

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955**

(Senato della Repubblica, seduta dell'8 aprile 1954)

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *segretario*:

«Il Senato della Repubblica, assertore della necessità per l'Italia di riconquistare completamente e di sviluppare, in feconda collaborazione economica, le tradizionali correnti di traffico con i Paesi dell'opposta sponda adriatica e del Levante, mediante regolari e più adeguati servizi marittimi; considerata la crescente concorrenza che si delinea nel Mediterraneo da parte di vecchie e nuove marine estere, modernamente attrezzate; fa voti al Governo perchè, nel piano delle nuove costruzioni navali, sia dato decisivo incremento alla ricostruzione della flotta della Società di navigazione "Adriatica" che, tra le consorelle compagnie di preminente interesse nazionale, inquadrate nella Finmare, risulta fortemente minorata nella sua efficienza».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, se c'è un bilancio che dovrebbe appassionare il Parlamento, esso è certamente quello della Marina mercantile, perchè dal mare i Paesi che hanno grande sviluppo costiero hanno tratto e trarranno sempre le principali fonti del loro benessere e della loro prosperità: una eloquente dimostrazione al riguardo ci è offerta dai Paesi scandinavi e dall'Inghilterra. Eppure, nonostante ciò, a giudicare dal numero modesto degli iscritti e dallo spettacolo assai frequente di aule deserte nei due rami del Parlamento, c'è da concludere che questo bilancio interessa poco. Si direbbe che si è convinti che lo si voglia far passare quasi in sordina; il che non è certo nelle intenzioni del Governo, nè tanto meno dei due Presidenti del Senato e della Camera dei deputati. Sta di fatto che probabilmente sull'inconveniente lamentato influisce, da un punto di vista psicologico, il fatto che questo bilancio ha modesti stanziamenti. Ne deriva di conseguenza che i problemi che prendono forma dall'attività del Ministero della marina mercantile finiscono con l'essere misurati sul metro di tali stanziamenti.

Premesso ciò non vi apparirà ingenuo da parte mia il prendere parte a questa discussione. Debbo precisare però che il mio intervento, tenuto conto specialmente di quanto è stato prospettato dal senatore Barbareschi nei riguardi della marina mercantile che fa capo alle società aventi sede nei porti maggiori del Tirreno, s'incentrerà, in modo particolare, su quelli che sono i problemi dell'armamento e dei servizi marittimi dell'Adriatico e del Levante. Ho presentato in proposito un ordine del giorno che mi accingo ad illustrare.

Per non dilungarmi mi guarderò bene di entrare nella disamina delle cifre del bilancio che, d'altra parte, molto chiaramente, con la solita diligenza, sono state illustrate dal relatore senatore Vaccaro, con abbondanza di elementi di valutazione.

Attraverso le relazioni dei due ultimi esercizi, noi abbiamo sott'occhio dei dati che stanno ad indicare quella che è la situazione, escluso il naviglio da pesca, della nostra flotta mercantile al momento attuale, passata da 3.582.739 tonnellate di stazza lorda del 30 giugno 1953 a 3.711.516 tonnellate di

stazza lorda del 1° gennaio 1954. Certo, se si considera il raffronto da un punto di vista quantitativo, bisogna dire che si è fatto un passo avanti. Però, se l'incremento registrato può costituire motivo di soddisfazione per il Governo, è da considerare peraltro che dal confronto delle statistiche ufficiali del «Lloyd's Register Book», secondo l'indice di consistenza del 1° luglio 1953 rispetto al 1° luglio del 1939, facendo base a 100, si è verificato un aumento enorme in tutte le marine del mondo ad eccezione dell'Italia, della Germania, che è partita da zero, avendo avuto durante la guerra distrutta tutta la flotta (non si conosce la situazione della Germania dell'est), della Grecia - che però ha messo in linea una flotta generalmente di navi veloci e moderne, che sta per essere potenziata da altre nuove unità - e della Jugoslavia: A proposito della Jugoslavia bisognerà considerare che, non più tardi di poche settimane fa, il Governo di Belgrado ha stanziato 11 miliardi per la costruzione di altre 16 navi per un complesso di 100.000 tonnellate, mentre gli armatori liberi di quella nazione hanno per loro conto passato ai cantieri commesse per 6 navi passeggeri e 21 da carico. Ultimo nella graduatoria, dopo l'Italia e le predette nazioni è il Giappone, ma è noto che il Giappone solo da poco, con la conclusione del Trattato di pace, ha avuto la possibilità di riprendere la costruzione di navi e di rientrare nel circolo della navigazione mercantile.

