

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

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 18 ottobre 1963)

PRESIDENTE. [...] Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presenatato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

FENOALTEA, *Segretario:*

Il Senato,

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

considerato che con l'adduzione delle acque del Calore e la costruzione in corso del Canale Andria-Bari, nonchè dei piccoli acquedotti sussidiari, realizzati o realizzabili, e l'utilizzazione delle acque artesiane, se si migliora la situazione per

qualche zona, non si soddisfa il fabbisogno di vaste altre plaghe della regione, per oggi e per un prossimo domani, e tanto meno per il futuro;

in conformità dei voti più volte espressi dagli enti locali e di recente rinnovati;

invita il Governo, senza attendere il piano regolatore degli acquedotti, ad adottare i seguenti provvedimenti:

a) rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958 che assegnava all'Ente acquedotto pugliese le acque in destra Sele;

b) autorizzare l'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese a presentare il progetto esecutivo per l'utilizzazione di tali acque, non appena il Consiglio superiore dei lavori pubblici si sarà espresso sul progetto di massima presentato sin dal 1959;

c) assicurare il finanziamento ed il sollecitato appalto del raddoppio del Canale principale nel tratto Andria-Mercadante, nonchè delle opere di presa dell'invaso del Pertusillo e la relativa immissione di tali acque nel sistema distributivo dell'acquedotto pugliese.

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di manifestare il mio pensiero sul bilancio in esame e su alcuni aspetti dell'attività del Ministero, ritengo che sia giunto il momento, in considerazione di una particolare congiuntura, di prospettare al Governo ed a questa Assemblea l'opportunità di rimettere un po' di ordine nel campo delle competenze per le opere pubbliche, oggi diviso tra vari Ministeri ed enti.

Mi spiego. Come i colleghi sanno, di recente il Consiglio dei ministri ha ritenuto di accogliere i voti espressi, in un convegno della Fiera del Levante, a Bari, per una ulteriore proroga di attività della Cassa per il Mezzogiorno.

È da ritenere che alla deliberazione di massima, adottata dal Consiglio dei ministri, debba far seguito, tra non molto, la precisazione e regolamentazione della futura attività della Cassa. Momento migliore, dunque, non vi potrebbe essere per evitare

che si continui a procedere in ordine sparso, così come è avvenuto finora, nel vasto settore delle opere pubbliche, essendo mancato un effettivo ed organico coordinamento tra il Ministero dei lavori pubblici, la cassa per il Mezzogiorno e gli altri Dicasteri che si occupano di alcune delle attività di questo settore.

Una responsabile decisione da parte del Governo a tal riguardo sembra, perciò, quanto mai tempestiva, tenuto conto che lo stesso ministro Pastore, secondo alcune sue recenti dichiarazioni, considera in gran parte superata, da parte della Cassa, la fase costruttiva delle infrastrutture, cioè delle opere pubbliche, mentre sempre più impegnative ed in crescente sviluppo ritiene debba essere l'attività intesa ad incentivare nel Mezzogiorno e nelle Isole le fonti dell'economia, sia nel settore dell'agricoltura, che in quello dell'industria e delle altre attività collaterali.

Se è così, come è così, dopo aver dato atto alla Cassa - verso la quale non sono mancate, peraltro, da parte mia critiche e riserve, specialmente nel suo primo periodo di attività - dei massicci investimenti finanziari effettuati e dell'imponente consuntivo di opere eseguite a favore del Mezzogiorno, penso che vi sarebbe però una giustificazione ad attribuirle ulteriormente la competenza anche nel campo delle opere pubbliche, che dovrebbe invece essere restituita al Ministero dei lavori pubblici.

Nell'accennato convegno di Bari io non mancai di riconoscere al ministro Pastore ed al presidente Pescatore di avere, con i successivi provvedimenti legislativi di questi ultimi anni e con più opportuni indirizzi, reso più aderente alle effettive esigenze del Mezzogiorno e delle Isole l'attività della Cassa.

Tuttavia, ritengo che i risultati di una politica meridionalistica sarebbero stati ancora maggiori e migliori se tra la Cassa, il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura vi fosse stato quell'effettivo ed organico coordinamento di azione, che purtroppo è mancato, e se l'azione della Cassa ed i suoi notevoli mezzi finanziari fossero stati integrativi e non sostitutivi di quelli del Ministero dei lavori pubblici, il quale - tranne in questi ultimi esercizi - ha visto sempre più inaridite le disponibilità del suo bilancio, il che gli ha impedito di svolgere una parallela

adeguata attività a favore delle regioni meridionali e degli stessi compiti ordinari di istituto.

Tutto ciò non lo dico io soltanto, ma è stato rilevato, in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento, anche da altri colleghi esponenti di vari Gruppi politici.

Lasciamo, dunque, alla Cassa - ed è un gran compito - unicamente l'attività di incentivazione economica e riportiamo nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici le competenze che gli erano state sottratte.

Al convegno di Bari, presente il ministro Pastore, io posi il problema in questi termini: o restituire, come ho detto, le competenze delle infrastrutture, cioè delle opere pubbliche, al Ministero, oppure, per assurdo, pur di assicurare unicità d'indirizzo e di azione, passare alla Cassa quelle residue competenze in materia di opere pubbliche che riguardano il Mezzogiorno, tuttora gestite dal Ministero. Quest'ultima ipotesi, però, io la prospettai sul piano polemico e non su quello di una pratica realizzazione, in quanto mi sembrerebbe quanto mai deprecabile.

Non so quali siano le intenzioni del Governo al riguardo, ma ritengo che il problema posto sul tappeto sia meritevole di attenta considerazione, anche perchè penso che non soltanto si debba far ritornare nell'ambito del Ministero l'attività delle opere pubbliche oggi di competenza della Cassa, ma si debba altresì, una buona volta, far rispettare integralmente quella legge del 1933 - mai dichiarata decaduta - che concentrava tutte le opere pubbliche nella competenza del Dicastero da lei presieduto, onorevole Sullo. Ricordo, tra le altre attività, nel campo dell'edilizia, quella dell'INA-Casa, che fa capo al Ministero del lavoro.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Quella legge è stata corretta ed oggi l'INA-Casa dipende congiuntamente dai due Ministeri. Per la parte tecnica l'INA-Casa adesso dipende da noi.

CROLLALANZA. Secondo me dovrebbe dipendere completamente dal Ministero dei lavori pubblici, perchè l'attività giuridico-amministrativa e quella tecnica non si possono

scindere. So perfettamente che il nuovo Piano decennale per la costruzione di case per lavoratori, onorevole Sullo, ha la sua paternità, essendo stato elaborato quando ella era Ministro del lavoro, ma probabilmente se in quell'epoca ella si fosse trovato a dirigere l'attuale Dicastero, avrebbe contrastato, in Consiglio dei ministri, quel progetto di legge, che prevede una diarchia di competenze.

Comunque, è pacifico che risultati più organici si potrebbero avere se tutto il settore dell'edilizia rientrasse nella completa competenza del Ministero dei lavori pubblici; ciò dico con riferimento anche alle iniziative per costruzione di case da parte del Ministero dei trasporti e di quello delle poste e delle telecomunicazioni. Il Ministero dei lavori pubblici deve essere il cane da guardia a difesa delle sue competenze tradizionali, in quanto c'è la tendenza a sottrargli altre attività.

Con l'occasione io ritengo, onorevole Ministro, che sia da prendere il coraggio a due mani e abolire anche lo sperpero di miliardi che si fa nel settore dei cantieri di lavoro. Mi riferisco non soltanto al miliardo e 700 milioni che rientrano nell'attività del suo Dicastero, il quale ha, per lo meno, la possibilità, attraverso i suoi organi tecnici periferici, di seguire i propri cantieri, ma anche al grosso malloppo di miliardi che vengono stanziati annualmente sul bilancio del Ministero del lavoro e che riguardano cantieri nei quali l'80 per cento degli operai messi in turno si limitano semplicemente a porre la firma di presenza.

È da considerare poi che tali cantieri non hanno più - anche da un punto di vista di assistenza sociale - alcuna giustificazione, tenuto conto che le campagne si spopolano, e che le imprese di costruzioni meccanizzano sempre di più le loro organizzazioni, non soltanto per ridurre i costi, ma anche per mancanza di mano d'opera.

Ella, onorevole Sullo, ha dato al Ministero dei lavori pubblici un certo dinamismo, un dinamismo che rientra nel suo temperamento e che era quanto mai opportuno, tenuto conto che l'Amministrazione alla quale presiede è - nonostante il progresso dell'epoca moderna - caratterizzata da una vecchia legislazione e da ordinamenti che, in parte, possono considerarsi superati. Ella ha avuto inoltre il merito di risolvere o di

impostare alcuni problemi di notevole rilievo. Gliene do atto anche se per qualche impostazione il nostro Gruppo deve fare le più ampie riserve: mi riferisco, in modo particolare, alla progettata legge urbanistica.

Molto, però, rimane ancora da fare: superata è da considerarsi, infatti, la legge del 1865; necessario è il potenziamento dei Provveditorati alle opere pubbliche, attraverso maggiori limiti di competenza ed un decentramento ancora più vasto di quello che fu concesso nel 1935, quando essi furono istituiti; opportuna la modifica dei suoi comitati tecnici amministrativi; necessaria anche la revisione di alcuni testi unici legislativi, come quello dell'edilizia economica e popolare; urgenti il riordinamento dell'Amministrazione centrale, nelle sue strutture essenziali, la sistemazione del personale e l'adozione di provvedimenti idonei, anche spregiudicati, per rimpinguare quantitativamente e qualitativamente i ruoli dei funzionari tecnici, onde consentir loro di soddisfare adeguatamente le esigenze della Nazione.

Fatta questa premessa, e passando all'esame della situazione di bilancio nonché di alcuni settori dell'attività del Ministero, devo rilevare che lo stato di previsione sottoposto al nostro esame, ha una possibilità di spesa di 364 miliardi e 800 milioni, con un aumento di 75 miliardi di fronte all'esercizio precedente, di cui oltre 71 di parte straordinaria. Il relatore, però, ha tenuto a mettere in evidenza che ben oltre 108 miliardi si riferiscono ad oneri per prestazioni di precedenti esercizi, per cui gli stanziamenti disponibili, compresi anche gli 11 miliardi iscritti sul bilancio del Tesoro per i provvedimenti di legge in via di perfezionamento che riguardano il Dicastero dei lavori pubblici, risultano, in effetti, dell'importo reale di 267 miliardi e 871 milioni. Le spese di investimento sarebbero di 214 miliardi e 838 milioni, di cui 195 miliardi per opere a pagamento non differito e 20 miliardi in annualità per opere di competenza degli enti locali e di privati.

La cifra, nonostante questi rilievi, sembra imponente, ma bisogna considerare che gli stanziamenti per pagamenti in unica soluzione si riferiscono, in parte notevole, ad adempimenti di leggi speciali, mentre difettano i fondi per quelli che sono anche i compiti ordinari dell'Amministrazione, e in modo particolare

per le manutenzioni delle opere, che purtroppo continuano ad avere stanziamenti in bilancio assolutamente irrisori.

Circa le annualità da concedersi per opere ad enti locali, è da rilevare, onorevole Ministro, che, specie nel Mezzogiorno e nelle Isole, esse trovano, in effetti, scarso impiego, e non per colpa del Ministero, bisogna dirlo, che con il limite di impegno a disposizione potrebbe assicurare, mediante i propri contributi, una mole di opere di notevole portata, che si aggirerebbe su qualche centinaio di miliardi.

Ma la realtà è un'altra; la realtà è che, dopo gli affidamenti ricevuti dal Ministero per contributi a favore di opere igieniche, di edilizia scolastica o per altre opere, gli enti locali, in molti casi, si trovano nella difficoltà di dare agli istituti finanziatori le delegazioni sufficienti a garanzia delle operazioni di mutui e del loro ammortamento.

Avviene anche che gli enti locali, spesso, per la lentezza e complessità delle procedure amministrative, sono costretti a constatare che i progetti delle opere, impostati con una determinata dimensione di spesa, arrivano al traguardo, al momento cioè che dovrebbero essere approvati, con un fabbisogno finanziario, a seguito di varianti o di modifiche di prezzi sul mercato, completamente diverso da quello originario. Si è costretti allora a procedere all'aggiornamento dei progetti, sia dal punto di vista tecnico che da quello finanziario, ciò che importa nuove defatiganti trattative con gli istituti che devono concedere i mutui.

Questa è una delle ragioni per cui il monte dei residui cresce sempre di dimensione; questo uno dei motivi per cui si rende necessaria quella tale revisione, cui ho accennato poc'anzi, della legislazione; nonchè la riforma degli ordinamenti e lo snellimento delle procedure.

Non si capisce, per esempio, perchè il Ministero dei lavori pubblici, attraverso i suoi organi centrali amministrativi ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, debba occuparsi frequentemente di piccole pratiche, come potrebbe essere, ad esempio, la deroga per una determinata attività edilizia, mentre dei Comitati tecnici amministrativi dei Provveditorati alle opere pubbliche fa parte l'architetto urbanista che, come cane da guardia, il più delle volte è molto più cerbero di quanto non lo

sia la Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel difendere le norme dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi.

Sempre a tale riguardo, c'è da chiedersi per quali motivi il Ministero dell'interno o quello della pubblica istruzione, che hanno anch'essi i loro rappresentanti nei Comitati tecnici dei Provveditorati alle opere pubbliche, debbano, in ultima analisi, riservarsi il parere o l'approvazione per opere igieniche o di edilizia scolastica, anche quando si tratta di progetti di scarso rilievo. Forse che nelle Amministrazioni centrali vi sono occhi più vigili di quanti non ve ne siano da parte di coloro che si trovano sul posto e che, quindi, spostandosi anche con relativa facilità, possono osservare da vicino i problemi e pronunziarsi responsabilmente sui progetti sottoposti all'esame degli organi tecnici?

Uno dei settori del Ministero, nel quale si sono fatti indiscutibilmente dei notevoli progressi, è il settore della viabilità che si è giovato delle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, riguardanti la sistemazione delle strade da classificare provinciali e la sistemazione e classificazione delle strade comunali, nonché della legge 21 maggio 1955, n. 649 - la famosa legge Romita - e delle leggi 7 febbraio 1961, n. 59, e 24 luglio 1961, n. 729, che si riferiscono alla viabilità statale ed alle autostrade.

Nell'ambito della viabilità minore, i maggiori progressi si sono registrati sulla rete delle strade provinciali, soprattutto mediante le ultime leggi, sottoposte dal ministro Sullo all'approvazione del Parlamento. Esse hanno consentito, attraverso un criterio perequativo di assegnazione tra le varie regioni, di sviluppare la sistemazione delle strade ex comunali passate alle Province e delle stesse vecchie strade provinciali. Viceversa ancora lacunoso si presenta il settore delle strade comunali, a giudicare almeno dal notevole numero di domande giacenti al Ministero per mancanza di possibilità di contribuzione da parte dello stesso. È da auspicare, pertanto, che a tale settore siano assegnate, nel nuovo esercizio, maggiori disponibilità finanziarie.

Per quanto riguarda le autostrade, do atto al ministro Sullo di aver impresso un moto acceleratore alle Convenzioni con la

società concessionaria, cioè l'IRI, per la realizzazione di alcune delle autostrade interessanti il Mezzogiorno. Mi riferisco particolarmente all'acceleramento dei tempi di ultimazione sia per la Napoli-Bari, sia per la Canosa-Bologna, che è quanto dire per la Bari-Milano.

Devo osservare, però, che mentre per quanto si riferisce alla Napoli-Bari il ritmo di accelerazione imposto corrisponde a quello che effettivamente la società concessionaria segue, per la Canosa-Bologna, a giudicare anche dalle lamentele che pervengono dalle altre regioni interessate, cioè dalla Romagna, dalle Marche e dall'Abruzzo, mi sembra che da parte della società concessionaria non vi sia lo stesso impegno.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo dipende soprattutto dal fatto che tutti i Comuni, per ragioni particolaristiche, desiderano modificare il tracciato. Si perdono mesi interi per la definizione del tracciato.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, lei ha perfettamente ragione, ed io ricordo che purtroppo ciò è avvenuto, in passato, anche per la Napoli-Bari, per l'errore iniziale di aver disposto tre progetti di massima: uno che prevedeva il passaggio dell'autostrada per Potenza, l'altro per Avellino ed il terzo per Benevento. Si dette, in tal modo, via libera alle richieste e alle polemiche, non solo delle Amministrazioni provinciali e dei grossi Comuni che furono interpellati, ma anche dei comunelli che si sentirono autorizzati ad interferire con pretese a carattere campanilistico. È stata questa la causa principale del ritardo nell'inizio di un'opera che era tra le prime che si dovevano realizzare in base alla legge del 1955.

Ad eliminare situazioni così incresciose, io ritengo che, ad un certo momento, il Ministero abbia il diritto, e direi anzi il dovere di rompere gli indugi e le polemiche e di affidare ai tecnici e agli economisti il compito di dare le indicazioni definitive per i tracciati, in base a valutazioni ispirate agli interessi nazionali e non influenzate da visioni campanilistiche.

Lei mi darà atto, onorevole Ministro, che, se la Napoli-Bari è indiscutibilmente una arteria di primaria importanza per i collegamenti del versante orientale meridionale della Penisola

con la capitale del Mezzogiorno, con Roma e con il versante tirrenico centro-settentrionale, l'autostrada Bari-Canosa-Bologna-Milano è altrettanto importante e molto più urgente ed attesa dalle nostre popolazioni per i rapporti economici sempre più intensi che intercorrono tra la Puglia e il nord Italia, specialmente oggi che si cominciano finalmente ad ottenere delle realizzazioni nel campo dell'industrializzazione col famoso quadrilatero Taranto-Ferrandina-Brindisi-Bari.

Le stesse attese per l'autostrada adriatica si manifestano in Abruzzo, ove vi è un altro centro di attività industriale, nell'area di Chieti e Pescara, una zona questa che dispone di un porto canale e dove si è delineato un notevole spirito di intraprendenza economica. Si tratta, dunque, di regioni meridionali che hanno urgente bisogno di potersi collegare rapidamente con l'Italia settentrionale.

Quindi, onorevole Ministro, non abbia più riguardi: lei ha già dato molto tempo agli enti locali per esprimere il loro parere. Non c'è ora che da tagliare il nodo gordiano e provvedere nel modo più razionale ed organico, nell'interesse della Nazione.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Infatti questo è il nostro proposito.

CROLLALANZA. Sempre in tema di viabilità, un'altra esigenza debbo poi prospettare, quella di accelerare il ritmo di eliminazioni dei passaggi a livello, sia sulle strade statali, sia su quelle provinciali, dando la precedenza, nei finanziamenti alle Province, alle proposte che prevedono anche opere di tal genere.

Si tratta di un problema assillante, perchè i passaggi a livello costituiscono una delle cause non ultime della purtroppo crescente sequenza di incidenti e di mortalità che si verifica sulle nostre strade: una mortalità che, se si riveleranno esatte le previsioni degli organi competenti, raggiungerà, nel corso di quest'anno, la cifra di 10 mila unità, il che è enorme.

Non possiamo più oltre consentire che la vita umana debba essere tanto spesso insidiata, non soltanto per l'incoscienza e la intemperanza di molti utenti della strada, ma anche per le

condizioni di pericolosità nelle quali spesso le strade si trovano.

In tema di viabilità, mi corre, inoltre, l'obbligo di prospettare alla sua sensibilità, onorevole Ministro, ed a quella del Senato un altro problema: fino ad ora, come ho già rilevato, si sono fatti passi notevoli nel campo della viabilità, diciamo così, extra urbana, ma purtroppo poco o nulla, ai fini della circolazione, per quella urbana.

Oggi non soltanto non si circola più a Roma, a Milano, nei grandi centri, ma nemmeno, in generale, nei capoluoghi di provincia ed anche in altri Comuni, a causa delle loro particolari condizioni topografiche, che contribuiscono ad accrescere gli ingorghi stradali e gli stessi pericoli d'investimento.

Ma, a prescindere dal problema degli incidenti sempre più frequenti, vi è il bisogno di muoversi, di circolare agevolmente, di non sciupare tempo; problema questo, che ha assunto grandissime proporzioni a causa dello sviluppo della motorizzazione.

Si sa che per Roma si sta finalmente provvedendo – troppo lentamente, peraltro – con un altro tronco della metropolitana e con qualche strada di scorrimento (pare si stia per iniziare quella al Corso d'Italia, con determinati sottopassaggi e quindi con la possibilità di assicurare lo sviluppo di scorrimento del Muro Torto); a Milano, per conto del Comune, altre iniziative sono in corso; anche a Napoli qualche iniziativa sta per impostarsi, ma in tutte le altre città? Si attende, forse, che iniziative simili le prendano le Amministrazioni comunali? Evidentemente si prescinde dalla realtà, cioè dalle condizioni finanziarie nelle quali la generalità dei Comuni si trovano! I Comuni, a seguito della crescente motorizzazione dei mezzi di trasporto, subiscono l'usura delle pavimentazioni stradali, con relative crescenti spese per la manutenzione e per il rinnovarsi frequente della segnaletica orizzontale e verticale; subiscono l'aggravio finanziario del moltiplicarsi dei vigili urbani, ma che cosa ricevono in cambio dallo Stato – che riscuote tasse sempre maggiori per il consumo dei carburanti e dei lubrificanti, per le patenti e le tasse di circolazione – per compensare gli aggravii notevoli cui sono sottoposti continuamente i loro bilanci?

È giunto il momento, onorevole Ministro, di impostare una legge che consenta di andare incontro ai Comuni, sia per costruire, ove possibile, delle metropolitane, sia per realizzare, ove è necessario, delle strade sopraelevate, sia per imporre, legislativamente, delle nuove attività edilizie, al fine di evitare gli ingorghi di macchine nelle strade, la costruzione di garages sotterranei corrispondenti al numero degli appartamenti dei singoli palazzi.

