sono infatti delle risorse idriche che, come per la «secchia rapita», sono disputate da alcune regioni. Queste situazioni che ritardano la soluzione di alcuni problemi, tanto più facilmente verranno composte quanto maggiore sarà il coordinamento tra la programmazione della Cassa e quella più vasta a cui attenderà, con i suoi organi, il Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto si riferisce al centro e al nord non è poi vero che in tali regioni non sussistano ugualmente problemi inerenti al rifornimento idrico. Devo ricordare al riguardo che allorquando io dirigevo il Ministero dei lavori pubblici, avendo disposto una statistica sulle lacune esistenti in tale settore, appresi non senza sorpresa, per citare un esempio, che nella provincia di Cremona, provincia che è certamente all'avanguardia di fronte al sud, sotto tanti punti di vista, un solo Comune possedeva un vero e proprio acquedotto. Il problema, quindi, è di portata nazionale, e non deve meravigliare che esigenze notevoli si profilino anche nelle regioni del nord e dell'Italia centrale, oltre che nel Mezzogiorno e nelle Isole.

La compilazione del piano nazionale, se deve fissare ed articolare le esigenze delle varie regioni e soddisfarle nel modo più logico e razionale, non deve, peraltro, fermare le iniziative in avanzato corso di realizzazione o di istruttoria.

A quest'ultimo riguardo, è tuttora indefinito, tra la Cassa e il Ministero, il piano particolare di integrazione delle risorse idriche occorrenti all'Acquedotto pugliese, onde fronteggiare la sempre più accentuata carenza di acqua, in rapporto allo

sviluppo ed alle accresciute esigenze delle popolazioni servite da tale acquedotto.

Su questo problema, l'onorevole Ministro e gli onorevoli colleghi mi consentiranno di intrattenermi, contro le mie abitudini (infatti cerco sempre di spaziare su di un piano di carattere nazionale anche se, *dulcis in fundo*, mi occupo poi di qualche aspetto particolare riguardante la mia regione).

Le esigenze dell'Acquedotto pugliese, onorevole Ministro, non possono essere valutate alla stregua di tante altre, pur se meritevoli di particolare considerazione, nè possono essere ulteriormente dilazionate, sia perchè la sete di acqua in Puglia diventa sempre più angosciata, tant'è che non soltanto nel periodo estivo, ma spesso anche di inverno, le popolazioni, anche dei grossi centri, rimangono per molte ore prive dell'essenziale alimento; sia perchè si tratta in fondo del più grande acquedotto costruito nel mondo, che ha bisogno e di ulteriori adeguate dotazioni idriche, e di opere integrative, senza le quali oggi, e più ancora domani, diventerebbe maggiormente precario e difficile l'assolvimento agevole dei compiti che gli sono stati affidati, in conformità della legge del 25 giugno 1902, con la quale il Parlamento accoglieva infine, dopo decenni di agitazioni, le aspirazioni ed i voti delle popolazioni interessate.

E che si tratti del più grande acquedotto del mondo lo dimostrano lo sviluppo di 2.600 chilometri di condutture, le 99 gallerie per 109 chilometri, i 244 chilometri di canale principale, i 319 serbatoi per 524 milioni di litri, i 54 impianti di sollevamento e i 2.260 chilometri di canalizzazioni interne, al servizio di una popolazione di 3 milioni e 800 mila abitanti e di un milione e 200 mila utenze, disseminate in 353 Comuni, ivi compresi alcuni delle provincie di Matera, di Potenza, di Campobasso, ed anche di Avellino.

La grandiosità delle opere e l'ampiezza della rete di distribuzione, se stanno a testimoniare la genialità di chi le ha concepite e progettate e di chi le ha costruite e sviluppate, in relazione all'espansione edilizia ed urbanistica degli abitati, non sono più in grado, peraltro, di fronteggiare la crescita demografica, come è dimostrato dai consumi che, negli ultimi quindici anni, sono aumentati generalmente del 50 per cento, e in provincia di Bari sono quasi raddoppiati, tendendo ovunque

ad aumentare sempre più, anche per il migliorato tenore di vita delle popolazioni e per l'incremento delle attività agricole ed industriali, specialmente promettenti nel quadrilatero del polo di sviluppo, che ha per capisaldi Bari, Brindisi, Taranto e Ferrandina, nella Lucania.

Quando, il 24 aprile 1915, zampillò alta la prima acqua a Bari, nella fontana dei giardini dell'Ateneo - io ho vivo il ricordo di quella storica giornata - la popolazione barese e le rappresentanze convenute da tutti i Comuni della regione, sembrarono impazzite dalla gioia, come ubriacate; e tutti vollero insaziabilmente attingere a quello zampillo, che si riversava copioso, oltre i bordi della fontana, poichè esso segnava ormai la fine di un plurisecolare periodo di sofferenze e di privazioni, per cui Orazio ebbe a definire la regione *siticulosa Apulia*, e per cui un grande cavaliere dell'ideale, Matteo Renato Imbriani, appena eletto deputato al secondo collegio di Bari, entrando in Parlamento, con la volontà di battersi affinché fosse rimossa tale non più sopportabile situazione, ebbe a pronunciare la storica frase: «vengo dalla Puglia sitibonda di acqua e di giustizia».