Non è da dimenticare, inoltre, in rapporto al passo in avanti quantitativamente realizzato, che circa un terzo del tonnellaggio complessivo della nostra flotta mercantile è costituito da navi Liberty e da altre navi forniteci dagli Stati Uniti, che, a prescindere da ogni altra considerazione, sono di costosa gestione economica. Esse appesantiscono con la loro mole il naviglio da noi costruito nel periodo che va dai 5 ai 10 anni e dai 10 ai 15, cioè il naviglio giovane.

Non va poi perduto di vista che sul complesso di 3.600.000 tonnellate di naviglio a propulsione meccanica di stazza lorda, solo 655.000 tonnellate sono rappresentate da navi passeggeri e miste, che consentono alla nostra bandiera di navigare per il mondo e di riprendere le vecchie rotte a noi familiari, assicurando in modo particolare valuta pregiata al Paese; che solo un milione e circa 941.000 tonnellate è costituito dalle navi

da carico, mentre ben 833.890 tonnellate appartengono alla flotta delle petroliere. Lo sviluppo nella costruzione delle navi petroliere è in diretto rapporto con l'aumento delle raffinerie e con l'incremento del consumo dei carburanti in Italia. È da considerare inoltre che, al 1° luglio 1963, ben 155.725 tonnellate di stazza lorda avevano superato i 20 anni e 1.140.823 tonnellate i 25. Nè vale consolarsi con il mettere in evidenza che il vecchio tonnellaggio è inferiore del 5 per cento a quello del 1938.

È notorio, onorevoli senatori, che prima della guerra l'Italia non aveva concorrenti temibili, specialmente nel Mediterraneo, quindi anche quella aliquota di vecchie navi, che generalmente appartenevano all'armamento libero, perchè le quattro compagnie di preminente interesse nazionale, nei servizi passeggeri e misti, avevano flotte moderne e veloci, non ci impediva di dominare con la nostra bandiera nei traffici marittimi.

Oggi purtroppo la situazione è diversa, perchè la forte incidenza nel tonnellaggio di vetuste navi, che hanno superato i venti anni, ci mette in condizioni di inferiorità di fronte ai vecchi ed ai nuovi concorrenti.

Comunque, è da considerare che l'incremento di tonnellaggio totale italiano al 1° luglio 1953, rispetto alla situazione del 1° luglio 1939, supera di poco lo 0,60 per cento, mentre quello mondiale rapportato allo stesso periodo è del 36,26 per cento. Tali dati, che sono molto eloquenti, io li ho tratti dal «Lloyd's Register Book» e penso che siano abbastanza precisi. Dal confronto risulta quanto mai evidente che se l'Italia avesse ricostruito col ritmo mondiale, dovrebbe avere oggi una flotta mercantile di 4.666.000 tonnellate di stazza lorda, circa dunque un milione di tonnellate in più di quanto non ne abbia attualmente.

Con questi rilievi non intendo, peraltro, sminuire lo sforzo del Governo italiano, perchè bisogna onestamente riconoscere che, nel dopoguerra, molti erano i compiti da affrontare e da risolvere in tutti i settori della vita nazionale, mentre molto più modeste di quanto non lo siano oggi erano le risorse finanziarie. Negli anni passati premeva anzitutto il bisogno di ricostruire nell'interno del Paese, e quindi era inevitabile che si tenesse un passo meno veloce di quanto non appare necessario oggi nel campo della marina mercantile.

È stato annunciato che l'ultimo Consiglio dei ministri avrebbe approvato la legge per un nuovo programma di costruzioni navali. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno chiesto al Ministro se le notizie diramate dalla stampa rispondano o meno, sostanzialmente, a quelli che sono i criteri fondamentali con cui la legge è impostata. Il Ministro ci darà certo ragguagli in merito!

Allo stato delle informazioni già di dominio pubblico, si può solo dire che se è vero che con questa legge si intendono fronteggiare organicamente le esigenze della ricostruzione della flotta mercantile nazionale e la situazione di grave crisi che si registra nei cantieri; se è vero che essa è congegnata in modo da consentire la costruzione a prezzi internazionali, non solamente delle nostre navi, ma anche di quelle che venissero commesse dagli armatori stranieri, che dovrebbero trovare da noi costi non superiori a quelli che si praticano all'estero, avremmo già la confortante dimostrazione della volontà decisa del Governo di volersi avviare gradualmente ma decisamente verso la soluzione di un problema che è veramente assillante per il nostro Paese.