Senza tali provvedimenti non si fronteggerà lo sviluppo della motorizzazione, nè si avrà mai spazio sufficiente per parcheggiare le auto e liberare le strade dagli ingorghi della circolazione.

Vi sono a Roma delle strade nelle quali il parcheggio a fianco ai marciapiedi non si svolge ormai più soltanto su di una fila, ma su due ed anche tre; ciò che costringe a fare acrobazie per evitare investimenti e danni alle proprie vetture.

MAGLIANO GIUSEPPE. Anche per i pedoni.

CROLLALANZA. È esatto, e il senatore Magliano ne sa qualche cosa perchè è stato vittima di un incidente del genere. Il problema sembra, dunque, meritevole della maggior considerazione.

Un altro problema sul quale richiamo anche la sua attenzione, onorevole Ministro, è quello delle sistemazioni idrauliche. È vero che per questo settore sono state emanate varie leggi, da quella del 9 agosto 1954, numero 638, a quella del 24 luglio 1959, n. 622, e dall'altra del 25 gennaio 1962, n. 11, oltre la famosa legge speciale che assegna oltre 200 miliardi per le esigenze della Calabria. Ma ben altri fondi occorrerebbero per dare più adeguata applicazione al piano orientativo per la sistematica regolazione delle acque, disposto con la legge 19 marzo 1952, n. 184, con particolare riguardo a quelle opere che si riferiscono al regime torrentizio, causa molto spesso del disfacimento della montagna in molte zone del Mezzogiorno e nello stesso Appennino tosco-emiliano; motivo costante di preoccupazione, sia per le continue frane che si verificano, sia per il numero crescente di abitati da consolidare, sia, infine, per la stessa difesa delle opere di bonifica che si realizzano al piano

e dei comprensori della riforma fondiaria, che sono costati qualche migliaio di miliardi.

Non debbo qui ricordare quel che avvenne alcuni anni fa, in conseguenza di persistenti piogge e di perturbamenti atmosferici, sia sul versante jonico che su quello adriatico, dove molte opere furono gravemente danneggiate o distrutte. È da aggiungere, nei riguardi del settore delle sistemazioni idrauliche, che ad aggravare la situazione contribuiscono la mancanza di un coordinamento effettivo tra la Cassa per il Mezzogiorno, il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura.

Bisogna, dunque, onorevole Ministro, guardare realisticamente la situazione, che è veramente preoccupante, particolarmente nel Mezzogiorno, per cercare di fronteggiarla con un apposito disegno di legge, prescindendo dai problemi dei maggiori corsi d'acqua, quali quello del Po e della Valle Padana, per cui vi sono state provvidenze speciali ed è in corso un piano di sistemazione definitiva. Mi riferisco specialmente al regime torrentizio del sub-Appennino pugliese, della Murgia, della Lucania e degli Abruzzi. Negli Abruzzi, se non ricordo male, vi sono ben 53 comuni da consolidare, cioè comuni sui quali incombe la minaccia delle frane, ed i cui abitati potrebbero, per un peggioramento della situazione idro-geologica del bacino nel quale si trovano, da un momento all'altro precipitare in parte a valle.

Io non voglio qui trattenermi sulla immane recente calamità che si è abbattuta nell'alta valle del Piave: al riguardo è stata presentata dal mio Gruppo un'interpellanza e di ciò parleremo al momento opportuno. Essa tuttavia deve ammaestrarci ed indurci a guardare ai problemi idraulici della montagna con maggior senso di responsabilità. Io voglio sperare che ciò sarà compreso una buona volta dal Governo.

Per concludere, nei riguardi del settore delle opere idrauliche, ricorderò che, sino ad oggi, tra Ministero dei lavori pubblici, Ministero dell'agricoltura e Cassa per il Mezzogiorno, sono stati spesi 442 miliardi, di fronte al fabbisogno aggiornato del piano di orientamento che è di 1.556 miliardi. Vi è quindi oltre il 70 per cento di lavori ancora da eseguire.

Per l'edilizia economica popolare sono stanziati in bilancio, per concessione di contributi, 3 miliardi e 210 milioni, ciò che

offre la possibilità di esecuzione di lavori per 80 miliardi e per 120 mila vani. A queste possibilità si aggiunge il nuovo Piano di attività dell'I.N.A.-Casa. Occorrerebbe però – sempre nel quadro delle case per i meno abbienti – adottare ulteriori provvedimenti per ridare vita alla legge per il risanamento degli alloggi malsani, cioè alla legge numero 640. Se si vuole, inoltre – come sarebbe quanto mai necessario – dare più vasto sviluppo all'attività edilizia, bisognerebbe, come ho già prospettato in un precedente intervento, affiancare agli Istituti delle case popolari, all'I.N.C.I.S., all'I.N.A.-Casa, anche l'iniziativa privata, dando dei contributi a quei costruttori i quali si impegnassero non soltanto a realizzare delle abitazioni veramente economiche e popolari, di 2 o 3 vani, e magari anche di un solo vano e accessori, ma anche a contenere i fitti, per un determinato numero di anni, alla portata effettiva delle categorie più bisognose. Non lasciamo, onorevole Ministro, soltanto agli Istituti delle case popolari che hanno piani in corso o in via di attuazione, in molte provincie, oramai superiori alle loro possibilità ed alle loro attrezzature, il compito di portare avanti unicamente questo tipo di attività.

Per quanto riguarda l'I.N.C.I.S., debbo prospettare l'opportunità che si proceda con ritmo molto più celere ai riscatti e che, nell'attesa che si perfezionino i contratti di assegnazione, si provveda egualmente alle manutenzioni, preservando i complessi edilizi dal loro deperimento. Purtroppo si lamentano situazioni quanto mai incresciose di stabili che si trovano in pieno abbandono. Segnalo, inoltre, un'altra lamentela, che sembra quanto mai giustificata: l'I.N.C.I.S. pretende, anche nei complessi edilizi ove si verifica il riscatto da parte di tutti gli attuali assegnatari, di governare la gestione del condominio, che dovrebbe essere invece lasciata, ai fini anche dei tempestivi interventi manutentori, alla sollecitudine e responsabilità degli assegnatari divenuti condomini.

Passando dal settore edilizio a quello urbanistico, debbo soltanto richiamare, ancora una volta, la sua attenzione, onorevole Ministro, sulla legge n. 1884 del 23 dicembre 1962, che porta il suo nome e che riguarda il risanamento della città vecchia di Bari. Quella legge, come ella ricorda, prevede stanziamenti di 7 miliardi, in parte per le opere cosiddette di

risanamento, in parte per la costruzione di alloggi a disposizione di quella parte di popolazione che dovrebbe essere sfrattata dalla città vecchia, onde consentire le opere di risanamento, nonchè uno stanziamento di 100 milioni per contributi al Comune nell'esecuzione di quei lavori che sono di sua competenza, come fognature, sistemazioni stradali, eccetera.

Io ebbi già a rilevare, allorchè la legge fu presentata al Parlamento, che per assicurare l'effettivo risanamento della città vecchia non basta provvedere a determinati diradamenti di agglomerati edilizi, al restauro di alcune opere meritevoli di conservazione e di valorizzazione ed alla esecuzione di opere pubbliche; ma bisogna anche preoccuparsi di bonificare il complesso dei fabbricati privati, costituito in gran parte da bassi, dai cosiddetti sottani - dove le famiglie vivono in condizioni igieniche quanto mai deplorevoli - e da due o tre piani sovrastanti dove sono accampate, è il caso di usare questo termine, altrettante famiglie, ognuna in una camera, composte, alle volte, anche da dieci persone, la cui promiscuità, nonostante gli accorgimenti e gli espedienti che vengono adottati, dà luogo ad inconvenienti quanto mai incresciosi.

Ebbene, come si può pretendere che i proprietari procedano al risanamento e, in molti casi, alla demolizione e ricostruzione dei fabbricati, senza conceder loro dei contributi, stante gli obblighi volumetrici ed urbanistici imposti giustamente dal piano regolatore per preservare l'aspetto caratteristico della città vecchia, obblighi che non assicurano redditi adeguati alle spese da sopportare?

È da considerare che si tratta generalmente di piccoli proprietari, per lo più artigiani, marittimi o esercenti di modeste botteghe.

Onorevole Ministro, è necessario procedere, anche in questo caso, con gli stessi criteri legislativi adottati a favore delle città di Assisi, di Siena, nonchè di Venezia, cioè di località aventi particolari caratteristiche storiche ed urbanistiche. Bisogna dunque andare incontro anche alla proprietà privata, così come del resto il Governo si era impegnato a fare allorchè aveva accettato, in occasione dell'approvazione della legge n. 1884, un mio ordine del giorno in tal senso.

Se nelle condizioni attuali di bilancio non si riesce a provvedere con nuovi stanziamenti, considerato che i 4 miliardi a disposizione per le case da destinare agli sfrattati possono in un primo momento risultare esuberanti, se ne destini uno, con un nuovo disegno di legge, allo scopo da me accennato dando in tal modo l'avvio anche al risanamento dell'edilizia dei privati, salvo a reintegrare il miliardo stornato in un successivo esercizio.

Onorevole Ministro, avviandomi verso la conclusione di questo mio intervento, debbo ancora una volta richiamare la sua attenzione sulla situazione idrica della regione pugliese, della quale ebbi a prospettare, quando fu varata la legge per il piano regolatore degli acquedotti, gli aspetti quanto mai preoccupanti. In molte zone della Puglia, nel periodo estivo, l'acqua la sera sparisce dai rubinetti e, in alcuni casi, manca per giornate intere; ma anche nel periodo invernale vi sono purtroppo delle gravi limitazioni e restrizioni che sono in pieno contrasto con le esigenze di vita di una popolazione in crescente sviluppo demografico e con i bisogni degli importanti centri ove è in atto un promettente processo di industrializzazione.

Io devo ricordarle, onorevole Sullo, che quando le feci presente che la Puglia non poteva attendere i quattro anni concessi al Comitato dei tecnici per predisporre, secondo la legge 4 febbraio 1963, n. 129, il piano regolatore degli acquedotti, ebbi da lei la promessa che si sarebbe recato in Puglia per rendersi conto di persona del problema, e che comunque avrebbe adottato una soluzione soddisfacente, nel contrasto degli interessi che si è determinato per le acque in destra Sele a seguito delle opposizioni degli irpini e dei salernitani.

Poichè il problema è tuttora insoluto, al riguardo ho presentato l'ordine del giorno di cui è stata data lettura.

Tale ordine del giorno la invita esplicitamente, onorevole Ministro, ad esaminare e decidere, mi permetterei di dire, con senso di responsabilità, di fronte alla situazione che si è determinata, questo increscioso problema che pesa sulla regione pugliese.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non so, senatore Crollalanza, se lei è stato informato delle riunioni che facemmo

con il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Bari e con il Presidente dell'Acquedotto pugliese...

CROLLALANZA. Io so soltanto che l'Amministrazione provinciale di Bari sta per indire un nuovo convegno per rimettere sul tappeto il problema, e so che assilla giustamente i parlamentari perchè premano sul Governo. E non è la sola Amministrazione provinciale di Bari, ma ad essa si affiancano quelle di tutta la regione, ed anche delle altre Regioni che sono servite dall'acquedotto pugliese, nel sollecitare i parlamentari perchè il problema trovi alfine una soluzione, sia pure graduale e tale da conciliarsi con le possibilità finanziarie dello Stato, ma che valga, una buona volta, a chiarire le idee tecniche in materia, a superare i contrasti e, comunque, ad assicurare la realizzazione delle opere necessarie per garantire il fabbisogno idrico alle popolazioni servite dall'Acquedotto pugliese, per i bisogni di oggi e di domani.

INDELLI. A tutto il Meridione, però!

CROLLALANZA. E passiamo ad altri argomenti. Ho già accennato, onorevole Ministro - e qui non mi ripeto - all'opportunità di abolire i cantieri di lavoro e di incamerare i miliardi, a tale scopo finora destinati, per opere utili, produttive; tanto più che oggi - parliamoci chiaro - dove esiste questa manodopera disoccupata? Esistono solo gli eterni clienti dei cantieri di lavoro, i quali hanno poca voglia di lavorare!

Per quanto riguarda i porti, onorevole Ministro, dovrei ripetere cose più volte dette, cose che ho illustrato anche ieri durante la discussione del bilancio della Marina mercantile, per cui non mi sento autorizzato ad intrattenere l'Assemblea sulle stesse argomentazioni.

Le voglio soltanto dire, onorevole Ministro, che è semplicemente increscioso rilevare l'irresponsabilità del Tesoro, il quale non soltanto lesina i fondi per provvedere al completamento delle opere marittime più urgenti, destinate a dare assetto definitivo ad alcuni porti, secondo le concezioni moderne e lo sviluppo dei traffici, ma, quel che è peggio, destina semplicemente poco meno di 3 miliardi a disposizione del Ministero dei

lavori pubblici per provvedere alle opere di manutenzione di tutti i porti, fingendo di ignorare che alcune opere stanno andando in malora. È incoscienza questa! È incoscienza, dopo avere speso decine e decine di miliardi per costruire delle opere, lasciarle deperire o addirittura andare in rovina!

Ma, io mi domando, non c'è proprio la possibilità, onorevole Ministro, di aprire gli occhi, di fronte alle proprie responsabilità a chi si ostina a non voler vedere o capire?

E per concludere, su questo settore di attività del Ministero, io devo prospettare l'esigenza che il piano dei porti che è in compilazione, di concerto anche con la Marina mercantile, tenga conto, nella graduatoria delle opere da programmare, della nuova realtà del Mezzogiorno; cioè consideri che non vale creare aree di sviluppo industriale, con relative infrastrutture, come strade ed autostrade, realizzare cioè tutte le attività che la Cassa per il Mezzogiorno e il Ministero dei lavori pubblici stanno ponendo in essere, se non si comprendono anche i porti tra le necessarie infrastrutture al servizio di tali aree industriali e dei poli di sviluppo economico. Ciò vale, per esempio, per il completamento delle opere ed il potenziamento delle attrezzature del porto di Bari.

Nel campo delle attività inerenti alle nuove costruzioni ferroviarie, osservo che i fondi stanziati in bilancio (5 miliardi) sono talmente irrisori da non consentire neppure il completamento delle opere in corso. È vero che il problema dello sviluppo della rete ferroviaria si può considerare in parte superato dalla moderna viabilità; però per le grandi distanze esso sussiste tuttora. Nel Mezzogiorno, poi, vi sono ancora gravi lacune, mentre con piccoli accorgimenti la rete dello Stato potrebbe essere potenziata e messa in condizioni di assolvere meglio alle proprie funzioni.

Per esemplificare, dirò che tali finalità potrebbero essere realizzate, per esempio, con la costruzione della Bari-Matera-Metaponto, che assicurerebbe, attraverso la Puglia una rapida via di comunicazione lungo i litorali jonico ed adriatico, a partire dalla Sicilia, tra il sud ed il nord - come ha riconosciuto lo stesso relatore al bilancio dei trasporti - tenuto conto che la linea tirrenica è quanto mai satura e non riesce più a contenere lo sviluppo dei traffici. La nuova linea consentirebbe all'Ammi-

nistrazione ferroviaria di dividere il traffico secondo le esigenze, soprattutto nei periodi di punta.

Può sembrare anacronistico che io parli di questo problema oggi, nella situazione di bilancio in cui ci troviamo ed in fase di slittamento della lira, fenomeno questo che preoccupa la Nazione e deve preoccupare anche il Governo. Esiste, però, una coincidenza: dal 1° gennaio la rete delle ferrovie secondarie calabro-lucane sarà statizzata ed il Governo non potrà certamente mantenerla in esercizio nelle stesse condizioni in cui si trova oggi. Ebbene, poichè di tale rete fa parte anche la Bari-Matera, che ne costituisce il tronco terminale verso la Puglia, e poichè è da presumere che l'Amministrazione ferroviaria dovrà ammodernare le calabro-lucane, abolendo i rami secchi e vivificando quelli che hanno suscettibilità di sviluppo, tanto vale, onorevole Ministro - richiamo la sua attenzione e la pregherei di richiamare a sua volta l'attenzione del collega dei trasporti - abolire il suddetto tronco e realizzare, invece, con caratteristiche di grande comunicazione, il tronco statale Bari-Metaponto-Matera, cioè il raccordo rapido tra la linea jonica e quella adriatica.

Un'ultima raccomandazione riguarda le calamità pubbliche. Ella, onorevole Ministro, in occasione dell'ultimo terremoto, ha constatato personalmente che cosa significa la mancanza di una legge organica e di uno adeguato stanziamento, a questo scopo, sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Evidentemente tanto più rapida e tanto più benemerita sarebbe stata l'azione svolta nelle regioni dell'Irpinia e del Sannio, se tale legge fosse stata in atto e se fondi adeguati fossero stati disponibili sul suo bilancio.

Ebbi già a prospettare, nello scorso esercizio, l'opportunità di una simile legge, la quale dovrebbe contemplare, con una casistica di norme, le varie forme e misure dei contributi e degli interventi diretti dello Stato, in rapporto ai vari tipi ed alle proporzioni delle singole calamità, per evitare che, ogni volta, si debba fare una legge che si differenzi da quelle precedenti, sia nell'entità dei contributi, sia nelle caratteristiche stesse dell'intervento dello Stato.

Dovrebbe essere, inoltre, stanziato in bilancio, in ogni esercizio, un fondo adeguato per i primi interventi, che dia la possibilità al Ministro dei lavori pubblici, munito di pieni poteri,

di intervenire nella fase iniziale, senza attendere le decisioni del Governo e del Parlamento, riservando a leggi finanziarie successive l'ammontare degli stanziamenti definitivi in relazione alla calamità verificatasi, onde provvedere ad un organico piano di ricostruzione.

Ella stesso, onorevole Ministro, sembrò interessarsi a questa mia proposta; ebbene, se la ritiene ancora meritevole di considerazione, si renda promotore di una iniziativa legislativa in tal senso.

Per quanto riguarda i danni di guerra, c'è solo da raccomandare (anche se quest'anno sono stanziati 7 miliardi in più) che una buona volta, come giustamente dice il relatore, si faccia un piano, scaglionato in un certo numero di anni, per chiudere questa partita, quanto mai incresciosa, ancora aperto a 20 anni dalla cessazione del conflitto!

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prospettare, durante questo mio intervento, le lacune e gli inconvenienti che si verificano nel campo delle opere pubbliche, non soltanto per l'insufficienza dei fondi a disposizione del Ministero per alcune essenziali attività, ma anche per l'inadeguato collegamento che si verifica con gli altri Dicasteri ed enti che hanno competenza nello stesso settore, mi ha mosso non certo uno spirito preconcepito quale oppositore politico di questo Governo, ma il bisogno di assolvere ad un dovere di parlamentare, pensoso che gli scarsi mezzi finanziari dello Stato siano spesi bene, senza dispersioni, nel modo più razionale ed economico, secondo una graduatoria di priorità e di tempestività tra le molte esigenze che si profilano; condizione questa, peraltro, che si realizza non certo procedendo in ordine sparso, ma concentrando tutte le competenze del settore nel tradizionale Ministero dei lavori pubblici, il quale, però, va riorganizzato nelle sue strutture, reso agile nelle procedure, con l'aggiornamento della sua legislazione e con l'ulteriore decentramento di funzioni ai Provveditorati alle opere pubbliche ed ai relativi Comitati tecnici amministrativi (questo è il vero decentramento, altro che quello politicamente pericoloso delle Regioni che dovrebbero costare altre migliaia di miliardi allo Stato!), e potenziato con una nuova linfa immessa nella compagine del suo personale al centro e alla periferia.

Sarà benemerito della Nazione, onorevole Ministro, quel Governo che, superando le prevedibili resistenze (e resistenze ce ne saranno), riuscirà alfine a mettere ordine nel settore, instaurando una vera politica dei lavori pubblici idonea ad assicurare, in modo organico ed efficiente, il progresso civile della Nazione. (*Applausi e congratulazioni dall'estrema destra*).

**Sul disegno di legge:
Disposizioni per l'incremento dell'edilizia
economica e popolare (*)**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 31 ottobre 1963)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.
È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la nostra parte è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge anche se lo ritiene non sufficiente a risolvere, in modo adeguato, il problema delle abitazioni a carattere economico e popolare, e quindi gli attribuisce un carattere contingente inteso a consentire che si riprenda l'attività edilizia in questo settore.

Opportuna ritiene il nostro Gruppo la prevalente percentuale riservata agli Istituti delle case popolari ed I.N.C.I.S., cioè agli Istituti che provvedono alla costruzione di alloggi per le categorie meno abbienti, e meno elevata quella riservata alle cooperative. Naturalmente, per quanto si riferisce alle cooperative, raccomando al Ministro di provvedere perchè i molti inconvenienti che si verificano in questo settore non abbiamo più a lamentarsi.

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 261) fu approvato definitivamente dal Senato nella stessa seduta e divenne la legge 4 novembre 1963, n. 1460.

Opportuna anche la delega al Governo per le nuove norme, intese a stabilire criteri più opportuni, e comunque a carattere nazionale, per l'assegnazione degli alloggi. Anche in questo settore, onorevole Ministro, si sono verificati molti inconvenienti per la disparità di vedute fra istituto e istituto, (diciamo pure le cose come sono) spesso per la mancanza di quella obiettività, che sarebbe necessaria per assicurare effettivamente ai più bisognosi l'assegnazione degli alloggi.

C'è quindi da augurarsi che, con le nuove norme, questi inconvenienti se non saranno completamente eliminati (è nelle cose umane, purtroppo, che inconvenienti vi siano sempre) almeno si riducano a limiti assai modesti. Onorevole Ministro, ho già rilevato che questa legge ha carattere di transitorietà, intendendo fronteggiare la situazione dei prossimi esercizi; il Governo perciò non deve rinviare alle calende greche un provvedimento finanziario di carattere più vasto, capace di assicurare adeguatamente il fabbisogno di case. Occorre, inoltre, contemporaneamente, provvedere ad aggiornare i criteri tecnici che sono a base del sistema delle costruzioni, rielaborando il vecchio testo unico sull'edilizia economica e popolare, che non risponde più alle esigenze dei tempi.