Quello zampillo e gli altri, che con ritmo costante seguirono negli anni successivi, tra la prima e la seconda guerra mondiale, portando ovunque negli abitati così preziosa linfa, fecero ben presto dimenticare le grandi siccità sofferte particolarmente in alcune annate, nelle quali l'acqua, ove era possibile procurarsela, costava più del vino; fecero dimenticare i pozzi verminosi e le frequenti epidemie di tifo; ed i benefici di quella che è stata la più grande realizzazione nel Mezzogiorno, nella prima metà del nostro secolo, non tardarono a manifestarsi, sia portando la Puglia, fin d'allora, all'avanguardia della rinascita meridionale, sia ripercuotendosi benevolmente anche sul fisico delle popolazioni.

Queste però oggi, se non sono più costrette ad attingere ai pozzi delle acque piovane, nei quali si gettava qualche anguilla perchè riducesse il numero dei vermi che vi allignavano, cominciano a risentire le privazioni, alle quali sono spesso sottoposte per la insufficienza o la mancanza della distribuzione idrica per molte ore, in alcuni Comuni per l'intera giornata, e giustamente mal si adattano a tali privazioni o limitazioni, anche per quei conforti di ordine igienico che ormai considerano indispensabili al loro tenore di vita. Gli attuali 80 litri *pro capite*

sono praticamente teorici, specialmente di estate, perchè essi sostanzialmente si riducono, quando l'acqua scorre nelle condutture, a 45.

Anche le acque del Calore, che saranno immesse nella condotta principale dell'acquedotto pugliese, fino a quando non sarà costituita la seconda condotta Andria-Mercadante, non porteranno sollievo che al capoluogo della Regione. Occorrono quindi nuove sorgenti e nuove opere; ma almeno alcune di esse, non possono attendere che sia compilato e reso operante il piano regolatore degli acquedotti, del quale ella, onorevole Ministro, ha preso iniziativa.

Sono costretto, perciò, a prospettare la necessità, per quanto si riferisce alle opere più urgenti, che si provveda al finanziamento ed all'esecuzione, a carico dello Stato, del raddoppio della suddetta condotta tra Andria e Mercadante ed a quelle di presa dell'invaso del Pertusillo, destinato unicamente alle necessità agricole ed industriali; mentre per quanto attiene all'integrazione delle acque di sorgente, devo invocare da lei, onorevole Ministro, di rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958, con il quale venivano assegnate all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese le sorgenti in destra del Sele e dichiarati urgenti ed indifferibili i relativi lavori.

A giustificazione di quest'ultima richiesta va considerato:

1) che la legge 25 giugno 1902, n. 245, ed il successivo regio decreto 1° gennaio 1903, n. 46, stabilendo la delimitazione del bacino imbrifero del Sele, ai fini della costruzione e dell'esercizio dell'acquedotto pugliese, vi comprendevano anche le sorgenti in destra di tale fiume;

2) che tali sorgenti sono state assegnate all'Ente, sia pure a titolo provvisorio, con decreto ministeriale 5 maggio 1958, n. 2587, che dichiara i lavori urgenti e indifferibili;

3) che prima il ministro Togni e poi il ministro Zaccagnini, nel luglio 1961, quest'ultimo in risposta ad interrogazione rivoltagli, ebbero a confermare tale concessione;

4) che il ministro Zaccagnini, sempre nella suddetta risposta, ebbe ad assicurare che il progetto di massima, presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'Ente per l'acquedotto pugliese, nel luglio 1959, era allo studio degli organi competenti;

5) che con l'adduzione delle acque del Calore e dei piccoli acquedotti sussidiari, già realizzati o realizzabili, e con le acque artesiane, se si migliora la situazione per qualche zona, non si soddisfa il fabbisogno dell'intera Regione, per oggi e per un prossimo domani, e tanto meno per il futuro;

6) che per soddisfare l'esigenza della Puglia e delle altre zone servite dall'Ente, fino al duemila, epoca in cui si avrà una popolazione aggirantesi tra i 6.500.000 e i 6.800.000 abitanti, è indispensabile dover fare assegnamento sulle acque in destra del Sele, perchè solo così si raggiungerebbe il fabbisogno occorrente che è rappresentato da dodicimila litri al secondo, con una incidenza di 170 litri *pro capite*.

Per tutte le considerazioni già esposte, ho presentato il seguente ordine del giorno, che mi auguro possa trovare il consenso sia dell'Assemblea, che del Ministro:

«Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge che autorizza la compilazione del Piano regolatore generale degli acquedotti e nel concedere delega al Governo per l'emanazione delle relative norme di attuazione;

considerata la preoccupante situazione determinatasi in Puglia e nelle altre province servite dall'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese per la crescente deficienza di distribuzione idrica, in rapporto allo sviluppo continuo della popolazione ed alle esigenze derivate dall'avvaloramento agricolo ed industriale delle suddette zone;

riconoscendo che la situazione va adeguatamente e con sollecitudine fronteggiata, così come è stato anche di recente auspicato con voti espressi dai Consigli provinciali e dall'Unione delle Camere di commercio di Puglia e Lucania;

rilevato che la costruzione del Canale sussidiario Andria-Bari, come soluzione resasi necessaria per il convogliamento e l'utilizzazione delle acque del Calore, risolve in prevalenza le esigenze temporanee del capoluogo della Regione pugliese, lasciando però in gran parte insolute quelle delle altre province;