È da augurarsi che il Ministro ci rassicuri al riguardo. Io vorrei pregarlo, intanto, nelle assegnazioni, di considerare adeguatamente le esigenze dei cantieri meridionali, e in particolar modo quelle di Castellammare e di Taranto, i quali, me lo consentano i colleghi che hanno parlato prima di me e che, se non erro, sono tutti e due genovesi, purtroppo hanno sempre le briciole della torta.

È stato poc'anzi ricordato che in questi ultimi giorni il ministro Tambroni avrebbe assegnato una petroliera di 13.000 tonnellate ai cantieri di Taranto. Come pugliese debbo ringraziarlo, ma debbo fargli presente che l'assegnazione è arrivata dopo un lungo calvario, dopo che la situazione stava per diventare veramente drammatica. Nella Bimare, dopo ogni varo, migliaia di operai, passata la gioia dell'avvenimento, vedono profilarsi lo spettro della disoccupazione.

VOCOLI. È dovuto venire pure il vescovo di Taranto qui a Roma per perorare la causa dei cantieri navali.

CROLLALANZA. Una maestranza come quella dei cantieri navali non può essere allontanata dalle sue specifiche fonti di lavoro ed impiegata in attività di manovalanza o bracciantili; nè è conveniente che si avventuri per la via dell'emigrazione, perchè ciò, oltre a costituire il deprezzamento di una massa di lavoratori specializzati, si risolverebbe in un grave danno per il Paese, il quale, al momento opportuno, non avrebbe più a disposizione tale mano d'opera che, secondo gli intendimenti stessi del Governo, nella ripresa delle costruzioni navali dovrebbe trovare soddisfacente se non larga occupazione.

Purtroppo – il Ministro me lo consenta – i cantieri navali del Nord, anche se sono in una precaria situazione, riescono sempre meglio a sbarcare il lunario e trovano, comunque, maggiore comprensione da parte degli organi governativi. Se effettivamente il Governo – come noi non abbiamo alcun motivo di dubitare – vuole realizzare una sempre più vasta politica per sollevare dalla depressione le regioni del Mezzogiorno, bisogna che tale politica svolga con larghezza di vedute e, direi, con giusta perequazione nella distribuzione dei benefici anche nel settore industriale.

Ho detto che mi sarei intrattenuto particolarmente a tratteggiare la situazione di un particolare settore della Marina mercantile ed i compiti che ad essa sono affidati nell'Adriatico e nel Mediterraneo. Ritengo opportuno perciò occuparmi delle quattro Società di navigazione di preminente interesse nazionale, che sono inquadrate nel gruppo della Finmare. Il tonnello di queste Società, che nel 1939 era costituito da 204 navi per 1.345.352 tonnellate, alla cessazione del conflitto risultava ridotto a 16 navi per 107.815 tonnellate. Durante la guerra si era verificata, dunque, la perdita quasi totale del tonnello, cioè il 91,99 per cento di esso.

Quale è la situazione attuale? È la seguente, e qui bisogna che faccia il raffronto tra le Società che hanno le loro sedi di armamento nel Tirreno e quelle che l'hanno nell'Adriatico: l'«Italia» ha perduto 398.283 tonnellate, ne ha ripristinate, con acquisti, recuperi o nuove costruzioni 230.893, pari al 57,97 per cento; non ha ripristinato ancora 167.390 tonnellate, pari al 42,03 per cento. La «Tirrenia» ha perduto 146.293 tonnellate, ne ha ripristinate 54.201, pari al 37,05 per cento, non ne ha

ripristinate 92.092, pari al 62,95 per cento; il «Lloyd Triestino» ha perduto 569.952 tonnellate, ne ha ripristinate 177.911, pari al 31,22 per cento, non ha potuto ripristinare 392.000 tonnellate, pari al 68,78 per cento. Infine l'«Adriatica» ha perduto 123.009 tonnellate, ne ha ripristinate per 42.240, pari al 34,35 per cento, non ne ha ripristinate per 80.769, pari al 65,65 per cento.

Da queste statistiche risulta chiaro che la «Adriatica» è al terzo posto nel ripristino e nella ricostruzione della sua flotta e che, comunque, tanto l'«Adriatica» che il «Lloyd Triestino» sono le due Società che, nel gruppo Finmare, hanno avuto meno assistenza ed hanno potuto meno delle consorelle del Tirreno provvedere alle loro esigenze.