Con queste riserve e con queste segnalazioni, il nostro Gruppo approva il provvedimento in esame.

**Sul disegno di legge:
Aumento del fondo di dotazione
della Cassa per il Mezzogiorno (*)**

(Senato della Repubblica, seduta del 9 aprile 1964)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi ripromettevo, aderendo a quanto espresso dal nostro egregio relatore, senatore De Luca, di limitare il mio intervento al semplice contenuto di questo disegno di legge, riservandomi di esprimere esaurientemente il pensiero mio nonché quello del Gruppo sull'attività svolta finora dalla Cassa nella sede che mi sembra la più opportuna, quella cioè della discussione sulla relazione annuale che il Ministro per la Cassa per il Mezzogiorno sottopone al Parlamento.

Senonchè l'attuale dibattito si è allargato: alcuni colleghi hanno ritenuto opportuno accennare ad argomenti di politica generale, altri hanno spaziato diffusamente su tale politica, per cui anch'io, anche se cercherò di limitare le osservazioni ed i rilievi, non potrò sottrarmi a questa necessità.

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 416) fu approvato dal Senato una prima volta nella stessa seduta, definitivamente dalla Commissione Finanze e tesoro del Senato, in sede deliberante, nella seduta del 25 giugno 1964, e divenne la legge 6 luglio 1964, n. 608.

Dirò subito però che il disegno di legge sottoposto al nostro esame trova consenziente il nostro Gruppo che considera il provvedimento per quello che è: un ponte di saldatura finanziaria tra la gestione della Cassa che sta per scadere con il prossimo anno e quella che avrà inizio a seguito della proroga della sua attività, per un periodo di anni tale da consentirle di fronteggiare le ulteriori esigenze del Mezzogiorno.

Detto ciò, debbo rilevare per altro che tale ponte non è completamente efficiente, in quanto il finanziamento non assicura la completa saldatura.

Debbo anche aggiungere che l'adesione al disegno di legge, dovuta alla considerazione che trattasi di ulteriori finanziamenti a favore del Mezzogiorno, non vuole e non può significare da parte del nostro Gruppo - che è decisamente all'opposizione di questo Governo di centro-sinistra - approvazione dell'azione che, in circa 14 anni, ha svolto la Cassa, anche se essa ha indiscutibilmente operato nelle nostre regioni con massicci finanziamenti, anche se ha realizzato molte opere, tra le quali alcune di particolare rilievo, anche se ha colmato parecchie lacune, poichè tale azione non è stata scevra di errori e di molte sfasature.

In un'altra sede, ripeto, mi riprometto di trattare adeguatamente questo argomento, però fin da oggi è opportuno chiarire la portata della nostra adesione a questo provvedimento che tanto meno vuol essere approvazione o consenso a tutta la politica meridionalista svolta dai vari Governi, che si sono succeduti in questi 14 anni di attività della Cassa, sia attraverso tale Ente, sia attraverso la cosiddetta Amministrazione ordinaria.

Del resto che l'attività della Cassa vada considerata con le sue ombre e con le sue luci, e quindi sia con i suoi aspetti positivi sia con quelli negativi, non sono io solo a dirlo, perchè oltre ai colleghi dell'estrema sinistra, anche autorevoli senatori dello stesso partito di maggioranza relativa - l'altro giorno in modo pesante il senatore Pugliese - non hanno esitato a formulare determinate critiche.

È stato fatto presente che, con gli 80 miliardi della nuova autorizzazione di spesa e con quelli non ancora impegnati, le disponibilità della Cassa per nuove opere, in questa ulteriore sua

attività di saldatura, raggiungerebbero i 202 miliardi, ma è da rilevare, come del resto implicitamente è ammesso nella stessa relazione del senatore De Luca, che ben 34 miliardi saranno destinati a copertura di perizie suppletive ed a variazioni di prezzi, per cui i 202 miliardi si riducono a 168.

Attendibile, poi, appare la preoccupazione espressa dal senatore Bertoli circa l'effettiva possibilità, nel periodo di saldatura, del rientro di 40 miliardi – per quota capitale ed interessi – per attività creditizia svolta dalla Cassa, poichè data la situazione economica del Paese, e cioè le particolari circostanze di congiuntura, tale rientro si ridurrà ad una cifra alquanto inferiore. I 202 miliardi potrebbero così ridursi a 150.

Tenuto conto di tale relativa disponibilità, della media degli impegni che ha caratterizzato in questi ultimi anni l'attività della Cassa e del fabbisogno per portare a termine i programmi a suo tempo predisposti, i fondi a disposizione sono dunque inferiori a quelli occorrenti.

Ed allora è tanto più indispensabile di utilizzarli nel miglior modo possibile, di non polverizzarli in molti rivoli, ma di concentrarli nei settori ove maggiore è il bisogno e più rapido il loro rendimento.

Nella relazione del senatore De Luca c'è un'elencazione, che sarebbe stata attinta alla stessa Cassa, sul modo come verrebbero suddivisi questi fondi nei vari settori di attività, ma, a mio modo di vedere, bisognerebbe puntare in modo particolare sul settore dell'industrializzazione, settore che considero fondamentale se si vuole incentivare sostanzialmente, massicciamente, in un lasso di tempo breve, l'economia del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda questo settore – che si è tardato ad attivare in modo adeguato, come è dimostrato dal grande esodo di operai e contadini verso il nord – devo dire che è merito del ministro Pastore di avere reso, in questi ultimi tempi, la legislazione della Cassa, e diciamo pure il ritmo e gli aspetti della sua attività, più aderente alle effettive esigenze delle nostre regioni.

In questi ultimi anni sono stati creati nel Mezzogiorno e nelle isole numerosi nuclei ed aree industriali ed alcuni poli di sviluppo: complessivamente 37. Il loro numero appare certo eccessivo. So che vi sono state delle resistenze, e ciò è affiorato

in alcune dichiarazioni dello stesso Ministro in un convegno a Bari, alla Fiera del Levante; ma nonostante le resistenze la loro proliferazione è avvenuta egualmente. La politica è politica, e molte volte le esigenze elettorali dei partiti prendono il sopravvento; per cui, forse, lo stesso ministro Pastore non ha potuto sottrarsi – diciamo pure la parola – all'inflazione di tali aree e nuclei. Naturalmente ciò ha determinato una imponente ipotesi di fabbisogno finanziario per la realizzazione delle opere di infrastruttura sulle disponibilità della Cassa.

Se è così, onorevole Ministro, io non so se i 10 miliardi che sono previsti a tale scopo siano sufficienti; comunque, mi permetterei di raccomandarle di concentrare i mezzi su quelle aree e quei nuclei che appaiono di più rapida produttività poichè sorti in ambienti veramente idonei; ciò che dovrebbe essere alla base e nelle finalità di ogni investimento.

Ho parlato di infrastrutture di aree, ma bisogna parlare anche di insediamento di nuove industrie, che è necessario siano maggiormente attratte nel Mezzogiorno con più allettanti incentivi. Purtroppo a seguito della congiuntura economica e, diciamolo pure, della sfiducia che ha raggiunto il settore degli operatori economici, quel flusso di insediamenti che, perlomeno in alcune regioni, sembrano aver preso un confortante avvio, è oggi caratterizzato da uno stato di perplessità, e comunque da un movimento meno spedito e deciso, ciò che delude le aspettative delle nostre popolazioni. Bisogna preoccuparsi perciò di questo stato di cose ed adoperarsi affinché tutti gli strumenti e gli incentivi che riguardano il settore dell'industrializzazione siano attivati, affinché gli scarsi attuali mezzi finanziari siano particolarmente in esso concentrati, affinché un'accorta opera di propulsione e di convincimento superi questa fase incresciosa, che rallenterebbe, ove dovesse perdurare, la rinascita del Mezzogiorno.

Bisognerà altresì, onorevole Ministro, rendere più rapide e semplici le procedure di finanziamento. Gli istituti di credito all'uopo creati e che dovrebbero avere snellezza di procedura, sia pure con le dovute sostanziali garanzie, in pratica si muovono come gli istituti tradizionali. Essi prescindono dalla nuova realtà che si sta determinando nel Mezzogiorno e dall'esigenza di camminare con un ritmo e con una mentalità

più corrispondenti a quelle che sono le finalità stesse della loro istituzione.

Ho sostenuto che bisogna concentrare la maggior parte dei mezzi nel settore dell'industrializzazione, in quanto, dai dati che sono in nostro possesso, risulta che tale settore, nonostante la sua fondamentale importanza, ha camminato poco speditamente nel primo tempo di attività della Cassa, trovando il suo moto di sviluppo solo dopo la legge n. 634 del 1957. Esso resta assai distanziato, nelle percentuali, dal settore dell'agricoltura.

Infatti, mentre la percentuale raggiunta dal settore agricolo, a tutt'oggi, in base alle ultime leggi (con la prima legge del '50 era del 71 per cento) è del 53,3 per cento, pari a 1.150 miliardi, quella del settore dell'industria è appena dell'11,8 per cento, pari a 244 miliardi. È vero che se si tiene conto degli apporti che derivano dal prestito B.I.R.S. la percentuale sale al 17-18 per cento, ma la sostanziale differenza delle percentuali alla quale ho accennato si riferisce solo ai fondi messi a disposizione dalla Cassa, cioè dallo Stato.

A proposito del prestito B.I.R.S., c'è da augurarsi che esso sia tale da portare un contributo decisivo all'industrializzazione del Mezzogiorno, e che non venga destinato unicamente o principalmente alle aziende a partecipazione statale - in quanto esse hanno maggiore possibilità di finanziarsi per proprio conto direttamente all'estero - ma, invece, venga destinato in modo prevalente ad alimentare le attività industriali della libera iniziativa che sono ugualmente necessarie ad assicurare lo sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Ho rilevato che la percentuale del settore dell'agricoltura ha raggiunto una cifra notevolmente superiore a quella dell'industria; ma con ciò non intendo sostenere che non si debbano ulteriormente tener presenti i bisogni dell'agricoltura. Bisogna però intendersi e chiarire un po' le idee. A quale agricoltura ci si intende riferire? Qui è stato pronunziato a favore dell'agricoltura un notevole discorso dal senatore Conte, il quale ha detto anche delle cose sensate: però non tutto quello che ha prospettato può essere sottoscritto, perchè la realtà dell'agricoltura in questi ultimi anni è quella di un settore malato che, in un ventennio di Governi democristiani, non ha trovato ancora il modo di guarire, nè con il «piano verde» nè

con i vari pannicelli caldi nè, tanto meno, con gli Enti di riforma che hanno polverizzato la terra e non sono riusciti, anche nei loro comprensori, ad impedire l'esodo dalle campagne.

E neanche la politica di una sproporzionata estensione delle bonifiche al piano, senza la corrispondente o la precedente opera di regolamentazione idraulica e forestale in collina e al monte, può trovarci consenzienti. Non può trovarci consenzienti anche perchè la situazione nel Mezzogiorno è questa: il 66 per cento della sua superficie è classificata comprensorio di bonifica. Ebbene, in quasi tutto questo immenso comprensorio, mentre si è operato da parte della Cassa con una vasta rete di opere di carattere generale (strade, canali, idrovore di prosciugamento), cioè con tutti quegli interventi essenziali che caratterizzano la bonifica integrale secondo la concezione della legge Serpieri, non si è ottenuto eguale impegno da parte dei Consorzi e degli stessi proprietari sfiduciati o assenteisti.

Se si intende perciò sollecitare Governo e Cassa perchè sviluppino ulteriormente e con mezzi notevoli il settore delle bonifiche, nel senso di allargarne i comprensori, noi dichiariamo che siamo contrari; se viceversa si sollecitano gli interventi nel settore dell'agricoltura per determinare l'incremento produttivo di quelle zone dove si sono realizzate notevoli opere di carattere generale, dove appaiono più rapide e sicure le prospettive di incentivazione e quindi di maggiore produttività, allora siamo d'accordo.

Se si tratta di sviluppare l'attività irrigatoria siamo d'accordo; se si tratta di concedere contributi per miglioramenti ad agricoltori, piccoli o grossi che siano, i quali non hanno disertato la campagna, siamo d'accordo; se si tratta di portare l'acqua, la luce, i servizi essenziali di vita civile in alcune plaghe del nostro Appennino dove la popolazione vive permanentemente in campagna, siamo d'accordo. Non siamo d'accordo, lo ripeto, se si vuole che la Cassa continui ad operare in settori per i quali uomini che hanno una autorità che non ho io - cito ad esempio il Presidente del Consiglio superiore dell'agricoltura, professor Bandini - non hanno esitato ad esprimere notevoli critiche. Onorevole Ministro, non dimentichiamo che, malgrado si siano spesi 1.150 miliardi nel settore agricolo, ben un milione

e 800 mila meridionali hanno lasciato le nostre regioni e si sono recati al Nord.

Ho sentito ieri il collega Conte citare delle cifre importanti di aumento di reddito pro-capite in alcune zone; è esatto, ma non possiamo prendere queste cifre come metro per misurare i risultati dell'attività nel settore agricolo in tutto il Mezzogiorno, perchè, purtroppo, la realtà, nel suo complesso, è in pieno contrasto con i risultati che si dovevano ottenere da una simile politica.

Per l'agricoltura meridionale, consentitemi di dirlo, e non per quella soltanto ma per tutta l'agricoltura italiana, la medicina, indipendentemente dagli interventi della Cassa, è un'altra: quella di dare fiducia agli operatori economici, di offrire ad essi la certezza di poter continuare ad operare senza l'incognita del domani, senza il dubbio che la spada di Damocle da un momento all'altro cada ancora su di essi, privandoli di quelle terre che ancora essi posseggono e che sarebbero destinate, se espropriate, agli stessi risultati ai quali sono giunti, generalmente ad opera degli Enti di riforma. È palese il fallimento economico e sociale delle iniziative di tali Enti, se si escludono alcune zone, come quella del Metapontino o di altre plaghe, dove le condizioni ambientali hanno reso e renderanno operante e fruttifera la loro attività.

Quindi, diamo innanzitutto fiducia agli agricoltori. Se ci preoccupassimo un po' di più di fare i conti di ciò che essi spendono per produrre e di ciò che realizzano, se ci preoccupassimo di considerare le inevitabili ripercussioni della nostra partecipazione al M.E.C., e quindi di questo periodo difficile di trapasso da un tipo di economia ad un altro, in cui bisogna portarsi gradatamente sul terreno concorrenziale, se ci mettessimo su un onesto piano di comprensione, allora sì che troveremmo la ricetta idonea per operare efficacemente in un settore che è certamente fondamentale per l'economia della Nazione.

Per quanto si riferisce al fondo per i contributi è da rilevare, onorevole Ministro, che i 30 miliardi destinati ai miglioramenti fondiari sono assolutamente insufficienti. Bisogna tener conto non soltanto delle domande giacenti, ma degli effettivi bisogni anche di coloro, e sono molti, che, sapendo che non vi erano

disponibilità, non hanno presentato domanda. Il fondo a disposizione è inadeguato per giungere alla saldatura con la nuova legge di proroga la quale, prima di mettersi in moto, prima di articolarsi, così come si è articolata quella in corso in questi anni trascorsi, avrà bisogno di tempo.

Per quanto riguarda gli acquedotti, è da rilevare che, nella ripartizione dei finanziamenti indicati dal Ministro, e di cui all'elenco di categorie di opere riportato dal relatore, manca ogni specifico accenno, mentre vi sono nel settore dei problemi che sono stati affrontati solo parzialmente. Mi riferisco, ad esempio, al problema dell'Acquedotto pugliese. La Cassa ha, bensì, concesso in questi ultimi anni un finanziamento che consente la costruzione di opere per la utilizzazione delle acque del Calore e per una maggiore dotazione idrica a favore della città di Bari, ma la realtà è che la Puglia, che Imbriani proclamò in Parlamento una terra assetata di acqua e di giustizia, è tornata ad essere assetata di acqua.

Io non so se sussista ancora disaccordo di concezione tecnica tra la Cassa, gli organi del Ministero dei lavori pubblici e quelli dell'Ente circa le acque in destra Sele, per le quali era stato firmato anni fa il decreto di concessione provvisoria. So soltanto che la Puglia ha bisogno di tali acque e che occorre uscir fuori dalle perplessità e dalle situazioni di incertezza, di polemiche e di contrasti, per giungere ad una soluzione che sia, comunque, tale da soddisfare le inderogabili esigenze della Regione.

In attesa che il problema trovi in un prossimo domani la sua organica e radicale soluzione, cerchiamo per lo meno di realizzare subito quelle altre opere di carattere contingente che valgono a migliorare l'attuale situazione.

Che i mezzi a disposizione della Cassa nel periodo di saldatura siano insufficienti è stato già rilevato. Occorre però precisare, tra l'altro, che mancano 21 miliardi per opere che potrebbero essere eseguite entro il 1965, nonchè ben 516 miliardi per opere già programmate e che, purtroppo, bisogna rinviare all'attività futura della Cassa.

Onorevole Ministro, come vede mi sono lasciato andare anch'io a rilievi e a considerazioni di carattere un po' generale su alcuni aspetti dell'attività svolta dalla Cassa. Ma devo

dichiarare che un giudizio esauriente al riguardo il nostro Gruppo si riserva di darlo in occasione della presentazione al Parlamento della relazione annuale, che dovrebbe offrire la possibilità di un ampio dibattito su tutta la politica meridionalista del Governo.

Per quanto riguarda il prossimo domani, penso che la legge di proroga della Cassa non dovrebbe costituire un provvedimento avulso da quella che dovrà essere, in un'organica impostazione, l'ulteriore attività del Governo, in tutti i campi, a favore del Mezzogiorno. Bisognerà, quindi, che insieme all'azione della Cassa, sia messa a fuoco - considerati gli inconvenienti verificatisi nonchè le prospettive dell'avvenire - anche l'opera che dovrà essere commessa all'Amministrazione ordinaria. Mi riferisco ai Ministeri tradizionali, al Ministero dei lavori pubblici, a quello dell'agricoltura, a quello dei trasporti, a quello del turismo, a quello delle partecipazioni statali, ed infine anche a quello della marina mercantile, il quale continua ad ignorare la realtà nuova del Mezzogiorno, sia per quanto si riferisce ai servizi marittimi, sia per le indicazioni di priorità nell'esecuzione delle opere portuali riguardanti le nostre regioni, nelle quali comincia a svilupparsi una attività industriale per alcuni aspetti di notevole portata: basta pensare agli impianti siderurgici di Taranto, a quelli petrolchimici della Montecatini a Brindisi ed all'area di Bari, dove il gruppo Breda costituisce già un importante complesso di aziende. Il Ministero della marina mercantile ignora, lo ripeto, tutto ciò, come è dimostrato, tra l'altro, dal rinnovo delle convenzioni con le Società di navigazione di preminente interesse nazionale che ricalcano la falsariga delle vecchie convenzioni, peraltro peggiorandole, con una sperequazione a danno del settore adriatico oltre che di tutto il Mezzogiorno.

Quando, noi, pertanto, diciamo che ci riserviamo di approfondire in un ampio dibattito tutta la politica del Governo nel Mezzogiorno, a ragione non intendiamo riferirci unicamente alla Cassa, perchè pensiamo di inquadrare in un ampio orizzonte l'attività di tutti i Ministeri o Enti che hanno titolo per operare nel Mezzogiorno.

In tale intento ci lasciamo guidare da una prospettiva ampia ed armonica di ciò che pensiamo debba e possa diventare il

Mezzogiorno, che è la testata di un immenso molo, quale ci appare l'Italia, proiettato nel Mediterraneo.

Non deve più avvenire, onorevole ministro Pastore (e mi rivolgo a lei e a tutti i membri del Governo), che il bilancio della Cassa sostanzialmente sia sostitutivo dei bilanci dell'Amministrazione ordinaria; sia sostitutivo, per esempio, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, il quale continua a stanziare annualmente due o tre miliardi al massimo per la manutenzione delle opere portuali che stanno andando in rovina, ed altri due miliardi per nuove opere marittime e ciò in una Nazione che ha 8 mila chilometri di costa e 150 porti. Tutto questo è semplicemente deplorabile. Non deve più avvenire che la Cassa abbia larghezza di mezzi anche per opere che non hanno un effettivo grado di urgenza, mentre il Ministero dei lavori pubblici è privo dei mezzi più modesti per mettere in sesto o trasferire quei 57 o 58 abitati che franano, per esempio, in Abruzzo, terra del nostro relatore, o per i molti altri che trovansi in stato di pericolosità nel sub-Appennino pugliese, in Irpinia e in tutte le zone montuose del Mezzogiorno. Non deve più avvenire che la Cassa per il Mezzogiorno abbia mezzi adeguati per svolgere la sua politica ed il Ministero dei lavori pubblici non abbia quelli più elementari per provvedere ai suoi compiti ordinari di istituto.

E qui bisogna anche intendersi sul significato di opere straordinarie e di opere ordinarie. A mio modo di vedere è una nomenclatura impropria, perchè opere straordinarie sono sostanzialmente quelle che non rientrano nella manutenzione ordinaria. Si può e si deve invece parlare di programmi straordinari ai fini del finanziamento, ma in questo caso bisogna preoccuparsi anche delle esigenze delle altre Amministrazioni che operano nel Mezzogiorno nel settore tecnico ed economico. Gli errori che si attribuiscono alla Cassa in parte sono conseguenza dello scotto che si doveva pagare nell'improvvisare una vasta organizzazione senza esperienza e senza un'adeguata attrezzatura, in parte sono il frutto di influenze politiche ed elettorali; ma a determinarli ha contribuito anche il mancato coordinamento con l'Amministrazione ordinaria.