invita il Governo, in attesa che il Piano regolatore generale degli acquedotti sia compilato e reso esecutivo, a provvedere, nel frattempo:

a) a rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958 con il quale venivano assegnate all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese le sorgenti in destra Sele e dichiarati "urgenti ed indifferibili" i relativi lavori; e ciò in conformità anche dell'ipoteca a favore dell'Acquedotto pugliese su tali sorgenti, contenuta nella legge 25 giugno 1902, n. 405, e nel regio decreto 1° gennaio 1903, n. 46;

b) a provvedere al finanziamento ed all'esecuzione dei lavori per il raddoppio dell'attuale canale principale Andria-Mercadante, onde consentire il convogliamento anche verso il Salento di tutte le acque disponibili del Sele e del Calore; e ciò come premessa alla soluzione organica dell'approvvigionamento idrico definitivo della Regione;

c) infine, a provvedere al finanziamento delle opere necessarie di presa dell'invaso del Pertusillo, onde consentire l'immissione anche di tali acque nel sistema distributivo dell'Acquedotto pugliese per soddisfare le esigenze di carattere agricolo ed industriale delle varie province».

In tale ordine del giorno mi sono limitato a segnalare i problemi più urgenti e non anche gli altri, pure invocati dai vari consensi provinciali, dall'Unione delle camere di commercio di Puglia e della Lucania e dai Comuni maggiormente interessati; convinto che, alcuni tra essi di più vasta portata tecnica e finanziaria, non potranno trovare inquadramento e soluzione che nel piano regolatore generale degli acquedotti. Devo aggiungere, però, che la soluzione integrale del problema si otterrà solo allorchè la Puglia avrà il secondo acquedotto, usufruendo proprio di quelle acque in destra del Sele, delle quali si chiede fin da ora l'assegnazione definitiva.

Allora non si disporrà solo dell'adeguato fabbisogno idrico, ma anche, con un collegamento tra i due acquedotti, della possibilità di manovre tecniche capaci di assicurare la costante erogazione idrica, anche durante i frequenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria. Purtroppo l'acquedotto comincia a diventare ormai vecchio, e specie nelle gallerie e lungo il

canale principale, bisogna intervenire, spesso per lunghi periodi, per fronteggiare tali esigenze.

Inoltre, bisogna, considerare l'eventualità di sinistri di ordine geologico, tenuto conto che i terreni delle gallerie ed i territori attraversati dal canale principale sono argillosi; ciò che può determinare - facciamo gli scongiuri - danni tali da provocare, per un certo periodo di giorni o di settimane, sospensioni nell'erogazione dell'acqua.

Solamente con il collegamento tra i due acquedotti, per così dire paralleli, sarà possibile far scorrere l'acqua dall'una all'altra delle canalizzazioni, e quindi garantire, in ogni tempo e per ogni evenienza, l'essenziale alimento ad una popolazione che, ripeto, nel 2000 supererà i sei milioni e mezzo di abitanti.

Onorevole Ministro, ho rievocato in questo mio intervento l'apostolato di Matteo Renato Imbriani a favore della Puglia. Egli ebbe i natali nella sua Regione, ma ha cittadinanza e riconoscenza imperiture tra la mia gente.

Ebbene, onorevole Ministro, ella, che è della sua stessa terra, leghi anche il suo nome all'acquedotto pugliese con un atto di giustizia, che è vivamente atteso e che, ove mancasse, creerebbe gravissime delusioni e immancabili agitazioni. Esso varrà a completare, nelle sue nuove esigenze, un'opera che onora l'ingegneria italiana e quanti per essa hanno operato in Parlamento, nei consessi degli Enti locali e nei cantieri di lavoro per realizzarla. *(Applausi dalla destra. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 17 ottobre 1963)

PRESIDENTE. (...) È iscritto a parlare il senatore Crollanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

FENOALTEA, *Segretario:*

Il Senato,

considerata la sperequazione tutt'ora esistente tra il Tirreno e l'Adriatico, nei servizi marittimi gestiti dalle compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale;

invita il Governo ad eliminarla sollecitamente, ridando al versante adriatico la sua tradizionale preminente funzione nei traffici del bacino mediterraneo orientale e sulle rotte oltre Suez;

lo invita, inoltre, a potenziare i servizi marittimi nei porti delle regioni meridionali che costituiscono vere e proprie infrastrutture essenziali delle aree di industrializzazione e dei poli di sviluppo economico;

lo invita infine a istituire, di accordo con il Governo jugoslavo, il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, consentendo in tal modo di realizzare un anello di particolare rilievo turistico tra le due sponde e le due Nazioni».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'esaminare lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile mi sono posto il problema se convenisse intervenire in questa discussione, tenuto conto che siamo in una fase dell'attività parlamentare nella quale l'attuale Governo ed i lavori di questo scorcio di sessione si svolgono a ritmo così intenso da non consentirci spesso di conciliare la nostra presenza nelle Commissioni con quella in Aula, tant'è che, specialmente di mattina, quest'Aula scarseggia di senatori.

Mi sono posto anche il problema se convenisse insistere su determinati argomenti da me già prospettati negli anni scorsi in questa Assemblea; ma ho finito con concludere – anche per corrispondere all'impegno con il quale l'attuale Ministro ha iniziato la sua attività – che fosse mio dovere trattarli egualmente.