Per quanto riguarda più specificatamente l'«Adriatica» è da considerare che, durante la guerra, su 42 navi ne ha perdute 38, e moltissime di esse, come quelle provenienti dalla vecchia società «Puglia» e della «San Marco», erano di recente costruzione. Delle 16 navi oggi esistenti, 6 per 16.441 tonnellate di stazza lorda hanno superato i 20 anni, con punte per il «Diana» di 31 anni, per l'«Abbazia» di 42 e per il «Campidoglio» di 44 anni. E badate che queste due ultime navi sono addette ai servizi turistici! Tutto ciò, è evidente, si ripercuote sfavorevolmente nell'esercizio delle linee sovvenzionate dell'«Adriatica» che è quella che ha un maggior numero di linee non ripristinate, mentre le altre consorelle, «Lloyd Triestino» compreso, anche se hanno delle linee non servite adeguatamente, sono riuscite a ripristinarne un numero maggiore.

Bisogna considerare che nelle linee della «Adriatica», comprese le più importanti, cioè le celeri, vi sono sempre dei servizi «zoppi» gestiti da una nave veloce, capace di sviluppare un certo numero di nodi, e da una nave vecchia ed asmatica che non può naturalmente realizzare se non quella velocità che gli anni e le sue caratteristiche costruttive le consentono.

È da considerare, inoltre, che l'«Adriatica» non ha potuto ripristinare, per mancanza di navi e per condizioni di carattere contingente, che noi ci auguriamo di poter apprendere quanto prima superate, ancora i tradizionali servizi con la Dalmazia, le Tremiti, la Grecia, l'Egeo ed il Mar Nero. Evidentemente, in queste condizioni, non risente danno soltanto l'attività della Società, ma ne risentono in modo particolare i nostri porti, i

nostri traffici, i nostri marittimi, ed in generale tutta la nostra economia. È da considerare, infine, che l'85 per cento del tonnellaggio, costruito dal 1949 dal gruppo Finmare, è stato assegnato ai gruppi tirrenici; il 2 per cento a quello comune ai due versanti, e solo il 13 per cento alle due Società che hanno le loro sedi nei porti dell'Adriatico. In tali condizioni la concorrenza delle navi che battono bandiera straniera diventa sempre più preoccupante per noi.

Quali sono le più urgenti necessità per mettere in condizioni l'«Adriatica» di poter assolvere ai suoi compiti? 1) La costruzione della seconda «Esperia» da 10.000 tonnellate e 19 miglia per la linea del «Grande Espresso Europa-Egitto», in sostituzione della «Enotria» da 5.000 tonnellate, che non può sviluppare più di 16 miglia. In questo caso l'«Enotria» potrebbe affiancarsi con il «Messapia» nella linea celere riorganizzata per la Grecia Cipro-Palestina. 2) La costruzione di due nuove motonavi miste da 5.000 tonnellate per le celeri Adriatico-Istanbul e Tirreno-Istanbul; quest'ultima servita oggi dal «Barletta», una nave non più giovane, affondata durante la guerra e recuperata.

Inoltre, si rende necessaria la costruzione di quattro nuove motonavi da 3.500 tonnellate di stazza lorda per le linee turistiche, in sostituzione dell'«Abbazia» e del «Campidoglio», di cui ho dato l'età precisa.

Infine è necessario che il Ministero si renda conto dell'opportunità di un nuovo programma di costruzioni, capace di consentire alla «Adriatica» di riprendere i traffici tradizionali che aveva nell'anteguerra con il Mar Nero, la Turchia, l'Egeo, la Dalmazia, l'Albania e la Grecia. Queste linee non riattivate facevano scalo a Bari, anzi alcune di esse avevano come capolinea il suo porto. Mi riferisco particolarmente alla maggior parte di quelle per l'Albania, con la quale esisteva un servizio quotidiano quasi di traghetto, ed a quelle con le isole Jonie e l'Egeo.

Nella relazione del senatore Vaccaro è stata sottolineata la situazione di crisi dei noli in questo momento. Che ci sia una crisi dei noli per la nostra Marina mercantile, così come in quella mondiale, può anche darsi, però non credo che da ciò possa apparire in contrasto la richiesta di sviluppo delle

costruzioni navali; anzi direi, per quanto riguarda in modo particolare la flotta nazionale, che la crisi è anche in funzione delle condizioni di vetustà di molte nostre navi, le quali si trovano a competere, spesse volte, con unità battenti bandiera straniera, che sviluppano una maggiore velocità e sono attrezzate modernamente.

Comunque va rilevato – come risulta dai dati fornitici dalla stessa relazione Vaccaro – che solo il 6,38 per cento della flotta è in disarmo e, ciò che più conta, più per ragioni di ordine tecnico che economiche. E evidente che ciò non può influenzare il bisogno assillante di provvedere adeguatamente alle nuove costruzioni, in modo particolare per le quattro Società di preminente interesse nazionale, perchè se nell'armamento libero si può anche ammettere una certa tendenza a voler segnare il passo, ciò non ha ragione di essere nei riguardi del gruppo Finmare, perchè esso, come è stato dimostrato, ad eccezione dell'«Italia», è appena con poco più di un terzo della flotta rimesso in efficienza quantitativamente e con un notevole gruppo di navi in condizioni non idonee qualitativamente.