Questa è la realtà che dovremo tenere presente per evitare di ripetere gli stessi errori il giorno in cui dovremo varare la

legge di proroga della Cassa. In quella sede dovremo, tra l'altro, sciogliere il quesito se convenga affidare ancora alla Cassa il compito di provvedere anche all'esecuzione delle opere pubbliche, o se non convenga restituire gradatamente, settore per settore, al Ministero dei lavori pubblici, con adeguati mezzi finanziari, tale competenza, lasciando alla Cassa il compito, per me fondamentale, di provvedere, sviluppandolo notevolmente, all'incentivazione di tutti i settori dell'economia meridionale, da quello industriale a quello agricolo, da quello artigianale a quello turistico. Sarebbe, onorevole Ministro, un grande compito, e il Ministro che lo assolvesse completamente e lodevolmente meriterebbe la gratitudine imperitura di tutti i meridionali.

Onorevole Ministro, prima di concludere, non posso dimenticare che qui ieri è stato richiesto dall'egregio collega senatore Carelli di estendere anche alle Marche l'attività della Cassa; ma non è tutto. Oltre a questo tentativo, affiorano in certi ambienti tentativi, che chiamerò di assaggio, intesi ad ottenere che, con la legge di proroga, l'attività della Cassa sia estesa in tutte le zone cosiddette depresse della Nazione.

Noi meridionali riconosciamo che vi sono delle regioni, al Centro ed al Nord d'Italia, anch'esse depresse, e quindi meritevoli quanto il Mezzogiorno di attenzione e di provvidenze da parte del Governo. Ma io devo ricordare che per fronteggiare le esigenze di tali zone depresse c'è una cosiddetta «Cassetta» che pur è operante. Se la sua azione appare non sufficientemente idonea, nulla impedisce al Governo di adottare i provvedimenti che riterrà più opportuni per potenziarla di mezzi ed aggiornarla legislativamente; e noi meridionali saremo lieti di dare la nostra adesione a tutto ciò che può servire, in qualsiasi plaga della Nazione, ad eliminare, ove sussistano, le condizioni di inferiorità nel campo della vita civile, economica e sociale.

Però, onorevole Ministro, questo è assai diverso dal tentativo in atto di trasformare la Cassa in un Ente con giurisdizione territoriale nazionale. In tal caso le conseguenze le possiamo già prevedere: le regioni meridionali, per tutta una serie di circostanze, che qui non è il caso di stare ad accennare, ma che si possono intuire, finirebbero con l'essere le sacrificate.

Voglio augurarmi pertanto, onorevole Ministro, che in conseguenza di queste considerazioni, pur riconoscendo, per quanto si riferisce alle Marche, che tale Regione ha effettivamente bisogno di speciali provvidenze - e ne abbiamo preso conoscenza diretta in una recente visita effettuata ad Ancona con parlamentari delle Commissioni lavori pubblici e trasporti del Senato e della Camera - la richiesta contenuta nell'ordine del giorno del collega Carelli non trovi accoglimento.

Onorevoli colleghi, abbiamo visto che, nonostante la saldatura finanziaria che questa legge vuole realizzare, un gruppo notevole di opere, già comprese nel programma quindicennale in corso, dovrà essere rinviato alla nuova gestione di attività della Cassa, ipotecendo già, con il suo forte carico di spesa, tale gestione. Occorre, pertanto, che la nuova legge di proroga tenga conto di ciò, ma soprattutto che abbia una impostazione finanziaria capace, negli anni in cui dovrà operare, di incentivare potentemente l'economia del Mezzogiorno in tutti i settori e di colmare le ulteriori lacune, sì da cancellare il forte divario tuttora esistente con le progredite regioni del Nord.

Occorre altresì che, in coincidenza con tale legge, anche la cosiddetta Amministrazione ordinaria - reintegrata o meno nella competenza delle opere pubbliche - sia messa in condizione di operare efficacemente ed armonicamente a favore del Mezzogiorno. Io vedrei al riguardo, nel Ministero dei lavori pubblici, molto utile l'istituzione di una Direzione generale per il Mezzogiorno, così come vi era una volta in base all'ordinamento della legge Carnazza, atta ad accentrare tutte le attività del Ministero che si riferiscono alle regioni meridionali; in tal modo sarebbe alquanto agevole camminare parallelamente ed in coordinamento di azione con l'attività della Cassa.

Purtroppo, siamo in una fase di congiuntura che impone un rallentamento nella spesa pubblica; ma ciò non può e non deve avvenire con il sacrificio del Mezzogiorno che, per il contributo di sangue dato dai suoi figli in tutte le guerre, per il contributo dato dai suoi lavoratori anche alla formazione della ricchezza e della prosperità delle regioni del Nord, per l'ingente apporto valutario dato dai suoi emigranti, per il gravame eccessivo delle tasse corrisposte all'erario, senza corrispondente adeguata

contropartita di opere, dall'unità d'Italia in poi, si considera giustamente sempre in credito verso lo Stato.

Si evitino, perciò, signori del Governo, quei massicci investimenti che la pubblica finanza dovrebbe sopportare ove si volesse persistere in certe riforme, che sono considerate nocive o di dubbia utilità alla stessa economia della Nazione, e si dia, nella spesa, concretamente al Mezzogiorno quella priorità che, peraltro, viene continuamente conclamata nelle dichiarazioni programmatiche dagli stessi membri del Governo. *(Vivi applausi dall'estrema destra. Molte congratulazioni).*

Su disegni di legge relativi all'industria navale (*)

(Senato della Repubblica, seduta del 21 aprile 1964)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i tre disegni di legge che sono sottoposti al nostro esame hanno avuto ampia e chiara illustrazione da parte dell'egregio relatore, senatore Florena, il quale, con la consueta diligenza, li ha arricchiti di dati, di cifre, di statistiche, per cui l'Assemblea ha tutti i necessari elementi di valutazione per rendersi conto della loro portata.

Inoltre, il senatore Dominedò, predecessore dell'attuale Ministro, nel suo brillante intervento della scorsa settimana, ha fornito altri dati, altri lumi, per cui ritengo che sia superfluo

(*) I disegni di legge (*stampati* nn. 433, 434 e 435) furono approvati dal Senato nella seduta del 22 aprile 1964, definitivamente dalla Commissione Trasporti della Camera in sede deliberante nella seduta del 4 giugno 1964, e divennero le leggi: 21 giugno 1964, n. 467, con il titolo: «Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile», 21 giugno 1964, n. 461, con il titolo: «Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale» e 21 giugno 1964, n. 462, con il titolo: «Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento».

soffermarsi ulteriormente sul loro contenuto. Mi riprometto, invece, essendo stata chiesta sui disegni di legge la discussione davanti a questa Assemblea – contrariamente a quella che era stata la decisione della Presidenza di farli esaminare in Commissione, in sede deliberante – ed essendosi quindi allargata la discussione, di effettuare anch'io un giro di orizzonte su quelli che sono gli aspetti principali dell'attività che svolge il Ministero della marina mercantile. Penso, d'altra parte, che non si possa prescindere da un dibattito di più ampia portata, in quanto, per la nuova procedura di discussione dei bilanci...

BARBARO. Bel guadagno si farà!

CROLLALANZA. ... l'Assemblea sarà privata, d'ora in poi, della possibilità di un approfondito esame tecnico settoriale sull'attività dei singoli Ministeri, che rimarrà così sostanzialmente circoscritto nell'ambito delle rispettive Commissioni.

Debbo fare innanzitutto un rilievo: sino ad oggi, nella lunga sequenza dei vari Ministri che si sono succeduti, in questo ventennio, al Dicastero della marina mercantile, non si è mai delineata un'organica politica di attività marinara, malgrado che il nostro Paese, per la sua configurazione fisica e geo-politica, sia come un immenso molo proiettato nel Mediterraneo, con oltre 8.300 chilometri di coste e con 150 porti tra grandi e piccoli, e malgrado abbia una numerosa marineria mercantile e da pesca, nonché tradizioni marinare indiscutibilmente luminose.

Eppure, di fronte alle varie sollecitazioni che sono state ripetutamente rivolte al Governo dal Parlamento, non sono mancate esplicite promesse, per altro non mantenute, di organizzare, come era stato richiesto, un dibattito di carattere nazionale con la partecipazione anche degli operatori economici e di tutte le categorie interessate, per realizzare il cosiddetto «piano azzurro», non limitato soltanto ai porti, ma destinato ad inquadrare anche i cantieri navali, la pesca, l'istruzione professionale; cioè tutti gli aspetti di un'attività settoriale, prospettati in una visione panoramica, idonea a determinare adeguate provvidenze legislative ed a suscitare nella Nazione quel clima di carattere psicologico indispensabile per assicurare nuove iniziative ed intraprese marinare.

Questa necessità, purtroppo, non è stata avvertita, nè il «piano azzurro» è stato finora realizzato. Si è accentuata invece la politica della lesina: lesina del Tesoro nel somministrare fondi adeguati al Ministero della marina mercantile; acquiescenza da parte del Ministero della marina mercantile ad una situazione in pieno contrasto con le esigenze di normale attività dell'Amministrazione e particolarmente con un'adeguata organizzazione dei servizi marittimi.

È da ricordare, al riguardo, il provvedimento di legge, sottoposto alla nostra Assemblea, alcuni anni fa, inteso a rinnovare le convenzioni per i servizi di navigazione di preminente interesse nazionale gestiti dalle flotte della Finmare, col quale si tentò - quasi che in questo dopoguerra non si fossero già successivamente ridimensionati tali servizi - di ridimensionarli ulteriormente, con la soppressione di linee, che assolvevano tradizionali compiti nei traffici con il nord Europa e l'Africa.

Quel disegno di legge, di fronte alle vivaci critiche elevatesi in quest'Assemblea, fu ritirato dal Ministro, e ripresentato con i necessari ritocchi dal suo successore; dopo che furono ottenuti gli altri due miliardi occorrenti per mantenere in servizio le quattro linee che si volevano abolire.

Politica di lesina, dunque, in pieno contrasto - lo ripeto - con la esigenza di incrementare sempre più quella che dovrebbe essere una delle attività fondamentali dell'economia nazionale!

Per quanto riguarda la flotta, sono state date dal relatore, e sopravvalutate da qualche collega, delle cifre sulla sua consistenza. Ora io non intendo stancare l'Assemblea confutandone alcune e fornendone delle altre. Debbo osservare, però, che se è vero che alla fine del 1963 - come è stato ricordato dal collega Genco - si è giunti a 5 milioni e 600 mila tonnellate di stazza lorda, è anche vero che l'età della flotta è ancora lontana dal raggiungere un soddisfacente ringiovanimento. Infatti solo 397 navi, per poco più di 2 milioni 904 mila t.s.l., hanno un'età inferiore ai dieci anni, mentre ben 866 navi (dico 866!), per 2 milioni e 125 mila t.s.l., hanno un'età che si aggira dai 15 ad oltre i 25 anni; e di esse, ben 354, per oltre 531 mila t.s.l., superano di parecchio i 25 anni!

Dunque la consistenza della flotta mercantile, se pur ha raggiunto quantitativamente un discreto livello – che per altro ha un incremento annuale inferiore a quello mondiale – qualitativamente lascia a desiderare. La consistenza della flotta risulta poi carente, anche quantitativamente, nei servizi di preminente interesse nazionale. Infatti, al 31 dicembre 1962 – secondo le cifre ufficiali fornite dalla relazione al bilancio annuale della Finmare – le quattro società da essa inquadrate avevano una consistenza di 90 navi per 636.338 t.s.l., con l'aumento di una sola unità, per 8 mila t.s.l., rispetto al 31 dicembre dell'anno precedente. È vero che, alla fine di quest'anno, tenuto conto delle navi in cantiere e in allestimento, la flotta Finmare arriverà alle 680 mila tonnellate ma, onorevoli colleghi, siamo ben lontani da quel 1.400.000 t.s.l., pari al 43 per cento del complesso della marina mercantile italiana dell'anteguerra!

Si obietta in proposito che, nel campo dei trasporti, si è verificata, tra l'altro, la concorrenza dell'aviazione. In effetti tale concorrenza esiste; ma se si confrontano le statistiche dei traffici, si constata che se, per quanto riguarda quelli delle rotte atlantiche, l'incremento annuale segna percentuali decrescenti, per quelli del Mediterraneo e di oltre Suez la situazione è ben diversa. Infatti, nonostante che, anche per le Nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, ed, in genere, per gran parte del Continente asiatico ed africano, vi siano linee di navigazione aerea, i servizi marittimi registrano un incremento sensibile e costante, sia nel movimento dei passeggeri che in quello delle merci.

È evidente che il passeggero che può in sei o otto ore raggiungere l'America, preferirà sempre più prendere l'aereo, che gli consentirà di economizzare il suo tempo, anziché trascorrere, specie se si tratta di uomini di affari o di politici, una settimana sul piroscafo. Nel Mediterraneo, invece, non essendovi così forti differenze nella durata dei viaggi, ed avendo questi generalmente finalità diverse da quelle dell'Atlantico, il trascorrere soltanto 24 o 48 ore su un piroscafo continuerà, come continua, a costituire motivo di preferenza, anche a titolo di riposo e di distensione di nervi, nella vita intensa e febbrile di ogni giorno. Si spiega quindi perfettamente come il movimento

dei passeggeri su queste navi, nonostante la concorrenza degli aerei, registri un incremento notevole.

Ed allora, perchè la Finmare non sviluppa adeguatamente i suoi servizi? E se la Finmare indugia o comunque non si muove, perchè il Ministero della marina mercantile non la pungola o non la incoraggia? Forse perchè il Ministero non ha a disposizione fondi adeguati per dare contributi sia per la costruzione di nuove navi che per il potenziamento dei servizi marittimi? Ma, in questo caso, perchè si adagia in una situazione simile?

Tutto ciò, lo ripeto ancora una volta, è in pieno contrasto con gli interessi della Nazione.

Alla mancanza di un adeguato sviluppo di tonnellaggio corrisponde purtroppo, nella marina sovvenzionata, anche la mancanza di iniziative per l'istituzione di nuove linee, e quindi di nuove possibilità di mercato e di sbocchi economici alla nostra esportazione, in zone dove l'iniziativa privata non si manifesta, forse perchè inizialmente incerte appaiono, per alcuni esercizi, le previsioni di rendimento economico.

Il Ministero della marina mercantile evidentemente di tutto ciò non solo non si rende conto, ma tende anzi a ridimensionare i servizi, partendo forse dal concetto che rientri nei compiti degli armatori liberi sviluppare o meno gli attuali servizi e creare nuove linee. Un simile ragionamento appare quanto mai illogico, perchè l'armatore libero ha il diritto di realizzare il suo profitto e non può certo, per un interesse superiore quale è quello nazionale, accettare in partenza, senza un corrispettivo indennizzo, una situazione di eventuale passività per alcuni esercizi.

Ed allora? Allora bisogna mettersi su un terreno realistico e considerare che le linee di preminente interesse nazionale, se devono assolvere ad una funzione di un vero e proprio servizio pubblico, come è nelle finalità che ne determinarono l'istituzione, è pacifico che devono essere gestite, come avviene per le ferrovie, anche se la gestione è passiva, almeno nella fase di rodaggio.

È vero che noi sosteniamo che, anche nei servizi pubblici, bisogna adoperarsi perchè le gestioni si svolgano su basi economiche, ma nel caso particolare di nuove linee di

navigazione si tratta di lavorare per l'avvenire; cioè di seminare oggi per raccogliere abbondantemente domani. Non va poi dimenticato che ad eventuali passività di gestione, si contrappone, in attivo, attraverso il turismo ed i noli, la possibilità di incrementare il nostro fondo monetario delle valute pregiate.

Ma la Finmare non solo non sviluppa adeguatamente la sua flotta – ed il Ministero della marina mercantile non la incoraggia, come dovrebbe, a potenziare i suoi servizi – ma, a mio modo di vedere, sta seguendo una strada sbagliata, continuando a costruire grosse navi, veri colossi, magnifiche, superbe, che fanno certo onore ai nostri cantieri ed alla tradizione marinara dell'Italia, ma che, proprio per la crescente concorrenza dell'aviazione, nei traffici di oltre oceano, stenteranno sempre più in avvenire a procurarsi una clientela sufficiente.

Essa trascura invece la costruzione di quelle motonavi di medio tonnellaggio, anche a carattere misto, passeggeri e merci, che sono particolarmente idonee ad incrementare i servizi nel Mediterraneo, sia ai fini di assicurare delle efficienti linee di navigazione, onde fronteggiare la concorrenza della bandiera straniera, sia per avere sottomano un'attrezzatura crocieristica di primissimo ordine, che contribuisce ad alimentare di valuta pregiata le casse dello Stato.

Ormai abbiamo la «Cristoforo Colombo», stanno per entrare in esercizio la «Michelangelo» e la «Raffaello», che daranno ulteriore prestigio alla nostra flotta, ma basta con tali colossi del mare, onorevole Ministro! Basta! Preoccupiamoci di impostare nei cantieri delle navi destinate a procurarci viaggiatori e merci nel Mar Nero, cioè ad assicurarsi più intensi traffici con la Russia e con la Romania, nonchè con tutti i popoli che si affacciano nel Mediterraneo e nei mari caldi oltre Suez; che tengano conto della realtà nuova che si sta determinando nel Continente africano ed in quello asiatico; che cioè tengano conto che vi sono popoli che si affacciano ora alla civiltà; che hanno di recente conquistato la loro indipendenza; che vanno organizzando le loro strutture politiche ed economiche; che hanno bisogno di intrecciare rapporti con il vecchio mondo occidentale dell'Europa e che sono tuttora serviti inadeguatamente dalla nostra marina mercantile o privi di qualsiasi collegamento marittimo con la nostra nazione.

Questa è la realtà che si continua ad ignorare, questi sono i compiti che bisogna che la Finmare si accoli ulteriormente con le sue quattro società di preminente interesse nazionale. Essa, insomma, deve assumersi compiti di più ampio respiro, deve essere creatrice di nuovi traffici, scopritrice di nuovi mercati, e quindi portatrice di valuta e di ricchezza all'economia del nostro Paese. (*Approvazioni*).

Ora, purtroppo, debbo ripetere cose che ho già detto altre volte in quest'Aula; ma lei, senatore Spagnoli, è il nuovo Ministro della marina mercantile ed io ho il dovere di segnalarle inconvenienti che è tempo ormai di eliminare. Mi riferisco in modo particolare - e qui il discorso investe ancora la Finmare - alla sperequazione tuttora esistente nella distribuzione dei servizi e del tonnellaggio delle quattro società di preminente interesse nazionale, tra il settore tirrenico e quello adriatico; e quando dico settore tirrenico mi riferisco, in modo particolare, al monopolio esercitato dal porto di Genova.

È tempo di prendere in considerazione quanto ripetutamente è stato prospettato dalla Comunità dei porti adriatici, espressione di solidale interesse di tutte le popolazioni ed i ceti economici e marinari di tale versante, che lamentano questa situazione incresciosa, la quale, se ha le sue punte nevralgiche, anche dal punto di vista politico, a Trieste; se ha le sue note dolenti a Venezia; se trova le sue ripercussioni ad Ancona, ha i suoi aspetti di particolare gravità ed ingiustizia nei più importanti scali del basso Adriatico che sono i più trascurati e non in questo settore soltanto.

Bisogna preoccuparci dell'incresciosa situazione del versante adriatico, non soltanto per esigenze di carattere economico e sociale ma, ciò che non va trascurato, per esigenze anche di ordine politico. Io ho già detto in altre circostanze, e torno a ripeterlo, che stiamo ammainando la nostra bandiera in Adriatico a vantaggio delle Nazioni dell'altra sponda che, viceversa, sono intraprendenti, si danno da fare e mettono continuamente in mare nuove navi. Non è esatto ciò che ha detto il senatore Genco, e cioè, che le navi della Jugoslavia non sono buone. La Jugoslavia ha anch'essa delle «carrette», come purtroppo ne abbiamo anche noi, ma ha anche navi di primissimo ordine per velocità, funzionalità ed attrezzatura, per

cui la concorrenza le è facile. Essa va sostituendo, con la sua intraprendenza, quello che era il primato delle nostre linee di navigazione in Adriatico. Lo stesso si può dire della Grecia. Non va poi dimenticato che altre marinerie si affacciano minacciose all'orizzonte con volontà concorrenziale nei nostri riguardi. Noi, se non stiamo fermi, camminiamo con un ritmo lento: gli altri camminano speditamente, anche perchè ottengono larghi aiuti ed incoraggiamenti, da parte dei rispettivi governi, per assolvere i compiti politici che sono ad essi affidati.

Noi abbiamo in Adriatico poche linee. Citerò, ad esempio, il porto di Bari al quale facevano capo prima della guerra 22 linee, mentre oggi se ne registrano soltanto 7. Non solo abbiamo poche linee, ma con periodicità così distanziata negli approdi, per cui tra un approdo e l'altro si inseriscono agevolmente e proficuamente le linee jugoslave e greche che riescono a portarci via molti passeggeri.

Bisogna quindi intensificare i servizi e renderli più frequenti se non si vuole consolidare tra il Tirreno e l'Adriatico quella sperequazione alla quale ho accennato in precedenza, che è ancora dell'80 e 20 per cento, mentre nell'anteguerra, era rispettivamente del 65 e del 35 per cento e, in alcuni periodi, del 50 e 50 per cento.

Il Ministero, nonostante gli appelli ad esso rivolti, ha mostrato scarso interesse a correggere una così palese ingiustizia.

Anche la Finmare sembra che non senta i problemi dell'Adriatico. È doloroso, ma è così. Al riguardo, onorevole Ministro, le debbo segnalare un episodio che sta ad indicare questa carenza di sensibilità.

Un paio di mesi fa io ebbi a presentarle, a proposito della più volte invocata istituzione del traghetto Bari-Dubrovnik (Ragusa) sollecitato non solamente dalle categorie turistiche nazionali, ma anche da quelle jugoslave, una interrogazione con la quale chiedevo precisi affidamenti circa la concreta realizzazione di questo servizi, e se si era già sul piano di stipulare la relativa convenzione con l'Adriatica di navigazione. Non ebbi risposta.