Lo stato di previsione della Marina mercantile, come i colleghi avranno rilevato certamente, leggendo la pregevole relazione del senatore Florena, sempre chiaro e preciso nell'assolvere i suoi compiti, registra stanziamenti complessivi di 55 miliardi e 372 milioni, di fronte ai 25 miliardi e 809 milioni dell'esercizio precedente.

Se si considerano, però, i 14 miliardi destinati ai cantieri navali, i 26 miliardi e 946 milioni che si riferiscono alle sovvenzioni da concedersi alle società assuntrici dei servizi marittimi, i 5 miliardi da erogare alle società di navigazione di preminente interesse nazionale, in conto dei 70 miliardi di loro crediti derivanti dalle vecchie convenzioni – impegni tutti questi che gravano sull'attuale bilancio – ben pochi fondi rimangono a disposizione del Ministro per assolvere i numerosi altri compiti d'istituto.

Purtroppo tale insufficienza di stanziamenti non è un fatto nuovo; questa è la realtà, direi tradizionale, del bilancio del Ministero della marina mercantile, che continua ad essere la Cenerentola nell'assegnazione dei fondi da parte del Tesoro e nella valutazione collegiale dei suoi bisogni e dei suoi compiti da parte del Governo.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Questo non più.

CROLLALANZA. Ce lo auguriamo per l'avvenire, onorevole Ministro; prendo volentieri atto di questa sua interruzione, ma purtroppo la realtà di questo bilancio non smentisce la tradizione!

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Lei sa del nostro ingresso in tutti gli organi che si occupano della copertura finanziaria, in quelli deliberanti e in quelli consultivi.

CROLLALANZA. La scarsezza di mezzi finanziari da me lamentata è in pieno contrasto, non soltanto con la tradizione marinara della Nazione, di una Nazione, cioè, che ha uno sviluppo di coste di 8.300 chilometri, con una infinità di porti e di rade e un complesso di centri marittimi di primaria importanza, sia nel campo della navigazione mercantile che in quello della pesca, ma con l'impellente bisogno sia di riconquistare ancora alcuni vecchi mercati, sia di conquistarne dei nuovi, nonchè di sviluppare le correnti turistiche, che hanno contribuito per il passato a pareggiare la bilancia dei pagamenti e contribuiscono oggi a diminuirne il disavanzo.

Ben altri fondi, onorevole Ministro, occorrerebbero per attrezzare di mezzi, di organizzazione e di funzioni il suo Ministero, onde renderlo effettivamente un organismo vivo e propulsore di tutte le attività marinare, da quelle più importanti della navigazione mercantile a quelle non meno interessanti della pesca; da quelle del turismo a quelle della navigazione di diporto, che ha anch'essa la sua importanza in un Paese di così vasto sviluppo costiero come il nostro; ben altri fondi occorrerebbero per dare impulso, sviluppo e sistematicità di interventi all'attività marinara della Nazione!

Si continua, invece, a vivere nelle strettoie: di ciò, del resto, ha dato atto lei stesso in Commissione, onorevole Ministro, in contrasto con la sua precedente interruzione, quando abbiamo espresso i primi rilievi e le prime considerazioni sulla pochezza dei mezzi che ha a disposizione.

Naturalmente, di tale stato di cose risentono i servizi della flotta mercantile, i cantieri navali ed il settore della pesca.

La consistenza, infatti, della nostra flotta mercantile, superiore a 100 tonnellate di stazza lorda, nell'ultimo esercizio, ad esempio, ha segnato la punta più bassa di incremento, con sole 39.000 tonnellate di stazza lorda, corrispondenti ad un aumento percentuale, quindi, di appena lo 0,71 per cento.

Al 31 dicembre del 1961 le navi in circolazione erano 1.369 per 5.341.077 tonnellate di stazza lorda. Un anno dopo, cioè al 31 dicembre 1962, le navi sono passate appena a 1.414 con 5.579.751 tonnellate di stazza lorda. Il minore incremento della flotta mercantile non è caratteristico, peraltro, dell'ultimo esercizio, anche se in tale periodo ha avuto la punta più accentuata, ma purtroppo è di tutto l'ultimo quinquennio, come è dimostrato dalla stessa relazione del collega Florena.

Secondo il Lloyd Register, di fronte all'incremento di consistenza della marina mondiale, che è del 3 per cento, l'Italia ha appena un incremento dell'1,7 per cento. Siamo perciò ancora al settimo posto: non abbiamo cioè riconquistato quella posizione preminente in graduatoria che avevamo nell'anteguerra.

È vero che, secondo le più recenti statistiche, e cioè al 31 dicembre 1962, avevamo sugli scali 52 navi, per 397.767 tonnellate di stazza lorda, di cui peraltro due, per 64 mila tonnellate, commesseci da armatori esteri, e in allestimento 20 navi, per 278 mila tonnellate, di cui 3 commesse dall'estero; ma ancora, onorevole Ministro, abbiamo in linea navi vetuste che non sono le più idonee a fronteggiare la concorrenza della bandiera estera, specialmente in alcuni mari, come per esempio, in Adriatico.

Infatti le navi inferiori a 5 anni, che nel 1955 avevano una percentuale del 19,5 per cento, nel 1962 passano appena al 26,9 per cento; quelle con più di 20 anni - ed è l'aspetto più increscioso - che nel 1955 avevano una percentuale del 30,3 per cento, nel 1962 sono scese al 18,3 per cento.