Finquando non avremo provveduto ad una sufficiente ricostruzione per le quattro Società P.I.M., e in modo particolare per quelle che svolgono la loro attività nel Mediterraneo orientale, non potremo fronteggiare la concorrenza, non solo delle flotte dei Paesi occidentali, ma anche degli jugoslavi, dei greci, dei turchi, degli israeliti, degli egiziani, che tendono a sostituirsi nelle rotte a noi tradizionali, su alcune delle quali avevamo, incontrastati, raggiunto un vero primato.

Detto ciò e prospettate al Ministro queste particolari condizioni di necessità per le Società che hanno in esercizio le linee sovvenzionate, specialmente se operanti nei mari del Levante, io vorrei pregarlo di fermare la sua attenzione sulla situazione che si è determinata nella «Adriatica». Tale società, dimenticando le sue origini, che derivano dalla fusione di vecchie società di navigazione, alla quale dette un particolare contributo, oltre la «San Marco» anche la gloriosa società «Puglia», che avendo nella prima guerra mondiale perduto tutte le sue navi, era stata rinnovata completamente nella sua flotta; dimenticando gli obblighi imposti dalle convenzioni con lo Stato, tra le quali fondamentale il mantenimento di una sede di

armamento a Bari, ignora costantemente tale esigenza dando luogo ad agitazioni e a vive proteste.

Tali proteste sono più che giustificate, quando si consideri che l'«Adriatica» aveva ereditato dalla vecchia società «Puglia» non soltanto un complesso di nuove navi, non inferiore a quello della «San Marco», ma anche i servizi sovvenzionati nell'Adriatico e nel Levante.

Devo ricordare in proposito che la «Puglia» per mezzo secolo aveva tessuto la spola, mantenendo saldi i legami, tra le due sponde dell'«Amarissimo», assolvendo non solo un compito economico e turistico, ma anche una funzione altamente politica, quando la Dalmazia faceva parte dell'impero asburgico e l'Albania era oggetto di contese tra tutti i vicini; quando insomma l'Italia, attraverso la bandiera di quelle gloriose navi, faceva sentire alto su quelle sponde il suo prestigio e la sua volontà di difesa delle nostre collettività nazionali. Con quelle stesse navi la società «Puglia» aveva per prima varcato il canale di Suez, si era spinta fino in America, aveva portato il nome e i colori di Bari in tutto il mondo. Bari aveva, dunque, una tradizione marinara e, attraverso la sua flotta, poteva mantenere e sviluppare le sue secolari correnti di traffici.

Ebbene, così nobili e vive tradizioni, lo ripeto, sono state ignorate in questo dopoguerra dall'«Adriatica», che fino ad oggi nella ricostituzione della sua flotta, ha ritenuto di immatricolare tutte le navi, ad eccezione del recuperato «Barletta», alla sede di Venezia, giungendo fino al punto di sostituire i nomi di città marittime pugliesi con quelli di città della terraferma del Veneto.

A nulla sono valse le proteste, perchè la Società ha continuato imperterrita - adducendo giustificazioni che non convincono - nel suo atteggiamento, con grave danno per gli interessi materiali e morali di Bari.

Allo stato delle cose mi sia consentito di ricordare al Ministro che l'«Adriatica» non è una società privata, ma fa capo alla Finmare, che a sua volta fa capo all'I.R.I., cioè allo Stato. Devo anche ricordare che, quando si procedette alla fusione della «San Marco» con la «Puglia» che, purtroppo, qualche anno prima, per miopia degli amministratori dell'epoca, era stata ceduta ad un gruppo di armatori genovesi, presente all'ora

Ministro delle comunicazioni, fu chiaramente convenuto che le navi della flotta pugliese dovevano rimanere immatricolate al compartimento di Bari. Ora se l'«Adriatica» ha perduto gran parte del suo tonnellaggio, proveniente in misura notevole anche dalla vecchia «Puglia», è onesto e giusto che, nella ricostruzione, tenga fede ai patti e che ridia a Bari gradualmente un tonnellaggio corrispondente a quello che possedeva prima del secondo conflitto mondiale.

Tutto ciò ha anche una giustificazione in rapporto alla funzione internazionale che Bari oggi svolge attraverso la Fiera del Levante, ed ai legami che, durante l'anno, da essa si sprigionano con tutti i Paesi del mondo e che trovano poi la loro maturazione negli incontri che avvengono in settembre fra gli operatori dell'Occidente e dell'Oriente nel suo tradizionale mercato.