Un mese fa le inviai, onorevole Ministro, sempre sullo stesso argomento, quest'altra interrogazione: «Ai Ministri della marina mercantile e del tesoro, per conoscere: 1) i motivi per i quali,

mentre la Società adriatica di navigazione, che gestisce tra l'altro il traghetto Brindisi-Patrasso, si è dichiarata disposta ad effettuare anche il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, con capolinea e porto di armamento a Bari – così come già prospettato dal sottoscritto in una precedente interrogazione, rimasta tuttora senza risposta – si starebbe invece per procedere, secondo le informazioni della stampa, alla concessione di tale servizio che, a simiglianza di quello tra l'Italia e la Grecia, è di preminente interesse nazionale, alla Società «Linee marittime dell'Adriatico» che lo effettuerebbe col carattere di prolungamento e di variante di periodicità ad una linea già in esercizio, facente capo al porto di Ancona ed inquadrata nel settore dei servizi marittimi locali del Medio adriatico. Al riguardo è da considerare che le linee trasversali del Basso Adriatico sono state sempre di pertinenza della Società adriatica di navigazione che le aveva ereditate, nel concentramento dei servizi di preminente interesse nazionale, dalla società Puglia, che, in considerazione proprio di tali precedenti era stata incaricata dal Ministro di prendere contatti con le società armatoriali jugoslave, interessate anch'esse a contribuire al potenziamento del servizio tra le opposte sponde; 2) i motivi per i quali si consentirebbe alla società «Linee Marittime dell'Adriatico» di effettuare il servizio fino al 1966 con una vecchia nave (una vecchia «carretta») assolutamente inadatta per tonnellaggio e attrezzature, mentre la Società adriatica di navigazione lo eserciterebbe non solo con una nave tecnicamente superiore, che successivamente verrebbe sostituita da una moderna motonave di 4 mila tonnellate di stazza lorda, di fronte a quella di 3 mila prevista, in un secondo tempo, dalla Società anconetana, ma – ciò che va sottolineato – con una sovvenzione, da parte dello Stato, notevolmente inferiore e comunque limitata ai primi anni di esercizio, così come è avvenuto per il traghetto della Grecia, che non ha più sovvenzioni. Ove tali errori di valutazione e di impostazione non venissero corretti, il nuovo servizio, destinato ad assicurare tra l'Italia e la Jugoslavia un importantissimo anello turistico di carattere internazionale e di sicuro e grande sviluppo, nascerebbe inefficiente e privo di quel prestigio che soltanto la bandiera di una qualificata ed attrezzata società di navigazione può conferirgli».

Anche questa interrogazione, non ho avuto ancora risposta e - ciò che è più strano - non si è avuta neppure alcuna reazione e rimostranza da parte della Finmare, che pure avrebbe dovuto sostenere ed appoggiare la Società adriatica di navigazione, la quale così continua ad essere l'eterna sacrificata tra le quattro Società di preminente interesse nazionale.

Lei potrebbe obiettarmi, onorevole Ministro, che le Società di navigazione di preminente interesse nazionale, e quindi la Finmare, dipendono dal Ministero delle partecipazioni statali, ed è vero; ma per l'impiego delle loro flotte e quindi per l'organizzazione dei servizi di linea, non possono che dipendere unicamente dal Ministero della marina mercantile.

Si fa un gran parlare di programmazioni, che comunque sono di là da venire, e che dovrebbero essere - secondo le indiscrezioni - non orientative ma impositive, anche nei riguardi dell'iniziativa privata; cominciamo intanto a mettere un po' d'ordine nell'amministrazione dello Stato! Cominciamo per esempio a programmare con criteri di organicità e di largo respiro, nel settore stesso della marina mercantile nel quale la funzione del suo Ministero, onorevole Spagnoli, deve essere preminente di fronte a quella degli altri Dicasteri, che vi hanno una certa ingerenza, non soltanto per l'impiego della flotta delle quattro Società di navigazione inquadrate dalla Finmare, ma anche per il rapporto che vi deve essere nella ricostruzione e nel potenziamento di tale flotta fra le predette Società, in relazione alle funzioni che debbono assolvere, cioè alle esigenze di carattere nazionale di un pubblico servizio, che sono alla base dell'istituzione del gruppo.

Sempre per quanto riguarda il traghetto Bari-Ragusa, posso assicurarla, onorevole Ministro, che esso è destinato, se attrezzato adeguatamente, a convogliare un turismo di primissimo ordine, assai diverso da quello di certe comitive, che vengono in Italia con i cestini delle vivande ed i soldi contati. Si tratta di un turismo di classe che la Jugoslavia attira lungo l'incantevole sua costa adriatica e che, disceso fino a Ragusa, preferirebbe - anzichè tornare sull'istesso percorso - attraversare il mare e sbarcare a Bari, e quindi rientrare nel circuito europeo. Bisogna consentire a questo turismo qualificato di inserirsi agevolmente - come è

desiderato - nei vari itinerari caratteristici della nostra Nazione, sia per farlo puntare, dopo la visita di Bari e della Puglia, su Napoli, la Sicilia e le altre regioni meridionali, sia per farlo risalire, attraverso la costruenda autostrada adriatica o l'autostrada Bari-Napoli, e quindi l'autostrada del sole, lungo la Penisola. Questo traghetto è destinato ad assumere un'importanza non inferiore - probabilmente superiore - a quella dello stesso traghetto tra Brindisi e la costa greca, che sta dando ottimi risultati.

Se è così, come è così, onorevole Ministro, non è con la navicella che sarebbe destinata ad iniziare il servizio che dobbiamo incoraggiare i turisti a venire in Italia!

Uno dei provvedimenti di legge che sono in discussione prevede (è stato rilevato criticamente dal collega Adamoli) anche il premio per l'acquisto di navi all'estero di limitato tonnellaggio, cioè di navi di 1500 tonnellate. Ebbene, se si vuol trovare un arrangiamento, diciamo così, per istituire adeguatamente questo servizio, che è quanto mai urgente, non è difficile trovare sul mercato internazionale una nave traghetto, in ottime condizioni, che però dovrebbe essere di stazza alquanto superiore alle 1.500 tonnellate.

Non si concepisce poi in base a quali criteri si vorrebbe snaturare la caratteristica che un traghetto deve possedere. Traghetto significa spola diretta da una sponda all'altra; invece quello destinato a collegare Bari a Ragusa, diventerebbe il prolungamento di una linea esistente, in partenza da Ancona e diretta a Spalato, con due toccate settimanali al porto di Bari. Si tratterebbe, insomma, di allargare la competenza di attività di una società armatoriale che ha in concessione i servizi locali del Medio adriatico.

FRANZA. Possono coesistere le due cose.

CROLLALANZA. Comunque, io devo ricordare che la legge che regola le nuove convenzioni con le società di preminente interesse nazionale, ha precisato anche quelli che sono i servizi locali limitandone la sfera al medio ed alto Adriatico. Ogni allargamento di tale sfera nel basso Adriatico è da considerarsi perciò arbitrario.

Onorevole Ministro, io richiamo su quanto ho prospettato la sua attenzione. Non so se per l'istituendo servizio il Tesoro abbia già controfirmato il provvedimento di concessione; ma ove ciò non fosse ancora avvenuto, io la prego di riesaminare il problema, che è di fondamentale importanza per l'incremento del turismo ed è da considerare di carattere nazionale.

Desidererei spaziare ancora nell'ambito delle attività del Ministero per le ragioni che ho già accennato all'inizio del mio intervento, ma mi rendo conto del tempo a disposizione e della necessità, comunque, di non abusare della pazienza dei colleghi. Sorvolerò pertanto sulla questione del piano dei porti, che peraltro costituisce uno degli aspetti principali su cui deve inquadrarsi una politica marinara di largo respiro, riservandomi di trattare il problema in altra sede, tenuto conto anche del fatto che, per la parte esecutiva, esso rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda, invece, le costruzioni navali, vorrei raccomandarle, onorevole Ministro, di non trascurare anche le imbarcazioni da diporto. Durante questa discussione è stato contestato, dal collega Adamoli, l'opportunità di sovvenzioni per tali tipi di natanti. È questione di intendersi. Io penso che sia opportuno incoraggiare specialmente nei giovani la passione del mare, e quindi l'interesse al turismo nautico, favorendo la diffusione, già largamente raggiunta in altre nazioni, delle imbarcazioni da diporto, con particolare riguardo a quelle alla portata, diciamo così, del ceto medio, cioè alle utilitarie del mare. Lo sviluppo costruttivo di simili imbarcazioni, oltre ad alimentare l'attività di tanti piccoli preziosi cantieri, incoraggierebbe sempre più i nostri lavoratori, siano professionisti, impiegati o operai, dopo una settimana di lavoro, ad abbandonarsi alla gioia del mare, ad apprezzare la bellezza e la grandiosità della vita sul mare, che rende più puri e più buoni. È da considerare, inoltre, che la marina da diporto va incoraggiata anche perchè è suscettibile di attirare nei nostri porti turisti e valuta straniera.

Un breve accenno, onorevole Ministro, intendo fare anche al settore della pesca, che interessa oltre 132 mila lavoratori e più di 15 mila unità motorizzate. La vita dei pescatori è sempre più ingrata, e in Adriatico è diventata drammatica. Il depaupera-

mento del patrimonio ittico, verificatosi con la distruzione del novellame, con la pesca di frodo a base di esplosivi e con le reti a strascico, che hanno pulito il fondo del mare lungo le acque delle nostre coste, spinge i pescatori a prendere il largo verso l'altra sponda, e quindi al pericolo delle vessazioni delle corvette jugoslave, nonostante che la protezione dei nostri mezzi di sorveglianza sia molto scarsa. È un rischio questo non compensato da adeguato profitto, perchè non è infrequente il caso, a pesca compiuta, e quando le stive sono ricolme, di subire il sequestro del pescato e delle reti e l'imprigionamento degli armatori e della ciurma. È un problema perciò che va rivisto, sia ai fini del rinnovo dei trattati di pesca con la Jugoslavia e con la Tunisia, sia ai fini del trattamento assistenziale dei pescatori, sia ai fini delle costruzioni, che debbono tendere sempre più ad essere idonee alla pesca di altura, oltre Gibilterra e Suez, la sola che può offrire adeguato compenso alla vita di sacrificio di chi trascorre tutto l'anno sul mare.

Infine, onorevole Ministro, per concludere, desidero richiamare la sua attenzione, in modo particolare, sul settore dell'istruzione marittima. Bisogna ottenere dal Ministero della pubblica istruzione la trasformazione delle scuole professionali, inquadrare nell'ENAM e per le quali vi è un commissario da 20 anni, in veri e propri istituti statali professionali marittimi, capaci di assicurare alla nazione generazioni di esperti naviganti.

Il problema va rivisto anche da un punto di vista umano, se si considera che le retribuzioni degli insegnanti dell'ENAM, quando si tratta di incaricati, si aggirano dalle quattro ad un massimo di venti mila lire, mentre gli stipendi dei titolari non superano le 50 mila lire. Non vi è alcuna giustificazione plausibile per non elevare questo tipo di insegnamento a quella dignità ed a quel rendimento, da tempo ripetutamente invocati, ed a portare i compensi, per ragioni di equità, all'istesso livello degli istituti statali.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per realizzare una politica marinara di vasto respiro, che incrementi i servizi di navigazione di preminente interesse nazionale; che incoraggi con contributi la marina libera - la quale non ha indugiato, subito dopo la fine della guerra, a ricostruire la sua flotta - ad

intraprendere ulteriori iniziative, capaci di assicurare nuovi sbocchi alla nostra economia; che determini un ritmo più intenso nell'ammodernamento e ringiovanimento della flotta e nella riorganizzazione dei cantieri; che procuri lavoro adeguato alle maestranze; che assicuri lo sviluppo delle opere e delle attrezzature nei porti; che potenzi il settore della pesca nelle sue molteplici esigenze; che incoraggi la costruzione delle imbarcazioni economiche da diporto per suscitare la passione dei giovani alla vita del mare, occorrono certamente mezzi finanziari adeguati, che vicesa, purtroppo, scarseggiano ora nelle casse dello Stato.

Tali mezzi però possono e debbono essere reperiti se, sia pure gradatamente, sul piano della priorità negli investimenti, sarà data la precedenza a quelli destinati ad incrementare le fonti della nostra economia, anziché a realizzare, per esempio, l'istituzione delle Regioni a statuto ordinario, la nazionalizzazione delle aree fabbricabili ed altre cosiddette riforme di struttura, di cui la gran maggioranza degli italiani non avverte il bisogno, ma giustamente, invece, teme i pericoli di ordine politico, le gravi conseguenze finanziarie e gli ulteriori guasti nella stessa economia, già sconvolta per la demagogica attività svolta finora dai Governi di centro-sinistra.

Onorevole Ministro, io so che ella si è assunto il gravoso compito con molto impegno e passione, con quello stesso impegno e passione che hanno caratterizzata la sua proficua attività nell'importante settore della ricostruzione edilizia. Voglio augurarmi, pertanto, che i lineamenti programmatici che ella ebbe a tratteggiare, nei giorni scorsi, in sede di Commissione competente, per potenziare organicamente la vita marinara della nazione, si trasformino alfine in concrete realizzazioni e trovino, onorevole Ministro, accanto ai suoi propositi, la solidarietà collegiale del Governo. Questi, però, appare in tutt'altre faccende affaccendato, e quindi il nostro Gruppo, anche in questa circostanza, non può che riconfermargli la sua netta sfiducia. *(Vivi applausi dall'estrema destra. Molte congratulazioni).*

Su un ordine del giorno relativo alla riforma del sistema fiscale (*)

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 23 settembre 1964)

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, spiegherò molto brevemente i motivi che mi hanno consigliato di presentare quest'ordine del giorno ad integrazione di quello che era stato in precedenza concordato in Commissione e che è proposto dalla Commissione medesima.

L'ordine del giorno si riferisce al disegno di legge n. 740 che prevede alcuni sgravi dei contributi sociali che il Governo si accolla totalmente o in parte onde evitare l'ulteriore aumento dei prezzi e favorire la produzione ai fini dell'esportazione. Ora,

(*) Il testo dell'ordine del giorno presentato da Crollalanza era il seguente:

Il Senato,

con riferimento alle norme contenute nel decreto-legge 31 agosto 1964, n. 706, concernente l'assunzione da parte dello Stato del finanziamento di alcune forme di assicurazioni sociali, in relazione alle esenzioni dalle contribuzioni disposte dall'articolo 2, comma primo, lettere *a)* e *b)*, ed alle riduzioni previste dall'articolo 2, comma secondo, lettere *a)* e *b)*, conferma la interpretazione letterale e logica del testo legislativo e cioè che i fondi speciali, le gestioni autonome e gli Enti sostitutivi delle assicurazioni sociali obbligatorie, sono esclusi dal provvedimento.

per quanto il provvedimento sia nella lettera e nell'interpretazione molto chiaro, nel senso che si riferisce unicamente ad alcuni contributi che riguardano l'Istituto di previdenza sociale e l'INAM, tuttavia il decreto-legge, quando è stato reso noto, ha dato luogo ad interpretazioni arbitrarie. Arbitraria è infatti l'interpretazione che si tenderebbe a dare alla legge nei riguardi dell'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani, che ai fini dei contributi delle assicurazioni sociali obbligatorie è un ente sostitutivo. L'articolo 2 della legge 20 dicembre 1951, n. 1564, stabilisce al riguardo che «le misure dei contributi dovuti all'Istituto non possono essere inferiori a quelle stabilite per le corrispondenti forme di previdenza e assistenza obbligatorie».

Ebbene, nonostante che il decreto-legge sia chiaro, nel testo e nelle finalità che esso intende perseguire, e nonostante che, in via breve, i funzionari responsabili del Ministero del lavoro abbiano assicurato che la legge non riguarda l'Istituto di previdenza dei giornalisti, l'Unione nazionale degli editori ha emanato una circolare con la quale invita le amministrazioni dei giornali ad apportare le riduzioni previste dalla legge ai contributi da versare all'INPGI.

Per questi motivi, durante l'esame del provvedimento in sede referente fu presentato dal collega Nencioni e da me un emendamento inteso a chiarire la effettiva portata della legge. In Commissione, però, si ritenne più opportuno concordare con lo stesso rappresentante del Governo, che è lo stesso senatore Feonaltea qui presente, un ordine del giorno interpretativo, che è quello sottoposto all'esame ed all'approvazione della nostra Assemblea.

Senonchè, un più attento esame della stesura di tale ordine del giorno mi ha consigliato – ad evitare ogni equivoco e sottigliezza di interpretazione, tenuto conto del particolare carattere di ente sostitutivo che ha l'Istituto – di sottoporre all'approvazione del Senato e all'interpretazione definitiva del Governo un altro ordine del giorno, che ricalca quasi completamente quello già concordato aggiungendo, però, nella parte terminale, che «oltre i fondi speciali e le gestioni autonome» anche «gli enti sostitutivi delle assicurazioni obbligatorie» sono esclusi dal disegno di legge.

Qualora questa interpretazione non fosse accettata dal Governo, le amministrazioni dei giornali si sentirebbero autorizzate a versare all'Istituto di previdenza dei giornalisti contributi ridotti, ciò che rappresenterebbe, senza rivalsa, una minore entrata nel quadrimestre di ben 150 milioni.

Io prego pertanto l'onorevole Sottosegretario, che qui sostituisce il Ministro, di accettare l'ordine del giorno, sul quale lo stesso ministro Delle Fave (con il quale ho parlato ieri) si è dichiarato d'accordo.

**Sul disegno di legge:
Bilancio di previsione dello Stato
per l'anno finanziario 1965**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 19 febbraio 1965)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro dei lavori pubblici, onorevoli colleghi, debbo dichiarare innanzi tutto che fino a ieri ero alquanto perplesso sull'opportunità di partecipare o meno a questa discussione, così come da dodici anni vado facendo, tenuto conto della ristrettezza dei tempi che caratterizzano la nuova procedura per l'approvazione del bilancio dello Stato, per cui viene a mancare la possibilità di un ampio ed approfondito dibattito settoriale, sia in Aula, sia in Commissione, dove i tempi non sono meno ristretti di quelli dell'Aula.

Questo mio rilievo è condiviso d'altra parte largamente da colleghi autorevoli di questa Assemblea ed ha avuto echi, non più tardi dell'altro ieri, da parte del senatore Lussu, che è giunto alla conclusione che, tenuto conto del modo come si svolge il dibattito, non valga la pena di parteciparvi.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, lei ha 50 minuti di tempo per esporre il suo pensiero e, se vuole, può anche abbondare; ma lei non può rivolgere alcun rilievo alla

Presidenza, perchè la procedura seguita è quella che il Senato ebbe già ad approvare. Dobbiamo del resto riconoscere che la discussione, in Commissione come in Assemblea, è stata ampia.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, se mi consente, con tutto il riguardo che le devo, tengo a farle notare che oggi, per esempio, sono stati posti in discussione ben tre stati di previsione della spesa: quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei trasporti e dell'aviazione civile.

PRESIDENTE. Lei sa che il bilancio è unico.

CROLLALANZA. Mi lasci dire, sono d'accordo con lei che il bilancio è unico: tuttavia in una sola giornata non è agevole discutere tre stati di previsione e quindi tre settori di attività della Pubblica amministrazione.

Io mi domando se ciò incoraggi molti colleghi a partecipare alla discussione e quelli che vi partecipano a svolgere con una certa ampiezza il proprio pensiero.

Chiusa questa premessa, la quale non vuole essere di critica alla Presidenza, ma ad una procedura che potrebbe anche essere modificata, dichiaro che ho sciolto il quesito e superata la perplessità, in quanto ho ritenuto che, tutto sommato, non mi doversi sottrarre a prospettare alcune considerazioni su un importante settore di attività della Pubblica amministrazione, anche se, per alcuni aspetti, debbo ripetere cose che vado dicendo da alcuni anni in quest'Aula.

Dovendo esaminare l'allegato al bilancio, che riguarda il Ministero dei lavori pubblici, mi è parso naturale, convenientemente, esaminarlo anche nel quadro delle prospettive del progetto di programmazione, - che ci è stato distribuito solo a seguito delle sollecitazioni partite dalla nostra parte - il quale offre vasta materia al riguardo di elementi meritevoli di essere considerati.

Ebbene, dal confronto di tali prospettive con la realtà del bilancio dello Stato, per la parte che si riferisce al Ministero dei lavori pubblici, ho tratto alcuni dati che mi sembra opportuno prospettare all'attenzione dell'Assemblea e dello stesso Ministro.

Nello schema della programmazione, per opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici, da realizzarsi nel quinquennio 1965-1969, è calcolata una spesa, *grosso modo*, di oltre 5.000 miliardi, prescindendo da quella di 8.000 miliardi e 750 milioni che è prevista per l'edilizia sovvenzionata e convenzionata. La suddivisione degli stanziamenti per le varie categorie di opere è la seguente: per la viabilità (strade e autostrade) sono previsti 2.380 miliardi, per i porti 260 miliardi, per gli aeroporti 140 miliardi, per le idrovie 50 miliardi, per le opere idrauliche 300 miliardi, per le opere igieniche e sanitarie 300 miliardi in aggiunta ai 200 di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, per l'edilizia pubblica 450 miliardi, per quella scolastica 1.025 miliardi e per altre opere 180 miliardi.

Cinquemila miliardi per investimenti in opere pubbliche, tenuto conto che si riferiscono a un quinquennio, dovrebbero rappresentare, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, una media di stanziamenti di 1.000 miliardi all'anno; quindi, per l'esercizio in corso, iniziatosi con l'esercizio provvisorio, un quinto di questi 5.000 miliardi dovrebbero, teoricamente, con successivi provvedimenti, essere spendibili entro l'anno.