Occorre quindi, onorevole Ministro, un ritmo più intenso, più veloce nell'ammodernamento della flotta, e perciò la necessità di nuove leggi di finanziamento per dare impulso ai cantieri navali i quali, non dimentichiamolo, hanno una possibilità di produzione di oltre 600 mila tonnellate di stazza all'anno. Occorre anche, onorevole Ministro ripresentare al Parlamento un provvedimento che consenta la demolizione di vecchie navi, essendo ormai scaduta, al 30 giugno, la legge n. 2 del 9 giugno 1962.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. D'accordo.

ROLLALANZA. Tale provvedimento, evidentemente, riguarderà quegli armatori che si impegnano a costruire, in sostituzione, delle nuove navi; diversamente non vi sarebbe motivo di incoraggiare le demolizioni. Si deve, onorevole Ministro, alle varie cause già accennate: navi vetuste, periodicità poco frequente di alcune linee in esercizio, mancato ripristino di vecchie linee, nonchè alla concorrenza della bandiera estera, se il movimento passeggeri internazionali sulle nostre navi è sceso, nell'ultimo anno, dal 47 al 45 per cento, di fronte all'87,52 per cento dell'anteguerra, e se, inoltre, il movimento dell'importazione e dell'esportazione è rimasto alla percentuale del 34 per cento, di fronte a quello estero, nonostante che si siano registrati quest'anno 10 milioni in più di tonnellate di merci nei nostri porti.

CORNAGGIA MEDICI. Senatore Rollalanza, bisogna tener conto del fatto aeronautico, del trasporto aereo.

ROLLALANZA. Onorevole collega, è dimostrato che la concorrenza aeronautica non ha granchè modificato, secondo le ultime statistiche, il movimento dei viaggiatori sulle navi, il quale è in costante aumento, particolarmente nel bacino mediterraneo, più che in quello oceanico. D'altra parte, è da considerare che sia i mezzi di trasporto terrestri che quelli aerei e marittimi sono tutti essenziali allo sviluppo della nostra vita moderna, cioè ai bisogni di vita e di progresso che caratterizzano la nostra epoca.

Un discorso particolare, onorevole Ministro, merita, per quanto riguarda la flotta mercantile, il problema delle linee di preminente interesse nazionale, cioè delle quattro grandi Compagnie, raggruppate nella *holding* della Finmare, le cui convenzioni, come tutti sanno, sono state rinnovate con la legge del 2 giugno 1962, n. 600, con decorrenza del 1° luglio dello scorso anno.

Vediamo un po' quale era la consistenza della Finmare, quale è, e quale dovrebbe essere.

Purtroppo, alla fine della guerra, per le immani distruzioni del suo naviglio, essa era discesa ad appena 107 mila tonnellate; al 31 dicembre 1961 – secondo i dati tratti dalla stessa relazione della Finmare – la consistenza risultava di 95 navi per 649.809 tonnellate, comprensiva, però, di sei navi prese a noleggio per 21.762 tonnellate.

Quale era, invece, la consistenza delle 4 Compagnie P.I.N. prima della guerra? Essa ammontava ad 1 milione 400 mila tonnellate di stazza lorda, cioè al 43 per cento di tutto il complesso della marina mercantile italiana.

Ora è veramente strano che in questi ultimi anni di attività di Governo, nei quali si sviluppa sempre più l'ingerenza dello Stato nei servizi pubblici, interferendo spesso anche inopportuna-mente nell'attività privata; in un periodo cioè nel quale si delinea una vera e propria politica dirigista e statalista, per un servizio pubblico di così grande importanza, come è quello che assolvono le quattro compagnie di preminente interesse nazionale, il Governo invece di andare avanti va indietro, in pieno contrasto con quelli che sono gli interessi vitali della Nazione. Perchè, intendiamoci, è vero che la marina libera ha avuto il grande merito, specie nell'immediato dopo guerra, di realizzare la rapida ricostruzione della sua flotta, senza la quale la Nazione si sarebbe trovata in una situazione veramente grave; ma ciò non giustifica l'inerzia del Governo, la tardività con cui esso si è mosso e l'incomprensione con cui affronta tuttora questi problemi, nonostante gli appelli che, più volte, da tutte le parti di quest'Aula e dell'altro ramo del Parlamento, gli sono stati rivolti, perchè le Compagnie della Finmare sviluppino la loro flotta ed assolvano più adeguatamente ai compiti che l'economia e le esigenze di vita del nostro Paese impongono.

L'incomprensione e l'inerzia del Governo non hanno alcuna giustificazione, ove si consideri che abbiamo bisogno non soltanto di ripristinare tutte le vecchie linee, ma, di istituirne anche delle nuove per riconquistare alcuni vecchi mercati e conquistarne degli altri; specialmente nella gara di accaparramento che si verifica nei riguardi del Continente africano.

E per conquistare dei nuovi mercati ed acquisire ulteriori correnti turistiche, non si può pretendere che l'armatore libero istituisca delle linee che inevitabilmente in partenza dovranno essere passive. Questi sono compiti che deve assolvere lo Stato, trattandosi di servizi pubblici da sviluppare nell'interesse dell'economia nazionale.