In considerazione anche di tale circostanza l'aspirazione di Bari è legittima non solamente nell'invocare il graduale ripristino del vecchio tonnellaggio alla sua sede di armamento, ma anche, in vista del rinnovo delle convenzioni, nel chiedere al Governo che tutte le linee di navigazione dell'«Adriatica» e del «Lloyd Triestino» tocchino il suo porto, perchè è l'unico grande porto commerciale adriatico del Mezzogiorno d'Italia.

Non si capisce perchè tutte le navi che partono da Genova per gli Oceani, in conformità di quanto fu convenuto all'atto della costituzione delle quattro grandi Società di preminente interesse nazionale, debbano toccare Napoli, a giusto riconoscimento degli interessi del Mezzogiorno gravitanti su quel porto del Tirreno, e lo stesso non dovrebbe avvenire, rinnovandosi le convenzioni marittime, nei riguardi di Bari, per le linee che prendono il mare da Venezia e da Trieste.

Ciò che potè sembrare prematuro nel 1937 non lo è più oggi. Bari ha fatto da allora grandi progressi, ha consolidato la sua funzione internazionale ed è divenuta sempre più il centro di gravità del Mezzogiorno adriatico. È una città che cresce continuamente, è una città intraprendente, la quale con i fatti dimostra di non attendere che piovano tutto dall'alto. Essa con i propri mezzi è riuscita a risolvere molti dei suoi problemi e con le sue realizzazioni si è imposta al rispetto ammirato dei connazionali e degli stranieri.

Parlando di Bari non posso fare a meno di pregare il ministro Tambroni, anche se la competenza delle opere marittime è del collega dei Lavori pubblici, di volere aggiungere le proprie istanze a quelle della cittadinanza barese affinché il suo porto sia completato nelle sue strutture e nella sua attrezzatura ed una buona volta sia dotato della indispensabile darsena dei petroli, tenuto conto che oggi il traffico in quel porto ha raggiunto 3 milioni di tonnellate, di cui 2 milioni e mezzo costituite dal traffico petrolifero. Ragioni di sicurezza e di maggiore facilità di esercizio impongono la soluzione di questo problema. Il Ministero della marina mercantile non può disinteressarsene poichè esso è il propulsore della vita dei porti, anche se quello dei Lavori pubblici ne è il costruttore. È il Ministero della marina mercantile che deve segnalarne le esigenze e rilevarne le deficienze.

Il problema del completamento del porto di Bari è inserito nella legge speciale a favore della città, legge che segue il suo corso, ma nel frattempo i lavori procedono a passo di lumaca. Il porto, lo ripeto, è senza attrezzatura adeguata ed i pericoli che sussistono per il grande movimento di petroliere che in esso si svolge sono tali da destare le più vive preoccupazioni. Particolari cure meritano anche le esigenze del porto di Brindisi, che assolve anch'esso ad una funzione di ordine internazionale.

Mi permetta ora il Senato di scendere dai problemi di interesse generale, quali sono quelli prospettati da me finora, a qualche problema di ordine particolare, che però si inquadra nelle grandi linee della politica mercantile e peschereccia che il Governo afferma di voler perseguire. Debbo pertanto raccomandare al Ministro di sollecitare adeguati finanziamenti per i bisogni dei porti minori, e specialmente per quelli di Barletta e di Monopoli che mancano anche essi di adeguata attrezzatura; ma innanzi tutto raccomandargli la situazione, divenuta quanto mai perigliosa, della nostra flotta peschereccia, e non soltanto di quella pugliese, che ha la sua maggiore consistenza nei porti di Molfetta, Bari e Mola, ma anche di quella di San Benedetto del Tronto e di Chioggia.

Questa nostra flotta, che è continuamente esposta agli attacchi della pirateria jugoslava, è necessario che sia assistita e

protetta, anche quando, depredata e insidiata, continua imperterrita a spingersi al largo per tornare sulle rotte che le sono familiari, al fine di cercare pane e lavoro per le proprie maestranze e fonti di entrata per la nostra economia. Occorre, in tali circostanze, che gli armatori, derubati dei loro attrezzi di lavoro, siano almeno parzialmente indennizzati.