Queste notevoli prospettive per essere, però, operanti nel '65 presuppongono possibilità di tempestiva approvazione del programma e delle relative leggi finanziarie, perchè io devo ritenere che difficilmente la programmazione, così come è impostata nello schema di progetto, possa rappresentare un documento legislativo di carattere anche finanziario; ma ciò lo discuteremo a suo tempo, come discuteremo il carattere che la programmazione dovrà assumere nei riguardi dell'iniziativa privata.

Occorrerà, quindi, procedere tempestivamente ad un adeguato reperimento dei fondi, a copertura dei previsti investimenti, in base all'articolo 81 della Costituzione, e ciò indipendentemente dalla previsione teorica di un aumento del reddito del 5 per cento. Inoltre è da pensare che per mettere in movimento la mole delle opere programmate, e quindi le attività che ne derivano, si dovrebbe provvedere in precedenza al potenziamento degli organi e del personale del Ministero dei lavori pubblici; ed è da presumere anche che, per realizzare

tutto quanto è previsto, si dovrebbero anche forzare determinati tempi tecnici, il che è alquanto discutibile.

Comunque, di fronte a un così vasto miraggio, perchè di ciò si tratta, sta la realtà dello stato di previsione della spesa del Ministero, che è sottoposto al nostro esame. Qui vale la pena, per quanto sia da ritenere che parecchi colleghi abbiano certamente approfondito l'esame di tale documento, rilevare quelle cifre che appaiono più significative e di maggiore eloquenza su questa realtà. Esaminiamole rapidamente, sinteticamente: nello stato di previsione sono previsti stanziamenti complessivi di 405 miliardi ed oltre 854 milioni. Escludendo le spese correnti generali, le manutenzioni che ammontano solo a 19 miliardi, le annualità impegnate in esercizi precedenti, che complessivamente raggiungono i 58 miliardi e 89 milioni, restano 347 miliardi e 765 milioni. Ma non è finito, perchè bisogna procedere ad altre sottrazioni. Escludendo ancora da tale ammontare gli stanziamenti per annualità di lavori eseguiti in esercizi precedenti - che dovrebbero più logicamente gravare sul bilancio del Tesoro e non appesantire o inflazionare di cifre che non hanno significato, ai fini degli investimenti, lo stato di previsione dei Lavori pubblici - e quindi sottraendo a questo titolo altri 137 miliardi e 659 milioni rimangono disponibili 210 miliardi e 105 milioni.

Esaminiamo anche la suddivisione di questa disponibilità di 210 miliardi e 105 milioni tra quelli in unica soluzione e quelli in annualità. Ebbene, in unica soluzione risultano stanziati solo 39 miliardi e 635 milioni per opere da autorizzarsi con la legge del bilancio. Richiamo l'attenzione su questa cifra che è una delle cifre sostanziose del bilancio. Sono, inoltre, stanziati altri 161 miliardi e 424 milioni, ma essi si riferiscono ad opere in corso, previste da leggi speciali, alcune delle quali in via di completamento, altre ancora in via di sviluppo. Ed allora, complessivamente, per opere da eseguire o in corso, pagabili in unica soluzione, si hanno 210 miliardi. Aggiungendo anche i fondi iscritti sul bilancio del Tesoro, in via cautelativa, per opere per le quali sono in fase di elaborazione i relativi provvedimenti legislativi, che si aggirano su 32 miliardi e 580 milioni (dei quali però io ho rilevato la cifra complessiva, pur incidendo in tale cifra alcuni miliardi in opere in annualità, che non ho avuto il

tempo di accertare) il totale delle disponibilità in unica soluzione, cioè pagabili non a rate, per intenderci, è di 233 miliardi. Qual è invece la situazione degli stanziamenti in annualità? Essa è di 4 miliardi e 875 milioni per l'incidenza annuale di opere previste da leggi speciali; cioè anche in questo caso per opere o già completate e che devono essere collaudate - e per le quali c'è da pagare soltanto l'annualità - o per opere ancora in fase di esecuzione; nonché di 4 miliardi e 20 milioni per nuove opere pubbliche da autorizzare con la legge di bilancio. In totale per annualità si hanno disponibili 8 miliardi e 895 milioni.

C'è da fare infine un altro computo, con il che arriveremo alla conclusione del conteggio. Quali sono le effettive disponibilità di investimenti per nuove opere? In un'unica soluzione, per stanziamenti di bilancio, 39 miliardi; iscritti nel bilancio del Tesoro, 32 miliardi: totale, 72 miliardi. Dall'ammontare complessivo, dunque, dello stato di previsione della spesa del Ministero, ammontante ad oltre 400 miliardi, solo 72 miliardi rappresentano le possibilità di finanziamento per le nuove opere a pagamento non differito. In annualità sono disponibili, invece, poco più di quattro miliardi per la concessione di contributi, dai quali, in potenza, teoricamente si può sviluppare una massa notevolissima di opere, in prevalenza di enti locali, ma qui occorre fare qualche considerazione.

Il collega Zannier, nella sua egregia relazione, frutto della fatica non indifferente che ha dovuto affrontare per stilare in brevissimo tempo il parere della Commissione allegato agli atti del bilancio, pur essendo stato quanto mai obiettivo, preciso nell'indicare parecchi aspetti delle carenze nonché delle realizzazioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici, si è un po' lasciato andare all'euforia quando, tirando le somme degli stanziamenti, ha previsto una possibilità di sviluppo di opere per 1.500 miliardi. Dio volesse che potessimo effettivamente realizzare una così ingente mole di opere! Egli è giunto a tale previsione sommando ai fondi spendibili in un'unica soluzione ed in annualità, anche i finanziamenti, attraverso i mutui, degli enti locali, per opere di loro competenza, quali gli acquedotti, l'edilizia scolastica, le fognature, eccetera, nonché gli stanziamenti dell'ANAS, i 150 miliardi della Gescal, e financo il parziale

utilizzo dei residui passivi, liberati dallo stato di congelamento, in una misura aggirantesi sui 300 miliardi!

Il ragionamento potrebbe non fare una grinza, se noi fossimo in periodi normali di affluenza del risparmio alle Casse postali, alle banche, ai titoli obbligazionari; se fossimo in condizioni di amministrazione non disinvolta da parte di parecchi enti locali, i quali, per municipalizzare determinati servizi o per svolgere altre attività che, per lo meno in questo momento, non appaiono urgenti, hanno impegnato fino all'ultima possibilità di delegazione di cespiti, ai fini di garantire i mutui con gli istituti che dovrebbero concederli; se la Cassa depositi e prestiti non fosse stata distratta, con dei provvedimenti a mio avviso inopportuni, dal suo compito istituzionale, che è quello di finanziare unicamente gli enti locali; se non si dovessero registrare nell'ultimo esercizio quei 1.600 miliardi di disavanzo fra amministrazioni provinciali e comunali; se non si fosse già raggiunto da parte di tali Enti un blocco consolidato di oltre 4.000 miliardi di debiti; se non vi fossero difficoltà sempre maggiori, anche da parte degli Istituti delle case popolari e dell'INCIS, a procurarsi i finanziamenti per poter rendere operanti i contributi promessi dal Ministero per le loro realizzazioni.

Si dice: ma si sta per varare una programmazione che non prevede solamente le spese necessarie per realizzare determinati obiettivi, per colmare determinate lacune, per assicurare un miglior tenore di vita al popolo italiano, ma anche delle entrate che saranno assicurate nel quinquennio dall'incremento del reddito nazionale nella misura del 5 per cento. Ma la realtà è purtroppo un'altra! In linea di massima, noi non siamo contrari alla programmazione; si tratterà di vedere, al momento della discussione di tale progetto, e dopo che il CNEL avrà espresso il suo parere e quindi il Governo avrà portato o meno i necessari ritocchi, quale sarà il suo definitivo contenuto; cioè se sarà una camicia di Nesso che si vuol mettere agli operatori economici, o se invece costituirà un quadro di orientamento per essi, ed innanzi tutto uno strumento per rimettere ordine nell'Amministrazione dello Stato. In tal caso noi saremo favorevoli; ma tutto ciò lo vedremo al momento opportuno.

Comunque, il giorno che dalla programmazione come legge quadro scaturiranno delle leggi finanziarie che riguarderanno

questo o quel settore – quello delle opere pubbliche, della finanza locale o di qualsiasi altra attività, – è pacifico che dovrà essere accertata la relativa copertura dei previsti finanziamenti in base all'articolo 81 della Costituzione. E con i tempi che corrono, con la congiuntura sfavorevole che non accenna a migliorare, ma che anzi va sempre peggiorando, non si sa fino a che punto il miraggio della programmazione potrà tradursi in concrete ed effettive realizzazioni, per lo meno in questo esercizio finanziario che è il primo dei cinque su cui essa si articola! Ecco perchè ho voluto esaminare la realtà delle cifre del bilancio, per quanto si attiene al Ministero dei lavori pubblici, di fronte alle prospettive più o meno illusorie e nel quadro della programmazione.

Detto ciò, e chiusa questa parte del mio intervento, prospetterò alcuni problemi che mi sembrano meritevoli di particolare interessamento. Accennerò innanzitutto al problema della sistematica regolazione dei corsi d'acqua, problema questo che considero fondamentale e di assoluta priorità nella graduatoria delle opere da finanziare. Tale sistemazione scaturisce dal piano orientativo, che fu a suo tempo compilato dal Ministero dei lavori pubblici, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e varato con la legge del 19 marzo 1952, n. 184. Esso ha per obiettivo, non dimentichiamolo, questi due compiti: arrestare i movimenti franosi ed erosivi del suolo, nonchè difendere dalle esondazioni campagne ed abitati; conseguire una razionale utilizzazione del patrimonio idrico nazionale sia ai fini dell'irrigazione che dell'alimentazione e dello sfruttamento idroelettrico.

La previsione iniziale del piano prevedeva un fabbisogno di 1.000 miliardi e 450 milioni scaglionati in un trentennio. Il piano, però, è stato aggiornato nell'ottobre 1963 ed è salito alla maggiore previsione di 1.000 miliardi e 556 milioni, così suddivisi: per opere idrauliche, cioè per opere di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici, 739 miliardi; per opere idraulico-forestali, di competenza in parte del Ministero dell'agricoltura ed in parte della Cassa per il Mezzogiorno, 656 miliardi; per opere a carattere prevalentemente a servizio dell'agricoltura 161 miliardi. Ho già detto che il piano dovrebbe concludersi in un trentennio; devo però aggiungere che per il

primo decennio erano previsti impegni per le opere più urgenti, per ben 848 miliardi.

Quale è stato invece l'ammontare degli impegni e quindi il complesso delle realizzazioni nel decennio? Da parte del Ministero dei lavori pubblici sono state eseguite opere per 231 miliardi e 874 milioni, di cui 25 miliardi per lavori però che non erano compresi nel piano ma che si sono resi successivamente necessari; da parte del Ministero dell'agricoltura 111 miliardi e 627 milioni di cui 4 miliardi e 953 milioni non compresi nel piano, e da parte della Cassa per il Mezzogiorno 183 miliardi e 282 milioni di cui 14 miliardi e 784 milioni non compresi nel piano. Ora escludendo le opere non previste dal piano per circa 44 miliardi e 739 milioni, sono stati impegnati soltanto 482 miliardi e 24 milioni, di fronte agli 848 miliardi previsti nel primo decennio per le opere ritenute allora indifferibili, tra cui il Po, il Reno, l'Adige, il Volturno, il Calore, eccetera. Sostanzialmente è stato impegnato e realizzato in tale periodo poco più del 50 per cento della previsione di spesa.

Ma, tenuto conto dei danni che sono derivati a seguito delle esondazioni, nonché delle opere realizzate e successivamente andate a male per nuove calamità; e considerando inoltre le successive variazioni al piano, ammontanti a 213 miliardi, per la sua completa attuazione, resterebbero da eseguire opere per ben 1.287 miliardi e 887 milioni, cioè per ben il 72 per cento.

E non è tutto, perchè questa previsione si riferisce al 1963; ed è ricavata dai dati tratti dalle pubblicazioni del Ministero dei lavori pubblici. Tali dati mancano però di un successivo elemento, cioè, dell'aumento dei prezzi verificatosi in quest'ultimo periodo di congiuntura, aumento che mediamente si aggira dal 30 al 40 per cento ed in qualche caso raggiunge anche il 50 per cento.

Allora voi comprendete, onorevoli colleghi, che qui le cifre diventano astronomiche. Il fatto preoccupante non è solo che le previsioni di spesa diventino astronomiche, ma anche ed essenzialmente che la ulteriore rovina idrogeologica della Nazione si sviluppi in progressione geometrica; per cui il fabbisogno di oggi, a distanza di un anno, non solo non è più lo stesso, ma in alcuni casi si moltiplica.

Questo è un problema di una imponente, direi di una grandiosità enorme, ma che, purtroppo – diciamolo pure – in un periodo in cui, bene o male, altre realizzazioni si sono conseguite, non ha avuto quell'impegno e quella comprensione da parte del Governo, che erano quanto mai necessari, e che, d'altra parte, erano stati più volte sollecitati, sia da tecnici autorevoli, sia dal Parlamento, in conseguenza delle frequenti esondazioni dei fiumi; delle calamità verificatesi nella valle del Po; delle distruzioni di beni prodotte dalle piene rovinose del Reno, del Calore, e di altri corsi d'acqua fluenti o torrentizi, ed in conseguenza del disfacimento della montagna per vastissime estensioni di territorio, lungo tutto il crinale dell'Appennino, dall'Emilia-Romagna fino alla Puglia ed alla Calabria.

Ci troviamo dunque di fronte ad una realtà paurosa che è derivata dagli insufficienti mezzi finanziari che sono stati fin'ora impegnati. La mancanza poi di personale tecnico, che si è determinata nei ruoli del Genio civile, costituisce inoltre motivo di più vive preoccupazioni per gli ulteriori inconvenienti che ne potrebbero derivare.

Bisogna pertanto correre ai ripari e riservare a questo settore delle opere pubbliche la priorità assoluta.

Certo, vi sono molti altri problemi da fronteggiare, molte altre opere da realizzare, tutte utili: scuole, ospedali, strade, acquedotti, fognature; ma preoccupiamoci di evitare che dal disordine idrogeologico, non adottandosi adeguate provvidenze ed interventi tecnici, si determinino ulteriori disastri e che vite umane e beni della Nazione siano ancora distrutti.

Purtroppo, lo stato di previsione della spesa del Ministero per l'esercizio 1965, non prevede a questo titolo che 30 miliardi, in base alle leggi 9 agosto 1954, n. 638 e 25 gennaio 1962, n. 11.

Ma vediamo quali prospettive contiene il progetto di programmazione: esso prevede per il quinquennio soltanto 300 miliardi! Ho già fatto presente che, nel decennio passato, avrebbero dovuto essere eseguite opere per 850 miliardi, mentre ne sono state realizzate poco più della metà; ebbene, se, nel quinquennio, non si provvede a finanziare neanche ciò che era stato previsto per le opere idrauliche dichiarate indifferibili, al momento della compilazione del piano orientativo, evidente-

mente si impostano delle cifre che sono fuori della realtà! I 300 miliardi previsti dalla programmazione sono assolutamente insufficienti, tanto più che essi comprendono 44 miliardi per interventi già programmati, 10 miliardi per le manutenzioni e 20 miliardi per interventi straordinari. Auguriamoci che il Padreterno non renda mai utilizzabili questi 20 miliardi per pubbliche calamità!

Le conseguenze del disordine idrogeologico, sono state puntualizzate in una recente interessante pubblicazione del Ministero dei lavori pubblici, il quale è veramente benemerito per una serie di monografie che ci forniscono dati statistici quanto mai eloquenti e che suffragano la tesi che andiamo esponendo da anni in quest'Aula.

La pubblicazione alla quale ho fatto cenno riguarda il fenomeno e l'entità dei movimenti franosi in Italia e mette in evidenza la progressione geometrica del movimento di rovina geologica che si va determinando.

Nel primo semestre del 1957 si sono verificate in Italia 1.987 frane; nel secondo semestre del 1963 esse sono già diventate 2.685, cioè c'è stato un incremento di 698 unità.

Quante di queste frane colpiscono i centri abitati, cioè la vita delle popolazioni? 783 nel primo semestre del 1957, 1.094 nel secondo semestre del 1963; cioè 310 Comuni in più dissestati ed in pericolo di scivolare a valle o di precipitare paurosamente in qualche burrone!

Anche i dati relativi alla ripartizione geografica nel territorio nazionale sono eloquenti: la Campania ha il primato, con 175 Comuni minacciati da frane; seguono la Sicilia con 151, la Lucania con 104, gli Abruzzi con 107, l'Emilia-Romagna con 88; la Calabria con 75, le Marche con 66, la Toscana con 54.

Onorevole Ministro, lei che è meridionale, che è calabrese, conosce bene la realtà di quel che io sto illustrando, la conosce perchè la vive nella sua terra. Domando ora a lei, responsabilmente: non le pare che sia doveroso preoccuparsi adeguatamente di questo problema? Finchè le forze naturali che l'uomo non può prevenire e dominare si scatenano creando lutti e rovine, non ci resta che piangere le vittime e provvedere alla ricostruzione; ma quando, per negligenza o scarsa comprensione, non si provvede tempestivamente a scongiurare i disastri che

si possono evitare, allora, signori del Governo, non vi sono giustificazioni che tengono. Io faccio perciò appello al vostro senso di responsabilità, specie dopo alcune recenti gravissime calamità, perchè sia fatto tutto il possibile per provvedere, su un piano di assoluta priorità, ad alcune tra le più urgenti esigenze che si riscontrano in questo settore.

Vi sono dei Comuni minacciati da frane dove la popolazione resiste a trasferirsi altrove perchè è nata lì, perchè è cresciuta lì, perchè lavora lì; in tal caso bisogna anche adottare dei provvedimenti di forza per allontanarla dai quei luoghi che minacciano di precipitare.

Un altro settore, onorevole Ministro, sul quale richiamo la sua attenzione è quello delle opere marittime. Anche per queste opere il mancato tempestivo intervento manutentorio determina fenomeni di danno in progressione geometrica e quindi fabbisogni finanziari che si moltiplicano rapidamente. È da considerare poi che i nostri porti non sono più adeguati, a differenza di quelli della Germania, della Francia e dell'Olanda, per sviluppo di banchine, per attrezzatura e per fondali, ad assicurare il normale traffico commerciale ed industriale, il quale, pure, assorbe, in media, l'80 per cento del nostro movimento commerciale tra importazione ed esportazione.

A questo titolo, nello stato di previsione della spesa del Ministero, sono stanziati solo 2 miliardi 970 milioni per nuovi interventi, in aggiunta però ai 4 miliardi che derivano da stanziamenti speciali per alcuni porti ed ai 10 miliardi che sono accantonati in quel fondo del Tesoro, a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, in attesa dell'emanazione di alcuni provvedimenti legislativi. Questi 10 miliardi dovrebbero rappresentare, di fronte al fabbisogno concordato tra il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina mercantile, che prevede la spesa di ben 650-700 miliardi, l'incidenza della spesa per quest'anno. Evidentemente si mostra di ignorare che, solo per riparare i danni prodotti dalle mareggiate che si sono verificate in questi ultimi anni e che sono stati solo in parte riparati, occorrono cifre otto, dieci volte superiori a quelle che sono a disposizione sul bilancio del Tesoro! Ma, onorevole Ministro, anche il progetto di programmazione non è conforme alle effettive esigenze, prechè prevede soltanto, per il quinquennio,

un fabbisogno di 260 miliardi. Ora, se si calcola che occorreranno non meno di 100 miliardi per riparare i danni e per alcuni degli interventi più urgenti, rimarrebbero a disposizione nel quinquennio, scalando anche i dieci miliardi del Tesoro che ne sarebbero l'anticipo, dai 150 ai 160 miliardi; cifra questa assolutamente irrisoria per poter adeguare i nostri porti, dal punto di vista delle opere di ampliamento, di escavazione dei fondali e di attrezzatura meccanica, alle esigenze inderogabili della navigazione.

Io non citerò località ove particolarmente è più vivo il bisogno, perchè non voglio fare del regionalismo, ma mi limiterò solamente a ricordare a lei che è meridionale che, tra l'altro, si ignora anche la realtà nuova del Mezzogiorno, che ha bisogno di strutture efficienti anche di carattere portuale, se il processo di industrializzazione in atto deve avere il suo sbocco di espansione nel Mediterraneo, come è logico, e non essere concorrente alle industrie settentrionali. La previsione dunque, lo ripeto, è assolutamente inadeguata, ed io sto citando queste cifre e facendo questi rilievi, non per uno scopo polemico o di preconcepita opposizione, ma solamente per richiamare su di essi l'attenzione del Senato e segnalare a lei, onorevole Ministro, che probabilmente ne è convinto quanto me, alcune delle incongruenze del progetto di programmazione che dovrebbero indurla, anche se ha dato la sua approvazione al documento, in sede di concerto ed al Consiglio dei ministri, ad ottenere i necessari ritocchi ad alcune previsioni di stanziamenti per certe categorie di opere, come le idrauliche e le marittime, che riguardano l'attività del suo Ministero.