Se è così, onorevole Ministro, bisogna che il problema sia affrontato, ed affrontato con decisione, senza rinvii. Mi rendo conto delle molte esigenze che gravano sul Tesoro, ma in un ordine di priorità, tra i molti problemi che assillano l'Amministrazione dello Stato, quello da me prospettato mi sembra che sia tra i prevalenti. Non soltanto siamo lontani dalla consistenza della flotta della Finmare di anteguerra, ma ancora lento è il suo ammodernamento. Infatti, vi è ancora il 13,1 per cento di navi di costruzione pre-bellica ed il 17,2 per cento di costruzione bellica, cioè di navi che sono quanto mai costose nell'esercizio e lente nella navigazione. Complessivamente, dunque il 30 per cento delle navi sono da considerare vecchie. Il 69 per cento, invece, è di costruzione post-bellica. Circa l'età delle navi sono eloquenti i seguenti dati: il 13 per cento di esse, sono sotto i cinque anni; il 29 per cento tra i cinque e i dieci; il 26,5 per cento tra i dieci e i quindici. Il 68 per cento delle navi si aggira, quindi, tra i cinque e i quindici anni, mentre oltre il 30 per cento - ritorna il conto - si registra tuttora tra i quindici e i venticinque anni ed oltre.

È vero, però, che la Finmare ha avviato un programma di nuove costruzioni per il biennio 1962-1964, ma esso non è ancora adeguato alle esigenze della Nazione.

Infatti, alla fine del 1964, la consistenza della flotta P.I.N. raggiungerà soltanto un complessivo di 86 navi, per 680.816 tonnellate. È certo motivo di compiacimento il varo di superbe unità quali la «Michelangelo» e la «Raffaello» e l'entrata in linea per i servizi transoceanici e del Mediterraneo di altre veloci e

belle unità, ma la consistenza della flotta Finmare va ulteriormente incrementata, secondo, i voti ripetutamente espressi dal Parlamento.

Ora occorre fare un altro discorso, onorevole Ministro, e mi riferisco ad un problema che ho già illustrato a lei in Commissione e che merita di essere riprospettato e sottolineato in quest'Aula. Intendo porre nuovamente sul tappeto il problema della sperequazione esistente, nella distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale tra il Tirreno e l'Adriatico.

Bisogna tener presente che la proporzione distributiva delle linee nell'anteguerra tra i due versanti era rispettivamente del 65 e del 35 per cento, e in certi periodi anche del 50 e 50 per cento. Oggi la realtà è un'altra: oggi la proporzione segna, con evidente sperequazione, l'80 per cento nel Tirreno e il 20 per cento in Adriatico. Tale situazione non ha alcuna giustificazione, tanto più che alcuni porti del Tirreno, come Genova, risultano congestionati di traffico, al punto da far considerare l'opportunità di decongestionarlo affiancandogli un porto sussidiario. In Adriatico invece vi è, per esempio, lo spettacolo delle banchine quasi deserte del porto di una città che l'iniquo Trattato ha dissestato nella sua economia e che, anche da un punto di vista politico, meriterebbe particolare considerazione. La sperequazione dei servizi marittimi non riguarda solo Trieste ma, purtroppo, tutti i porti di quel versante, per cui giustamente la Comunità dei porti adriatici ha più volte prospettato al Governo, con delle esaurienti e documentate mozioni, la necessità di eliminare il grave inconveniente.

Vi sono, per esempio, delle linee pendolari: non si capisce perchè, per alcune di esse, in collegamento con il Medio Oriente, i viaggi debbano avere inizio una volta da Venezia ed una volta da Genova, ed altrettanto nel ritorno, mentre sarebbe quanto mai opportuno specializzare le funzioni dei più importanti centri marittimi.

Si mostra poi di ignorare che, perdurando tale sperequazione e deficienza di servizi, si dà agio alla bandiera estera, e particolarmente a quelle jugoslava e greca, di soppiantarci sempre più in adriatico e nel Mediterraneo su quelle linee ove avevamo una tradizionale posizione di preminenza. È da considerare anche che alcune delle linee in esercizio hanno dei

tempi di periodicità eccessivamente larghi, ciò che consente alla concorrenza, specialmente della flotta greca, di prevalere in modo assoluto in alcuni porti.

Occorre, perciò, onorevole Ministro, provvedere non soltanto al ripristino di alcuni servizi in Adriatico e nel Mediterraneo, ma rendere più frequente la periodicità di quelli esistenti con la Jugoslavia, la Grecia, il Mar Nero, il Medio Oriente ed oltre Suez.

Desidero prospettare, inoltre, la necessità di definire una buona volta gli accordi con la Jugoslavia per l'istituzione del traghetto tra Bari e Ragusa. La realizzazione di un tale servizio è stata sollecitata, sia degli organi turistici della nostra Nazione, che da quelli della Jugoslavia. Essa trova favorevole il Governo jugoslavo, ma ancora riluttante e perplesso il Governo italiano. Sembra che si attenda che qualche armatore della marineria libera prenda l'iniziativa.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Siamo un po' più avanti, per fortuna.

CROLLALANZA. Sono lieto di questa notizia. Sia ben chiaro, però, onorevole Ministro, che per la realizzazione di tale traghetto, destinato a stabilire un anello turistico di grande classe tra la costa jugoslava e la nostra Penisola, se il Governo non entra nell'ordine di idee di assicurare, almeno nei primi esercizi, un adeguato contributo finanziario, probabilmente per alcuni anni ancora continueremo a sollecitarne la istituzione.