Da parte del senatore Tartufoli e da altri colleghi, compreso chi vi parla, è stata presentata, a tal riguardo, una mozione con la quale si invoca lo stanziamento di un fondo di alcune decine di milioni per alleviare i danni già accertati. Badate, qui non si tratta di grandi società armatoriali, ma di quegli armatori i quali, con grande sacrificio, sono riusciti, dopo decine di anni di sacrifici, di fatiche e di intraprendenza, ad armare alcuni motopescherecci e se li vedono depredati di tutte le attrezzature. Onorevole Ministro, si tratta veramente di proletari della marineria che vanno assistiti, protetti ed anche incoraggiati nella loro tenacia. È necessario poi che il famoso Trattato di pesca col Governo di Belgrado, che si è rivelato quanto mai infelice e gravoso, sia riveduto adeguatamente, per renderlo veramente operante, addossando, se necessario, i relativi oneri finanziari in gran parte allo Stato.

Vorrei ancora pregare l'onorevole Ministro, analogamente a quanto è avvenuto di recente per il bacino di carenaggio di Napoli, di sollecitare i mezzi finanziari per il completamento di quello di Taranto, che è per tre quarti già costruito e che da molti anni è fermo. Tale completamento potrebbe risolvere in parte il problema della crisi dei cantieri navali della Bimare, consentendo che una parte di quelle maestranze possa trovare lavoro in un'opera quanto mai necessaria, e la cui realizzazione consentirebbe la ricettività di navi anche di 70 mila tonnellate, e particolarmente delle molte petroliere che navigano nel Mediterraneo e che oggi sono costrette, per le ripuliture e le riparazioni alla carena, a recarsi in bacini lontani, con aggravio notevole di ordine finanziario.

Infine - mi dispiace che il Ministro abbia dovuto allontanarsi in questo momento - richiamo l'attenzione particolare dell'onorevole Sottosegretario su un'altra necessità che è di ordine nazionale. Mi riferisco alla Vasca navale di Roma, cioè ad un problema quanto mai preoccupante e assillante. È notorio

che l'Italia aveva tre Vasche per lo studio di architetture navali e per la sperimentazione dei modelli; esse assolvevano al compito di soddisfare le esigenze non solo della Marina militare, ma anche - e starei per dire in prevalenza - di quella mercantile. Purtroppo, durante la guerra, le Vasche navali di La Spezia e di Guidonia sono andate distrutte e non è rimasta che la Vasca di San Paolo, in Roma. Questa, costruita sulle sponde del Tevere, a causa di fenomeni di sgrottamento e di assestamento del terreno che sovrasta le sponde del fiume, va cedendo continuamente e, per un buon terzo, si è già resa inutilizzabile, essendo avvenute gravi e notevoli deformazioni nella sua platea e nella sua struttura, e pertanto le sperimentazioni non si possono svolgere che solo in una parte di essa. Ormai le esigenze di ordine militare sono relative, perchè il Trattato di pace è quello che è; ma le esigenze della marina mercantile sono notevoli; e se si deve realizzare, come è nelle intenzioni del Governo, il nuovo programma delle costruzioni navali, bisogna preoccuparsi di risolvere sollecitamente questo problema. La Vasca di San Paolo, ancora per qualche anno, sia pure con una crescente minorazione della sua efficienza, riuscirà a funzionare; però per gli anni seguenti occorre provvedere fin da ora alla nuova costruzione, tenendo conto del tempo necessario per realizzarla, tanto più che essa dovrà sviluppare una lunghezza perlomeno di 500 metri, come è stato indicato dal Consiglio superiore della Marina, salvo, in un secondo tempo, a portarla fino a 800. Ciò impone la paziente ricerca di un terreno idoneo e quindi molte trivellazioni per assicurare la uniformità geologica alla lunga platea. Bisognerà, inoltre, preoccuparsi di tanti altri fattori, prima di dare inizio concreto ai lavori, che si prevede dureranno da tre a quattro anni. Non si può quindi perdere tempo.

L'opera verrebbe a costare tre miliardi, da scaglionarsi in sei esercizi, con un fabbisogno iniziale di 300 milioni soltanto per ognuno dei primi due anni, che corrispondono al periodo in cui si dovranno eseguire le trivellazioni e gli espropri dei terreni.

Il Ministero della difesa, come si è detto, si è vivamente interessato a questo problema, e lo stesso Ministero della marina mercantile ne ha compreso l'importanza. Ma praticamente tra Ministero della difesa e Ministero della marina vi è un

palleggiamento di competenze, ai fini della ricerca dei mezzi finanziari e dei relativi stanziamenti, per cui praticamente un'opera tanto urgente e indispensabile come questa non si realizza. Perciò io domando all'onorevole Ministro, rientrato ora in aula, se, essendo prossimo il deferimento all'esame del Parlamento della legge sulle nuove costruzioni navali, non ritenga di poter approfittare di tale circostanza, per prelevare, dai fondi destinati a tale scopo, che sembra siano notevoli, il fabbisogno anche per la costruzione della vasca, che è proprio in funzione di quel programma. In fondo sarebbe anche logico far rientrare tale spesa in quella destinata a ridar vita ai cantieri navali. Non dovrebbe essere difficile, intanto, poter assegnare quei trecento milioni all'anno che occorrono nei primi due esercizi. Essi inciderebbero in modo molto relativo sulle necessità più assillanti dei cantieri e delle società armatoriali.