Ora mi occuperò, onorevole Ministro, del settore della viabilità, per il quale, a cominciare dalla legge Romita del 29 luglio 1955 n. 463, siano all'ultima legge del 18 dicembre 1962, n. 1748, è giusto darne atto, l'Amministrazione dei lavori pubblici e l'ANAS hanno svolto una notevole attività. È forse questo il solo settore in cui l'Amministrazione si è preoccupata di marciare, nei limiti delle sue possibilità, in relazione all'incremento notevole dello sviluppo della motorizzazione; il che non significa che tutto sia stato fatto, perchè anzi noi affermiamo che parecchio rimane ancora da fare; però la realtà è che, con una serie di provvedimenti legislativi, si è andati

incontro alle esigenze delle Amministrazioni provinciali per la sistemazione di una parte della loro rete viabile; si sono rilevate molte strade provinciali per statizzarle e sistemarle; si sono realizzati vasti tronchi autostradali; si sono ammodernate diverse strade statali, specialmente quelle degli itinerari internazionali, anche se ve ne sono ancora parecchie bisognose di interventi straordinari sotto molti aspetti; si è provveduto, nei limiti delle possibilità, alla viabilità minore, cioè a quella dei Comuni. Ma, onorevole Ministro, ella sa quanto me che le necessità da fronteggiare sono ancora notevoli sia da parte dell'ANAS, che pure, con il congegno legislativo finanziario proposto dalla nostra Commissione, si è assicurato un gettito proporzionato alle entrate derivanti dalla circolazione, sia per dare ulteriore assetto alla viabilità minore. In conseguenza di tale attività svolta o in corso, una delle maggiori disponibilità di bilancio è proprio quella della viabilità.

Dei 161 miliardi, infatti, iscritti nello stato di previsione della spesa e derivanti da leggi speciali, quindi vincolati a predisposti interventi, ben 94 miliardi riguardano la viabilità in genere; il che sta a confermare quello che ho detto prima, che cioè finora si è cercato di marciare nei limiti del possibile.

Quale invece è la previsione del progetto di programmazione? Essa è nel complesso di 2 mila miliardi e 380 milioni. Per le autostrade sono previsti 850 miliardi, di cui 330 per completamento delle opere in corso e 520 per opere progettate o in corso di progetto. Di questi 850 miliardi 630 sono riservati alla società concessionaria delle autostrade emanazione dell'IRI ed agli altri concessionari, 150 alla Salerno-Reggio Calabria che esegue l'ANAS e 70 - cifra questa, a mio modo di vedere, insufficiente - per i raccordi alle autostrade. Le autostrade infatti dovendo rappresentare i grandi collettori del traffico per rispondere in pieno alle loro funzioni, debbono essere collegate, come un fiume ai suoi affluenti, con la viabilità statale, a sua volta raccogliitrice della circolazione proveniente da quella capillare minore.

GRIMALDI. E per la Palermo-Catania e per la Catania-Messina, niente!

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Su queste due autostrade le daremo buone notizie.

CROLLALANZA. Per la viabilità statale ordinaria sono poi previsti dalla programmazione, sempre sull'ammontare complessivo dei 2 mila miliardi e 380 milioni, 700 miliardi, con una proporzione del 44 per cento a favore del Sud, mentre 730 miliardi sono riservati alla viabilità minore, di cui 260 dovrebbero andare al Mezzogiorno. A tali previsioni si aggiunge quella di 100 miliardi di opere stradali a cui provvederà la Cassa per il Mezzogiorno, nei limiti del nuovo finanziamento che la rilancia, in base ad un disegno di legge presentato alla Camera, per un altro quindicennio.

Ora, onorevole Ministro - e mi rivolgo ancora una volta non soltanto al Ministro dei lavori pubblici ma anche ed essenzialmente al Ministro meridionale - io devo richiamare la sua attenzione su due autostrade, e cioè sulla Bari-Napoli e sulla Canosa-Bologna. Ho già fatto presente che, nella programmazione, sono previsti stanziamenti di 150 miliardi per la Salerno-Reggio Calabria: nulla da obiettare. Ma io voglio prospettare che il tronco Bari-Napoli era tra quelli considerati di assoluta priorità, in base alla legge Romita del 1955 e secondo il piano regolatore approvato dal Parlamento ed allegato a tale legge e per il quale, a seguito dell'accettazione di un mio emendamento, fu riservato il 25 per cento del complessivo finanziamento. Che cosa è avvenuto, viceversa, onorevole Ministro? Si è commesso in quell'epoca l'errore di affidare la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada del sole - cioè del tronco Milano-Napoli, che attraversa la Valle Padana, l'Italia centrale e tutte le città più importanti dal punto di vista turistico - e quindi un tronco certamente remunerativo, alla società concessionaria, emanazione dell'IRI, senza affidarle contemporaneamente, come sarebbe stato più che logico, anche il tronco Napoli-Bari, che rientrava anch'esso fra le primissime opere da eseguire ma che, in quel momento, costituendo l'aspetto magro della concessione, avrebbe dovuto, nell'esercizio, trovare compenso nelle entrate del tronco redditizio.

Ebbene, in conseguenza di questo errore, mancando qualsiasi richiesta di concessione da parte di società private, e

rivelatasi alquanto difficile la costituzione del consorzio tra gli enti locali di Napoli, Avellino e Bari, non soltanto non si adottò il ripiego di affidarne l'esecuzione all'ANAS, ma, ciò che è peggio, si trovò il mezzo di mettere sul tappeto delle rivalità campanilistiche tre tracciati, fermando così per parecchio tempo la realizzazione dell'opera. Comunque, dopo tante disavventure quest'opera fu nuovamente inclusa tra quelle da realizzare, secondo la nuova legge 24 luglio 1961, n. 729 e compresa nel nuovo piano di concessioni alla società emanazione dell'IRI.

Ricordati i precedenti di tale autostrada io desidero far presente che la Napoli-Bari è la continuazione dell'autostrada del sole, così come lo è la Salerno-Reggio Calabria; questa nel versante occidentale proiettata fin verso la Sicilia, l'altra proiettata nel versante orientale e destinata a collegare la Puglia, cioè una regione dove oggi esiste il più importante polo di sviluppo industriale del Mezzogiorno, costituito dai due grandi complessi, l'impianto siderurgico di Taranto e la grande raffineria della «Montecatini» di Brindisi - che si affianca a quella di Bari ed all'altra che sta sorgendo anche a Taranto - nonchè dal complesso di tutte le nuove industrie del gruppo «Breda» che sono sorte a Bari ed in altri centri della Puglia.

Secondo l'atto aggiuntivo alla convenzione, di cui bisogna dare il merito al ministro Sullo, tutti i tronchi della Napoli-Bari avrebbero dovuto avere inizio entro il 30 settembre 1963; invece sono in fase di lavorazione, e con il rallentatore, soltanto i tronchi Napoli-Avellino e Canosa-Bari, mentre quello intermedio, cioè il tronco Canosa-Avellino, è ancora di là da venire.

Non minore importanza ha la costruenda autostrada Canosa-Bologna. Se la Napoli-Bari è, infatti, la proiezione dell'autostrada del sole verso l'Italia meridionale orientale ed è destinata quindi a collegare anche la Puglia con Roma e con tutto il versante tirrenico fino all'Emilia, alla Liguria ed al Piemonte, la Canosa-Bologna, che è quanto dire la Bari-Bologna-Milano, è destinata, tenuto conto delle numerose strozzature esistenti lungo tutto il tracciato della strada statale numero 16 - ove si svolge quanto mai difficoltosa la circolazione e dove si registrano purtroppo quasi settimanalmente decine

e diecine di incidenti spesso mortali - a realizzare una nuova moderna arteria a traffico veloce di collegamento tra la Puglia operosa, agricola ed industriale, la Lombardia e le regioni orientali della Valle Padana, accorciando in tal modo le distanze tra Nord e Sud. Essa rappresenta perciò una infrastruttura di primaria importanza per una efficiente industrializzazione del Mezzogiorno. I lavori, però, anche per questa autostrada, non procedono secondo i tempi della convenzione e dell'atto aggiuntivo con la società concessionaria. Essi avrebbero dovuto aver inizio per tutto il tracciato non oltre il 31 dicembre 1963. A giustificazione del ritardo si è detto che alcune amministrazioni di Enti locali hanno chiesto delle varianti, per cui il progetto originale di massima ha dovuto subire delle modifiche.

Onorevole Ministro, mi consenta di dire che, ad un dato momento, le dispute campanilistiche si troncano affidando ai tecnici la valutazione dei tracciati tecnicamente ed economicamente più idonei, così come è avvenuto per il tracciato tra Firenze e Roma, per il quale c'era stata anche una polemica sulle varie soluzioni in competizione, a base di convegni ed agitazioni regionali. Ciò nonostante, l'Autostrada del sole, anche in quel tratto, è stata ultimata in anticipo! Noi non chiediamo il miracolo, allo stato delle cose, di ultimare in anticipo l'autostrada Canosa-Bologna e la Napoli-Bari; chiediamo semplicemente il rispetto dei tempi di ultimazione che derivano dall'atto di concessione con l'IRI, e per esso con la Società Autostrade, e da quello aggiuntivo promosso dal ministro Sullo.

Onorevole Ministro, so già di un'altra giustificazione che si cerca di dare al ritardo nell'esecuzione delle predette autostrade, e cioè che oggi è difficile il collocamento delle obbligazioni. Devo osservare al riguardo che se per le autostrade del Nord le obbligazioni si sono collocate, si possono e si debbono collocare anche per quelle del Sud. Se è necessario si potranno anche contrarre dei prestiti con la Banca internazionale, assicurando così pure l'ulteriore finanziamento per il maggiore costo delle opere che ne è derivato.

FERRETTI. Le due ultime emissioni di obbligazioni sono state collocate rapidissimamente. Quindi questa scusa non attacca.

CROLLALANZA. A conferma dei rilievi da me prospettati, sta il fatto che, in questi giorni, tra le serre dei garofani della Riviera ligure, si è dato l'avvio alla nuova autostrada tra Savona e Ventimiglia, opera questa della quale, peraltro, riconosciamo la piena utilità.

Sempre in materia di viabilità richiamo, infine, onorevole Ministro, la sua attenzione (accenno soltanto al problema ma non lo illustro per non dilungarmi) sulla necessità che ella si faccia promotore di una iniziativa legislativa - considerato che la programmazione prevede soltanto le metropolitane di Roma, Milano e Napoli - per la costruzione, con adeguati contributi dello Stato, di strade di scorrimento negli altri grandi centri abitati, che hanno particolari caratteristiche e dove la circolazione diventa sempre più difficile, tenuto conto delle condizioni finanziarie dei Comuni, i quali da soli non potranno mai realizzare opere di questo genere.

Tralascio anche di illustrare il problema dell'edilizia economica e popolare, che è stato ampiamente illustrato da varie parti, e con realistica visione, che ci trova consenzienti, particolarmente dai colleghi di parte liberale.

Mi limito solo a rilevare che ci troviamo di fronte a problemi di riordinamento del settore ed a problemi di incentivazione.

Per quanto riguarda il riordinamento, onorevole Ministro, è tempo che siano concentrate presso il suo Ministero tutte le competenze in materia di edilizia economica e popolare. Deve finire l'ordine sparso in questo settore, così come in altri settori delle opere pubbliche!

Per l'incentivazione, invece, nel campo dell'edilizia abitativa, formulo soltanto delle semplici enunciazioni: ridare fiducia innanzitutto agli operatori e ai risparmiatori; suscitare contemporaneamente all'edilizia sovvenzionata un vasto rilancio di quella convenzionata, cioè dell'iniziativa privata; provvedere, tra l'altro, a spolicizzare lo schema della legge urbanistica, mantenendola unicamente sul piano tecnico; ripristinare il fondo per l'incremento edilizio della legge 10 agosto 1950, n. 715; riattivare il credito fondiario; ripristinare integralmente le esenzioni venticinquennali; consentire all'iniziativa privata l'acquisizione, a pari condizioni degli enti e

delle cooperative, delle aree nei comprensori della legge n. 167.

Dovrei parlare ancora di altri settori che riguardano il Ministero dei lavori pubblici, ma il discorso andrebbe troppo per le lunghe, e quindi me ne dispenso per riguardo anche a voi, onorevoli colleghi, che avete avuto la pazienza fino ad ora di ascoltarmi con grande benevolenza. Poichè però è qui anche presente il Ministro dei trasporti, e poichè ho rinunciato a sviluppare un intervento, in questa stessa giornata, sullo stato di previsione della spesa concernente il suo Ministero, vorrei pregare sia lui che lei, onorevole Mancini, considerato che il problema riguarda tutti e due i Dicasteri, di preoccuparsi una buona volta di adottare delle decisioni per quanto attiene al problema della stazione ferroviaria di Bari, per la quale l'Amministrazione delle ferrovie ha studiato tre soluzioni; bisogna arrivare, di accordo con gli enti locali, alla scelta più idonea ed all'emanazione di un provvedimento legislativo di finanziamento, così come è stato fatto per una città, al nord, che pur si trova nel triangolo della prosperità economica; mi riferisco alla città di Savona.

FRANZA. E poi vi è il raddoppio del binario da Napoli a Foggia; è l'unica trasversale...

ROLLALANZA. D'accordo, onorevole collega, ma se io mi addentrassi ad illustrare altri problemi farei un altro discorso, e l'onorevole Presidente avrebbe ben ragione di richiamarmi, perchè ho già superato il tempo assegnatomi. D'altra parte la questione è stata da me trattata in Commissione.

Onorevole ministro Mancini, prima di concludere questo mio intervento, poichè è dinanzi al Parlamento la legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, prospetto la necessità che, in tale circostanza, si proceda all'organico riordinamento di competenze in materia di opere pubbliche. Allorchè ci verrà sottoposta noi discuteremo tale legge, la quale, nella sua impostazione generale, ci sembra generalmente bene impostata in quanto diretta prevalentemente ad incentivare i settori industriali ed agricoli ed a completare alcune infrastrutture.

È da sperare, pertanto, onorevole Ministro, che da parte sua non mancherà ogni impegno perchè tutte le opere nuove, e quindi le opere che non siano in fase di completamento, tornino nella competenza del suo Ministero, il quale, in parallelismo con la «Cassa», dovrebbe istituire una Direzione generale per il Mezzogiorno, accentrando in essa tutte le attività che si riferiscono a tale territorio attualmente divise tra le varie altre direzioni, perchè un'unica leva abbia sotto mano tutta l'azione propulsiva a favore delle zone depresse del Sud.

Onorevoli colleghi, ho finito. Ho voluto intrattenermi, nonostante le strettoie e le carenze della procedura di approvazione del bilancio, su alcuni problemi che mi sembrano meritevoli di particolare rilievo in questo momento, richiamando, ancora una volta, su di essi l'attenzione responsabile del Governo.

Voglio sinceramente augurarmi che la realistica valutazione delle condizioni di crisi, nelle quali si dibatte la Nazione, con una economia ove si accentuano sempre più i guasti prodotti dalla politica di centro-sinistra, - che sta ripercuotendosi sfavorevolmente anche nel campo sociale - induca gli esponenti responsabili dell'attuale classe politica dirigente, a determinare al fine quelle necessarie sterzate e rettifiche di rotta, nell'azione del Governo, che valgano a far realizzare concretamente quell'incremento del reddito nazionale sul quale si punta, capace di consentire concretamente la soluzione dei molti problemi tuttora sul tappeto, con particolare riguardo al Mezzogiorno, e condizioni effettive di vita migliore alle classi lavoratrici ed a tutto il popolo italiano. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

Su disegni di legge relativi agli enti di sviluppo (*)

(Senato della Repubblica, seduta del 25 marzo 1965)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione di minoranza del senatore Grimaldi illustra i motivi di critica e di dissenso del nostro Gruppo nei confronti del disegno di legge, largamente emendato dalla Commissione Agricoltura, inteso a realizzare la trasformazione degli attuali enti di riforma fondiaria in enti di sviluppo e la creazione di enti di sviluppo in Umbria e nelle Marche.

I motivi della nostra critica e del nostro dissenso non sono mossi da mentalità conservatrice o retrograda, e non si muovono certo a difesa di determinati privilegi. Nè, da parte nostra, in tale atteggiamento manca una giusta valutazione degli effettivi interessi delle categorie dei lavoratori agricoli. Gli è che noi in questo momento pensiamo che non bisogna prescindere da una realistica valutazione delle condizioni particolarmente gravi nelle quali si dibatte la nostra agricoltura.

(*) I disegni di legge (*stampati* nn. 519, 643, 769 e 771) furono approvati dal Senato una prima volta nella seduta del 9 aprile 1965, definitivamente nella seduta del 13 luglio 1965, e divennero la legge 14 luglio 1965, n. 901 «Delega al Governo per l'organizzazione degli Enti di sviluppo e norme relative alle loro attività».

La critica ed il dissenso nei confronti del provvedimento sottoposto al nostro esame partono, altresì, dalla convinzione che non è con l'espandersi dell'azione pubblica nel settore agricolo che si possano risolvere i mali dai quali esso è afflitto, tanto più che ad operare dovrebbero essere quegli stessi enti che non poche polemiche e riserve hanno suscitato nell'opinione pubblica e, quel che più conta, non pochi e pesanti rilievi hanno provocato da parte della Corte dei conti.

La nostra parte, anche per la sua formazione dottrinarica e per le sue stesse concezioni politiche, non esclude che, in determinate circostanze, l'azione pubblica debba intervenire e sostituirsi a quella privata, quando questa sia manchevole e, nel caso particolare dell'agricoltura, quando si riveli assenteista di fronte alle superiori esigenze della Nazione; quando, praticamente, si constati che la classe padronale - usiamo questa brutta espressione cara ai colleghi dell'estrema sinistra - è insensibile alla funzione sociale della proprietà, quindi ai bisogni dei lavoratori; quando non si renda conto che vi sono delle braccia inoperose che bisogna pur far lavorare. Ebbene, in questi casi è perfettamente legittimo e naturale che l'azione pubblica si sostituisca a quella privata o comunque la integri.

Che ciò risponda ad una nostra convinzione è dimostrato dal fatto che nel ventennio fascista si è operato in tal senso. Nel ventennio, infatti, non poche sono state le iniziative, alcune di vastissima mole, di intervento dell'azione pubblica, ispirate peraltro a principi fissati in leggi, che io considero ancora esemplari per la loro organica impostazione, come la legge Serpieri sulla bonifica integrale. In base a tale legge, soltanto dopo scaduto il termine entro il quale era concesso all'iniziativa privata di ottemperare a determinati obblighi, che rispondevano, nello stesso tempo, sia ad obiettivi di carattere tecnico ed economico che a finalità di ordine sociale, lo Stato si sostituiva con i suoi organi ai proprietari assenteisti.

Tutto questo avveniva, peraltro, quando la fame di terre era vivissima, quando vasti e scarsamente produttivi erano i latifondi, quando molti erano ancora gli acquitrini nel territorio nazionale. Basterà ricordare l'azione svolta al riguardo dall'Opera nazionale per i combattenti ed i concreti risultati conseguiti da tale ente, che ha svolto la sua attività,

proprio in relazione ai criteri poc'anzi esposti, nelle tenute di Coltano, in Toscana, all'Alberese nella Maremma, nel Veneto, in Sardegna, nel Tavoliere di Puglia, nel basso Volturno, in altre plaghe del territorio nazionale, e con particolare impegno nell'Agro pontino, dove, prosciugando l'acquitrino, risanando zone infestate dalla malaria - nelle quali si era cimentato, con senso di apostolato, il professor Baccelli per anni e anni onde mitigare il fenomeno - ha realizzato un'impresa grandiosa senza precedenti. In quella bonifica non sono sorti soltanto migliaia di poderi, adeguati, per superficie, alle unità delle famiglie che vi sono state assegnate; non è nata soltanto una fervida attività agricola, sulla quale si è poi innestata quella industriale, ma è nata addirittura una nuova provincia, con delle città e dei borghi; e si è realizzata la trasformazione di un bracciantato, in prevalenza della valle padana, inizialmente inidoneo ad ogni attività agricola, in una qualificata massa di magnifici coloni.

È da aggiungere però, che, proprio perchè quella realizzazione risultava imponente e costituiva, alle porte di Roma, la dimostrazione più significativa della vasta opera di bonifica realizzata dal regime fascista sul territorio nazionale ed in alcune regioni meridionali; proprio perchè essa appariva come la grande vetrina, mèta di continue e frequenti visite di studiosi e di ammiratori, provenienti dai vari Paesi d'Europa ed anche da altri continenti; proprio per questi motivi l'Opera combattenti è stata punita, cioè non è stata tenuta presente, come era logico e naturale, allorchè, in questo secondo dopoguerra, si sono determinate nuovamente delle condizioni che consigliavano la ripresa dell'attività di bonifica e di trasformazione fondiaria, stante la nuova fame di terre ed il rinnovato bisogno di dare lavoro ai braccianti.

Ignorando l'Opera per i combattenti, misconoscendo le sue benemerienze, si è voluto, evidentemente, disconoscere una grande realizzazione del passato regime.

Son dovuti passare, poi, degli anni prima che si riparassero i danni che la guerra, con le operazioni di sbarco degli alleati e con le relative distruzioni, aveva causato nell'Agro pontino! Si volevano, forse, cancellare le opere oltre che scalpellare gli emblemi, ma alla fine ci si è resi conto che non si poteva

prescindere dal dovere elementare di rimettere in efficienza ciò che era stato distrutto o danneggiato.

Ma proprio per questa evidente volontà punitiva, riprendendosi l'azione di trasformazione fondiaria da parte dei Governi di questo dopoguerra, mentre all'Opera per i combattenti si sono concesse le briciole, si è ritenuto opportuno creare i nuovi enti, dimenticando che, per lo meno, chi aveva operato in passato, anche se inizialmente avesse commesso qualche errore, sarebbe stato in condizione di non commetterne altri, mentre gli enti nuovi all'impresa fatalmente avrebbero pagato lo scotto come in effetti è avvenuto.

E non è a dire, egregi colleghi, che nella propria attività di trasformazione fondiaria l'Opera e i suoi dirigenti siano stati tiepidi nel procedere agli espropri, quante volte gli obblighi previsti dalla legge Serpieri e le notifiche eseguite ai vari principi e ai grossi proprietari terrieri dell'Agro pontino e della campagna romana non venivano assolti!

Ed io che ho avuto il privilegio di presiedere tale Opera per otto anni posso affermare che la sua azione è stata veramente inflessibile. Non ci sono state pressioni, nè da parte di alte gerarchie ecclesiastiche, nè da parte di qualche gerarca dello stesso regime, a farla deflettere da un compito gravoso quanto mai, però ispirato a finalità non soltanto economiche ma anche altamente sociali.