Un altro aspetto, onorevole Ministro, sul quale richiamo nuovamente la sua attenzione, dopo gli accenni che ebbi a fare in Commissione, è quello di considerare, nel settore dei servizi marittimi, la nuova realtà del Mezzogiorno, una realtà che è caratterizzata non solo dall'ansia di rinascita di quelle regioni, ma dalla stessa politica meridionalista del Governo, diretta ad incrementarne le fonti dell'economia, con l'istituzione delle aree industriali e dei poli di sviluppo; i quali, per diventare efficienti, hanno bisogno di essere serviti adeguatamente non solo da ferrovie, strade ed autostrade, ma anche da servizi marittimi e da porti bene attrezzati.

Una particolare segnalazione a tal riguardo deve fare, nell'interesse del quadrilatero costituito dalle aree industriali di Bari, Taranto, Ferrandina e Brindisi, che deve essere messo in condizioni di assolvere agevolmente allo sviluppo dei traffici, sia di esportazione che di importazione, che si sta delineando e che diventerà notevolissimo con l'impianto in corso di realizzazione di numerosi stabilimenti. Occorre quindi potenziare i servizi marittimi, le opere e le attrezzature dei porti di Bari, Brindisi e Taranto, l'unico quest'ultimo per il quale si sta in parte provvedendo.

Per quanto riguarda Bari, è vero che stante la mancanza di mezzi nel bilancio dei Lavori pubblici, si è fatto ricorso alla Cassa del Mezzogiorno, la quale ha stanziato un miliardo e 300 milioni per fronteggiare alcune delle più assillanti esigenze di quel porto, quali la costruzione della stazione marittima ed una più adeguata attrezzatura, ma sino ad oggi tali fondi - ed è trascorso circa un anno dallo stanziamento - sono ancora da impiegare perchè nessuna opera risulta appaltata.

Per completare però le opere del porto di Bari occorrono ben altri stanziamenti, e quindi il più vivo interessamento del Ministero della marina mercantile presso quello dei Lavori pubblici.

Anche il porto-canale di Pescara, che è lo sbocco naturale della zona industriale, sorta tra quella città e Chieti, deve essere tenuto presente nel riesame dei servizi marittimi da potenziare in Adriatico.

È sbagliato il ragionamento che le nuove linee o i nuovi approdi siano da istituire quando vi sia già in atto un interscambio, perchè in tal caso si mostra di non considerarli quali devono essere, cioè delle vere e proprie infrastrutture a servizio delle aree industriali, indispensabili a determinare lo sviluppo delle fonti dell'economia in quelle regioni del Mezzogiorno e delle isole che sono in più promettente fase evolutiva. Le stesse considerazioni valgono per i porti.

Qui il discorso meriterebbe, onorevole Ministro, un'ampia trattazione, ma io la riservo all'intervento che farò prossimamente in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Mi limito perciò a prendere atto che, da parte sua, vi è la volontà di definire una buona volta il piano

regolatore delle opere e di potenziamento delle attrezzature dei porti con il Ministero dei lavori pubblici.

Ciò è quanto mai lodevole, ma fino a quando non ci sarà una legge di finanziamento del piano, continueremo a lamentare i gravi inconvenienti che oggi si verificano. Infatti se si escludono i finanziamenti concessi in questo esercizio per porto Corsini e per i porti di Ravenna, Venezia e Palermo, a disposizione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per provvedere a tutte le esigenze di ordine straordinario nei porti della Nazione non vi è che uno stanziamento di poco più di 2 miliardi.

Di circa 3 miliardi è poi lo stanziamento destinato alla manutenzione delle opere marittime. Si tratta di uno stanziamento talmente irrisorio che c'è da domandarsi se, da parte del Tesoro, nell'assegnazione dei fondi per tale esigenza vi sia senso di responsabilità, dato che molte opere che sono costate miliardi, nello stato di abbandono in cui si trovano, minacciano di andare in rovina. Questa è la realtà di oggi, onorevole Ministro.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Io la ringrazio di questo accenno. Tornerò sul tema nella mia replica, Ma mi è gradito dire adesso che questo problema non può non trovare soluzione, poichè oggi non abbiamo nemmeno i fondi per la manutenzione ordinaria.

BATTAGLIA. È proprio così.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Questo è il nostro impegno, per cui, se resteremo a questo posto, certamente faremo il nostro dovere.

CROLLALANZA. Molto bene, onorevole Ministro.

Senza attendere dunque, la programmazione economica generale, sulla quale vi è da esprimere non poche riserve, cerchiamo di mettere un po' di ordine nell'attività della Amministrazione statale, assicurando un effettivo coordinamento fra i Ministeri interessati a determinati problemi. Cerchiamo inoltre - sul piano delle priorità - innanzitutto di assicurare i

mezzi finanziari indispensabili perchè si provveda alle esigenze più assillanti, tra le quali primeggiano quelle intese ad assicurare la manutenzione delle opere pubbliche.

Avviandomi alla conclusione, desidero accennare anche alle concessioni demaniali. Si verificano - e sono lieto che anche il relatore l'abbia notato - in questo settore degli inconvenienti molto gravi; si danno alle volte le concessioni con una faciloneria straordinaria, prescindendo completamente da quelle che sono le caratteristiche del piano regolatore e le esigenze urbanistiche e paesistiche delle nostre coste, soprattutto di quelle che si trovano in zone di particolare richiamo turistico.

Evidentemente, da parte degli organi di capitaneria ci si preoccupa prevalentemente di battere moneta; ma si può battere moneta anche prendendo gli opportuni accordi con le Amministrazioni comunali e provinciali, conciliando gli interessi del Demanio, e quindi dell'Amministrazione dello Stato, con quelli degli enti locali.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Ho emanato una circolare in questo senso.

CROLLALANZA. Speriamo che l'inconveniente abbia al fine a cessare.

Per questo si riferisce ai problemi della pesca, onorevole Ministro, il tempo che mi è concesso mi costringe ad essere alquanto sintetico. La pesca, come tutti sanno, interessa 15.619 unità motorizzate e 132.898 lavoratori in mare o a terra. È evidente che, date le condizioni in cui si dibatte questo importante settore della nostra economia, occorre un particolare interessamento da parte del Governo.

Schematizzerò quelli che, a mio modo di vedere, costituiscono gli aspetti meritevoli di particolare considerazione: occorrerebbe, innanzi tutto, aggiornare la legislazione per renderla aderente alle reali condizioni ed esigenze del settore; assicurare al bilancio adeguati mezzi finanziari; potenziare gli uffici periferici di personale e di mezzi: migliorare o creare, ove mancano, piccoli porti di rifugio; sviluppare la costruzione dei mercati e degli impianti di conservazione del prodotto, cioè la

cosiddetta catena del freddo; attrezzarsi adeguatamente per stroncare la pesca di frodo e difendere il novellame; trasformare le scuole professionali, tuttora peraltro insufficienti, in veri e propri istituti professionali di Stato; potenziare gli istituti tessalografici e di biologia marina, statali o provinciali; ammodernare e potenziare l'attuale flottiglia peschereccia costiera e mediterranea; assicurare il credito a basso costo, con particolare riguardo alle cooperative di armatori e di pescatori; incoraggiare in modo adeguato la costruzione di natanti per la pesca di altura; concedere contributi a condizioni di particolare favore agli armatori ed alle cooperative che costruiscono navi per oltre gli stretti; estendere – richiamo la sua particolare attenzione su questa parte, onorevole Ministro – anche ai pescatori pugliesi, così come si è fatto per quelli dell'Alto Adriatico che operano nelle acque della Jugoslavia, il contributo del 40 per cento nelle spese di ammodernamento degli scafi, dei motori e delle attrezzature. Questa estensione si rende necessaria perchè gli stessi inconvenienti ai quali sono sottoposti i pescatori delle zone dell'arco superiore dell'Adriatico si verificano anche per i pescatori pugliesi, sottoposti ad angherie di tutti i generi e a danni che nessuno paga quando si verificano.

Occorre inoltre migliorare alla scadenza il trattato di pesca con l'Albania e con la Jugoslavia e assicurare con mezzi idonei la tutela dei nostri pescatori che operano in quei mari.

Occorre infine assicurare condizioni di vita migliori alla benemerita classe dei pescatori, specialmente dei piccoli, cioè di coloro che operano con le barchette a remi e che trascorrono gran parte della giornata e della nottata sul mare, sviluppando in ogni centro peschereccio la costruzione di speciali alloggi, promuovendo patti di lavoro più confacenti ed un trattamento assistenziale e previdenziale che valga anche ad arrestare il loro esodo.

Il miglioramento del trattamento pensionistico è reclamato a gran voce non soltanto dai pescatori, ma da tutte le categorie dei marittimi, da quelli naviganti a quelli che operano nei porti.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di concludere, vorrei rileggere l'ordine del giorno che ho presentato e sul quale richiamo la benevola sua attenzione: «Il Senato, consider-

ta la sperequazione tuttora esistente tra il Tirreno e l'Adriatico nei servizi marittimi gestiti dalle Compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale, invita il Governo ad eliminarla sollecitamente ridando al versante Adriatico la sua tradizionale preminente funzione nei traffici del bacino mediterraneo orientale e sulle rotte oltre Suez». Io devo ricordare al riguardo che il primo piroscafo che passò il canale di Suez fu un piroscafo della vecchia gloriosa società di navigazione «Puglia».

L'ordine del giorno così prosegue: «lo invita, inoltre, a potenziare i servizi marittimi nei porti delle regioni meridionali che costituiscono vere e proprie infrastrutture essenziali delle aree di industrializzazione e dei poli di sviluppo economico; lo invita, infine, a istituire, d'accordo col Governo jugoslavo, il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, consentendo in tal modo di realizzare un anello di particolare rilievo turistico tra le due sponde e le due Nazioni».

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a conclusione di questo mio intervento, durante il quale ho tratteggiato e prospettato schematicamente i vari problemi che attendono una soluzione, nel settore della marina mercantile e della pesca, io auspico che una politica marinara di largo respiro, degna delle migliori tradizioni del nostro remoto passato, conforme agli interessi di una Nazione che si proietta come un immenso molo nel Mediterraneo, bisognosa di tracciare vecchi e nuovi traffici su tutte le rotte del mondo, sia infine instaurata articolandosi gradatamente in concrete realizzazioni, attraverso un impegno preciso e responsabile di Governo.

Voglio augurarmi che sia ella, onorevole Ministro, il centro motore di questa politica di vasto respiro. *(Applausi dall'estrema destra)*.