Ho già detto che noi siamo contrari alla trasformazione degli attuali enti di riforma ed alla creazione di nuovi enti, però, prescindendo dal fatto che l'Opera sia stata quasi ignorata, possiamo anche comprendere come in questo secondo dopoguerra si sia ritenuto opportuno creare questi enti, essendosi nuovamente determinata la fame di terra: le masse bracciantili premevano, il bisogno di assicurarsi un pezzo di terra era vivo; non esisteva ancora il problema del MEC; vi erano insomma delle condizioni che giustificavano il bisogno, in qualche modo, di provvedere.

Oggi però, onorevoli colleghi, a nostro avviso, la situazione è diversa, innanzi tutto perchè l'esodo dalle campagne ha assunto notevoli proporzioni; nè il ritorno di schiere di emigranti che si erano recati in Lombardia, in Piemonte, in Liguria per cercare quel lavoro che hanno dovuto poi

abbandonare in conseguenza della congiuntura o della chiusura di alcuni stabilimenti l'ha migliorata, perchè essi generalmente stentano o addirittura resistono a riprendere i lavori agricoli.

La situazione è diversa anche perchè il latifondo si può dire in gran parte scomparso e perchè siamo nell'area del Mercato comune e della competitività, che, rendendo più che mai assillante l'esigenza della riduzione dei costi, impone oggi in misura sempre più radicale la meccanizzazione delle aziende agricole. Quindi quella che era la parola d'ordine di un tempo, ed anche di questo secondo dopoguerra: «diamo il potere, diamo la terra ai braccianti», è da considerarsi superata e comunque in contrasto con la realtà.

Inoltre la situazione oggi è diversa essendosi reso necessario l'abbandono di alcune colture, che richiedevano maggiore impiego di mano d'opera, proprio in conseguenza del nostro ingresso nel Mercato comune e dell'andamento del mercato internazionale.

Lo spopolamento, poi, della montagna consiglia il ritorno – non vi scandalizzate, egregi colleghi – in determinate zone alla pastorizia, l'incremento dell'allevamento del bestiame bovino ed un'opera decisa di rimboschimento, anche in conseguenza del disordine idro-geologico che si aggrava sempre più.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Guardi, senatore Crollanza, non soltanto non ci spaventiamo, ma andiamo ripetendo che queste sono le cose che si debbono fare per lo sviluppo proficuo dell'agricoltura.

ROLLALANZA. Non mi riferivo a lei, che certamente non si spaventa della affermazione; mi riferivo a qualche settore di sinistra che, sentendo parlare di pastorizia, pensa forse che vogliamo tornare ai tempi virgiliani o comunque ad altri tempi dell'agricoltura.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Allevamento del bestiame in senso moderno, naturalmente.

ROLLALANZA. Certamente.

CIPOLLA. Vada a trovare i pastori che stanno 15 giorni lontani...

CROLLALANZA. Se sapremo creare adeguate condizioni di reddito anche alla pastorizia, troveremo certo i pastori; il che non esclude peraltro (non vorrei essere frainteso) l'azienda familiare. Qui però è questione di interessi: l'azienda familiare non deve nascere come un'espressione artificiosa, che viva di espedienti per tirare avanti, che si svolga nell'orbita di un dirigismo che la soffochi e ne renda più pesante la gestione con le spese generali della sua organizzazione. Tutto ciò, lo ripeto, poteva giustificarsi in altri momenti ed in circostanze assai diverse. Io penso che l'azienda familiare per essere vitale debba nascere spontanea, anche se poi sia sorretta dagli aiuti dello Stato.

Gran parte delle aziende agricole della provincia di Bari è costituita da aziende familiari che sono nate spontaneamente e che si sarebbero rivelate antieconomiche se realizzate da enti statali, perchè quando i contadini acquirenti di appezzamenti di terreno hanno rotto la roccia, in alcune zone della Murgia,...

CIPOLLA. Noi dobbiamo dare loro le terre buone, non le rocce: ci vai tu e tutti gli agrari pugliesi a spaccare le rocce! (*Richiami del Presidente*).

CROLLALANZA. Chiariamo subito una cosa, senatore Cipolla: io, a differenza di parecchi di voi, non possiedo nè un ettaro nè un metro quadrato di terra, nè comunque ho nulla a che fare con i cosiddetti agrari. Io sono un uomo che vive con i piedi sulla terra, che ritiene di conoscere determinati problemi agricoli per averli vissuti intensamente per alcuni anni, con senso di responsabilità - quale Presidente dell'Opera nazionale per i combattenti - e che parla per convinzione su tali problemi; il che può non farvi piacere ed essere in contrasto con le vostre vedute, le quali saranno rispettabili, ma le mie non lo sono meno.

Sta di fatto che, quando mi riferivo alla provincia di Bari, mi riferivo ad un fenomeno (domandi pure al senatore Bolettieri, lucano, che le sta accanto) nato spontaneamente per merito dei

nostri emigranti, i quali, tornando dall'America col gruzzoletto di denaro, compravano un pezzo di terra, nelle zone più ingrate della Provincia, ne spaccavano la roccia che in gran parte vi affiorava e, riportando in superficie la terra, trasformavano gradatamente quelle zone in veri giardini. In quelle zone si sono sviluppati magnifici uliveti, mandorleti e vigneti, cioè le tipiche colture della provincia di Bari, che sono fonte, nelle annate normali, di tranquillità economica per quelle famiglie. Io, nel ricordare tale processo di trasformazione, non intendevo certo proporre di far spaccare nuove pietre ai contadini: le nuove pietre le ha spaccate l'Ente di riforma pugliese, su certe plaghe della Murgia, ottenendo il solo risultato di togliere quei pochi centimetri di cotica che servivano per il pascolo e di provocare il fallimento di una trasformazione che ha indotto non pochi coloni ad abbandonare i poderi loro assegnati. Questa è la realtà!

CIPOLLA. Questo modo di formazione della proprietà non è solo della Puglia, è di tutto il Mezzogiorno.

CROLLALANZA. E allora non mi interrompa e manifesti dopo il suo dissenso.

Dunque, dicevo che l'azienda deve nascere spontanea; aggiungo che deve avere la finalità, prevalentemente, di essere autosufficiente alle esigenze domestiche, cioè di poter produrre quello che occorre alla famiglia che la conduce; il che non è detto che debba rappresentare l'unica fonte di reddito, perchè quella famiglia, se necessario, deve poter distaccare qualche sua unità, per andare a lavorare, in alcuni periodi, sia in altre aziende meccanizzate, sia negli stabilimenti industriali. Concepita a questo modo, oltre che alla grande e media azienda meccanizzata, noi siamo favorevoli anche all'azienda familiare, ma questa genesi è ben diversa da quella che nascerebbe nell'incubatrice degli enti!

Certo, esiste, specialmente in alcuni comprensori ove hanno operato gli enti, il problema della polverizzazione della terra e quindi la necessità di una ricomposizione fondiaria adeguata alle nuove esigenze domestiche e di mercato, così come esistono problemi di indagine e di studio per un'efficiente

politica di sviluppo agricolo, per la redazione dei cosiddetti piani, per il superamento di persistenti squilibri territoriali e settoriali, per l'organizzazione, la difesa e il collocamento dei prodotti agricoli. Esiste inoltre il problema, non meno assillante e non meno importante sul piano umano, del personale degli attuali enti.

Per quanto riguarda la ricomposizione fondiaria, nei comprensori dove hanno operato gli enti di riforma, sarebbe preferibile onorevole Ministro, a mio modo di vedere, anzichè trasformare tali enti in organismi permanenti, allo scopo di provvedere anche a tale compito, lasciarli ancora in vita per il tempo strettamente necessario a realizzare simile compito, che dovrebbe, comunque, esaurirsi nel giro di pochissimi anni, assumendo carattere prevalente di attività di stralcio.

La ricomposizione però dovrebbe essere circoscritta prevalentemente nel perimetro degli stessi comprensori, ciò che sarebbe facilitato dall'abbandono di molti poderi o quote da parte degli assegnatari. Ove il riaccorpamento si rendesse difficile, bisognerebbe promuovere, lasciando pure l'assegnazione individuale, gestioni a carattere cooperativo per l'utilizzo razionale ed economico delle macchine, per i lavori che potrebbero essere eseguiti con minore impiego di mano d'opera e con minor dispendio, nonchè per la conservazione e vendita dei prodotti.

Dovendosi, peraltro, procedere alla ricomposizione fondiaria, anche fuori di tali comprensori, stante la polverizzazione della terra anche in altre zone, un simile compito potrebbe essere affidato ai consorzi di bonifica, che viceversa il senatore Masciale vorrebbe far sparire dalla circolazione, dimenticando che ciò sarebbe in contrasto con il piano quinquennale che ne prevede viceversa il potenziamento. Si metta quindi d'accordo il senatore Masciale con l'onorevole Pieraccini, autore di quel piano.

MILILLO. In armonia, però, con la esperienza negativa di cinquant'anni.

CROLLALANZA. Posso anche essere d'accordo sul fatto che alcuni consorzi non abbiano funzionato, ma ve ne sono anche di quelli che hanno bene operato.

MILILLO. I tre quarti sono in gestione commissariale.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Senatore Milillo, lei sa che non è vero: le gestioni commissariali sono eccezioni.

CROLLALANZA. Compiti di ricomposizione fondiaria, da parte dei consorzi di bonifica, sono del resto previsti dalla stessa legge Serpieri sulla bonifica integrale. Quindi esistono gli strumenti per agire, senza bisogno di creare organismi nuovi o di trasformare organismi esistenti, per realizzare le finalità dello schema di programmazione e del Ministero dell'agricoltura.

Molti altri dei compiti che si vorrebbero riservare agli istituendi enti di riforma potrebbero essere più opportunamente e logicamente affidati sia agli Ispettorati provinciali dell'agricoltura, modificati nelle loro strutture, potenziati nel personale, ammodernati e snelliti nelle procedure, sia ad istituende condotte di agronomia. Come esistono le condotte mediche e quelle veterinarie, così, in relazione alla situazione particolarmente incresciosa in cui si dibatte la nostra agricoltura, si dovrebbero istituire simili condotte, per lo meno nei centri più importanti, là dove sia in atto una trasformazione fondiaria o comunque vi sia maggiormente bisogno di assistenza e di orientamento degli agricoltori. Si tratterebbe, in sostanza, di ripristinare le vecchie benemerite cattedre ambulanti di agricoltura.

Altri compiti, infine, potrebbero essere assolti col ripristino degli enti economici fra gli stessi operatori agricoli a difesa della produzione. È bene, al riguardo, sottolineare che i suddetti enti non erano stati creati in funzione dirigistica o statalistica: erano associazioni di agricoltori realizzate per settore, (olivicoltura, viticoltura, eccetera) che si adoperavano a difendere il prodotto ed a trovare i mezzi migliori per garantire gli interessi degli associati. Bisognerebbe perciò facilitare le intese che sono in corso, ed a buon punto, fra la Confederazione dell'agricoltura, quella dei consorzi agrari e dei coltivatori diretti.

Il problema del personale è indubbiamente un grosso problema, che merita tutte le cure e tutte le attenzioni, e per il quale bisogna pur trovare una soluzione. Del resto la preoccupa-

zione per questo problema è implicita nello stesso disegno di legge sottoposto al nostro esame, laddove si afferma che il personale non destinato a rimanere negli enti trasformati o ad essere impiegato nei nuovi enti, verrebbe utilizzato, almeno in parte, presso il Ministero dell'agricoltura. Debbo dire in proposito che, se è vero che gli enti si sono spesso inflazionati di personale per esigenze clientelistiche ed elettorali, assumendo elementi non idonei, che non hanno mai assolto ad alcun compito proficuo, ma che si sono sempre puntualmente recati, alla fine del mese, a ritirare lo stipendio, è anche vero che negli enti di riforma vi sono degli ottimi funzionari e degli ottimi tecnici. E se noi lamentiamo degli errori tecnici ed economici questi, più che a loro, sono da addebitarsi alle direttive che partivano dall'alto, spesso in contrasto con il parere degli stessi tecnici. Dico questo con cognizione di causa, avendo avuto la possibilità di parlare con alcuni funzionari i quali erano i primi critici delle cose che si imponeva loro di fare. Si potrebbe obiettare che quando si è costretti ad eseguire ordini dei quali non si è convinti si dovrebbe lasciare il posto che si occupa. Restiamo però sul piano della realtà, e non viviamo nelle nuvole!

È pacifico dunque che il problema del personale debba essere risolto, in parte mediante il suo assorbimento nel Ministero dell'agricoltura, soprattutto al fine di potenziare gli organi periferici, cioè gli Ispettorati dell'agricoltura; in parte con l'assorbimento degli elementi più qualificati, cioè di buoni tecnici agricoli, in quelle che io chiamo le condotte di agronomia; infine col favorire, con tutti i mezzi più allettanti, l'esodo di quei dipendenti che hanno inflazionato gli organici degli enti e che non hanno arrecato alcun concreto contributo alle loro realizzazioni.

Ritornando sul problema della istituzione degli enti di sviluppo dirò che noi siamo contrari, non soltanto per i precedenti degli enti e delle sezioni speciali di riforma fondiaria, che sono stati nel complesso tutt'altro che incoraggianti, checchè ne pensi l'egregio relatore, ma anche e più specificamente per gli errori da essi compiuti sul piano tecnico, economico e finanziario.

Innanzitutto si è dovuto registrare un costo eccessivo. A tale riguardo vi sono delle cifre allarmanti, che non sono nostre, ma

provengono dai rilievi autorevolmente fomulati dalla Corte dei conti. È vero che essi sono stati in parte contestati, se non sbaglio, dallo stesso Ministero, ma il fatto è che il loro costo effettivo, da una iniziale previsione di 300 miliardi, sarebbe arrivato alla cifra di 1.500 miliardi! Io non so fino a che punto siano valide le contestazioni o le affermazioni e fino a che punto corrispondano alla realtà, però una cosa sembra pacifica, e cioè che questi enti di riforma sono costati moltissimo, sia per il costo delle opere, sia per gli errori compiuti. Per esempio, nel Tavoliere di Puglia, i poderi più grossi dotati di casa colonica, in un ambiente di agricoltura a carattere semi-estensivo e suscettibile di irrigazione solo in alcune zone, ed in un tempo futuro, sono risultati dell'estensione al massimo di 6 ettari, mentre le quote concesse agli assegnatari hanno raggiunto in media due ettari appena, pur trattandosi di famiglie numerose. Questo è semplicemente assurdo, tanto più che nel Tavoliere c'erano i precedenti dell'Opera per i combattenti, la quale prudentemente aveva realizzato poderi di estensione media non inferiore ai trenta ettari, a volte anche assai superiore.

Il costo eccessivo di questi enti non è derivato soltanto dalle suddette cause, bensì anche dalla politica spendereccia che li ha caratterizzati. Si sono fatte spese eccessive di propaganda e si è largheggiato in spese di personale, di mezzi di trasporto, di cerimonie, eccetera.

Si sono, inoltre, effettuate imponenti commesse di trattori e di altre macchine che pur si sapeva di non poter impiegare se non in modestissima parte, e che poi in misura notevole – egregio collega Bolettieri, forse lei ne saprà qualche cosa – sarebbero state svendute ad agricoltori pugliesi o lucani.

Ma non sono solo queste le ragioni del nostro dissenso. Noi siamo convinti che gli enti di sviluppo, espandendosi gradatamente in tutta la Nazione, finirebbero con il creare una nuova, imponente, farraginoso burocrazia ed uno strumento di potere a servizio della classe politica dirigente; essi inoltre assorbirebbero ingenti mezzi finanziari, che potrebbero essere più utilmente impiegati a vantaggio dell'agricoltura: i 32 miliardi annui, che si vorrebbero portare a 36, sarebbero facilmente superati. Eloquenti sono al riguardo i precedenti degli attuali enti. Nella sua relazione di minoranza il collega Grimaldi ha precisato che essi

hanno 12.000 dipendenti e comportano una spesa annua di 35 miliardi, di fronte ai 10.000 dipendenti del Ministero dell'agricoltura su tutto il territorio nazionale ed ai 25 miliardi di stanziamenti che figurano nel bilancio di tale Ministero.

È da considerare poi che tali enti svuoterebbero in gran parte delle loro funzioni gli organi periferici del Ministero o interferirebbero con essi e assolverebbero, tra l'altro, funzioni inconcepibili ed assai ricchiose, come quelle intese a realizzare iniziative dirette nel settore della lavorazione, trasformazione e collocamento dei prodotti, o a prestare garanzie fidejussorie a favore di cooperative.

Comunque, ove nonostante le considerazioni ed i rilievi esposti finora si volesse persistere nell'istituzione degli enti di sviluppo, bisognerebbe per lo meno ridimensionarne i compiti. Tale necessità risponde peraltro allo stato di diffidenza e di perplessità verso di essi che si riscontra in vasti strati dell'opinione pubblica, non soltanto in quella degli « agrari », come si usa dire con termine ingiustamente dispregiativo, e che costituisce motivo di nuova sfiducia nelle campagne.

Del resto, come si legge nella nostra relazione di minoranza, lo stesso senatore Bolettieri, in seno all'8ª Commissione permanente, nonostante gli originari criteri della legge fossero più prudenziali, non esitò a manifestare anch'egli delle perplessità sulla nuova configurazione da attribuire agli enti.

È vero che successivamente, nella relazione di maggioranza, si è fatto poi sostenitore di più vasti compiti da attribuire a tali enti, forse voluti dallo stesso Governo; ma fra le righe, caro senatore Bolettieri, le preoccupazioni affiorano ugualmente.

BOLETTIERI, *relatore*. Ma in senso molto diverso.

CROLLALANZA. Glielo dimostrerò in seguito, come affiorano! Nella situazione nella quale si dibatte attualmente la nostra agricoltura, e di fronte agli impegni che ci derivano dalla partecipazione al MEC, è quanto mai consigliabile, dunque, evitare ogni motivo di nuovo allarme e di turbamento nella massa degli agricoltori, grossi o piccoli che siano, con prospettive di nuove forme di dirigismo, di statalismo, di parastatalismo.

Non dimentichiamo che la maggior parte delle aziende agricole, dalle più grandi alle più piccole, sono oggi in difficoltà e si chiudono generalmente in passivo o con redditi estremamente modesti, che si aggirano dall'1 al 2 per cento in media. L'ammontare delle cambiali e dei debiti degli agricoltori ammonta, infatti, ad oltre 1.000 miliardi; una cifra da niente, evidentemente! Questi 1.000 miliardi bisognerà pure pagarli. Eppure, nonostante lo scarso reddito, nonostante l'esodo di circa un milione di unità attive dal settore agricolo, l'intraprendenza e l'attaccamento alla terra della maggior parte degli operatori agricoli hanno realizzato dal 1951 al 1961 un incremento di prodotto lordo di circa 1.300 miliardi!

Ebbene, onorevole Ministro, se il reddito agricolo, nonostante l'accresciuta produzione, rimane - come ha riconosciuto lo stesso suo collega del bilancio, onorevole Pieraccini, nella sua relazione annuale - in uno stato di preoccupante depressione, anziché creare e trasformare artificiosi e costosi organismi, per lo meno di discutibile utilità, cerchiamo di ridare concreta, effettiva fiducia agli imprenditori agricoli, alleviandoli nelle loro difficoltà; orientandoli e consigliandoli in relazione alle esigenze competitive del mercato comunitario; favorendoli con l'ammortamento, nel tempo, della loro pesante situazione debitoria e con la possibilità di concessione di crediti di investimento e di esercizio a condizione di effettiva aderenza al costo dell'impresa; stimolando ed incoraggiando il ripristino degli enti economici a difesa della produzione e la loro consociazione in gestioni aziendali meccanizzate, cioè in aziende cooperative capaci di fronteggiare l'esodo dai campi e di ottenere la riduzione dei costi di produzione; alleggerendo adeguatamente la pressione fiscale; adottando, insomma, tutti quegli altri provvedimenti ed accorgimenti che valgano a togliere gradatamente l'agricoltura nazionale dallo stato di depressione economica in cui si dibatte, ed a dare, infine, riconoscimento di piena cittadinanza sul piano morale, così come a tutti gli altri operatori economici, a coloro che dell'agricoltura sono gli artefici.

Se si opererà in tal modo - se ne può essere certi - gli agricoltori potenzieranno la loro volontà ed intraprendenza per superare le difficoltà della situazione presente e per schiudere gradatamente una nuova era di prosperità a quello che è il

settore fondamentale dell'economia nazionale. Tutto ciò, del resto, è riconosciuto implicitamente dallo stesso relatore di maggioranza, senatore Bolettieri, che pure si è fatto sostenitore, con le proposte della Commissione, dell'attribuzione di più vasti compiti agli enti di sviluppo, allorchè egli ha scritto testualmente: «Tuttavia l'attività agricola dovrà pur sempre fondarsi sull'iniziativa privata, che deve essere aiutata, incoraggiata ed orientata senza pesanti costrizioni, che specialmente oggi riuscirebbero insopportabili».

FRANZA. È il linguaggio olococratico dei democristiani di sinistra, questo. (*Interruzioni dal centro*).

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, solo dando, nelle attuali contingenze, pieno riconoscimento e valido sostegno all'iniziativa privata, fattore fondamentale per assicurare il graduale sviluppo, l'ammodernamento e la ripresa della nostra agricoltura, si pone questa in condizioni di fronteggiare la competitività nell'area del Mercato comune e di realizzare l'obiettivo di fondo che la stessa programmazione si propone, cioè «il raggiungimento di una sostanziale parità tra la produttività, espressa in termini di reddito, del settore agricolo e quella degli altri settori»: il che varrà ad eliminare i forti squilibri settoriali e territoriali oggi esistenti ed a realizzare quelle finalità, di ordine economico e sociale, che sono alla base della nostra Costituzione. (*Vivi applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).