Per i successivi esercizi si avrebbe il tempo necessario per ricercare il modo più idoneo di finanziamento. La soluzione di questo problema, onorevole Ministro, deve stare a cuore a lei e a quanti sono pensosi di quelle che potrebbero essere le gravi conseguenze di un cedimento definitivo della vasca di San Paolo, che ha già realizzato quattromila prove, con un beneficio economico valutabile a circa tredici miliardi. Si dirà che questi sono dei calcoli teorici. No, sono dei calcoli che derivano dalla dimostrazione delle economie che si sono potute realizzare nell'adottare particolari accorgimenti nella costruzione delle navi, ciò che si è risolto in una minore spesa di esercizio.

Tutto questo, d'altra parte, ci viene documentato da una persona di alta competenza e di alto prestigio nel campo delle costruzioni navali, qual è il generale Pugliese, che fa onore al nostro Paese, per il suo brillante passato, e al quale bisogna dar credito per le sue affermazioni. Si potrebbe ancora dire che i quattordici miliardi di economie, dato che si sono realizzati nella gestione, si risolvano a beneficio degli armatori, ma sono economie comunque che vanno a vantaggio di tutto il Paese.

Infine, per concludere, vorrei richiamare l'attenzione del Ministro sulla grave situazione della disoccupazione marittima, la quale diventa sempre più preoccupante. Per risolverla ci sono parecchie ricette. La realtà è che le navi sono poche e i marittimi iscritti ai compartimenti sono molti. Questi due

termini appaiono in contrasto fra di loro, ma esperti della materia suggeriscono che un miglioramento della situazione si potrebbe avere subito col bloccare per un certo tempo le immatricolazioni, perchè negli ultimi anni c'è stata una vera inflazione in questo settore; poi con il ritoccare le tabelle di armamento, come in parte è stato riconosciuto giusto dagli stessi armatori; infine con l'eliminare i turni particolari, così detti privilegiati, cioè quei turni che sono costituiti dal personale di fiducia degli armatori, perchè ciò è in pieno contrasto con la massa dei marittimi.

Ove proprio non fosse possibile realizzare tutto ciò, è da esaminare se non convenga costituire due unici turni particolari, uno per l'armamento libero e l'altro per il gruppo della Finmare, abolendo i turni frazionati nei vari compartimenti, imposti dall'attuale sistema, perchè sono a tutto danno dei compartimenti dove sostanzialmente non vi è armamento, e dove gli interessi marittimi sono meno importanti di quanto non lo siano nei grandi porti del Nord.

Voce dalla sinistra. Bisogna abolire la libera scelta.

CROLLALANZA. Onorevoli senatori, ho finito. L'Italia ha una gloriosa tradizione sul mare. Dai tempi della Repubblica di Venezia e da quando flottiglie di Genova, di Pisa, di Amalfi e di Bari, con fortunosa intraprendenza, presero a tessere la spola tra la nostra Penisola, protesa come un gigantesco molo nel Mediterraneo, e gli scali del Levante, e le nostre audaci imbarcazioni superarono le colonne di Ercole ed il canale di Suez, portando fino ai più lontani lidi i segni della nostra civiltà, gettando ovunque i germi di fecondi rapporti economici con tutti i popoli; da allora la nostra Marina mercantile, sia pure con alterne vicende, non ha mai cessato di operare con profitto a servizio della Patria, guadagnandosi gradatamente, tra quello delle grandi potenze, un posto onorato e di particolare rilevanza.

Distrutta in gran parte dalle vicende sfortunate dell'ultima guerra, nella quale scrisse pagine eroiche, essa è tornata, per intraprendenza di armatori e per provvidenze di Governo, a solcare i mari.

Ma essa, per le nuove fortune della Patria, che ha il suo destino sul mare, vuole riprendere con indomita lena, in un mondo pacificato, il suo degno posto tra le più moderne ed efficienti marinerie del mondo.

Ciò è nei voti di tutti gli italiani pensosi ed operosi; ciò è nei voti che noi oggi formuliamo, mentre sta per essere discusso dal Parlamento il piano delle nuove costruzioni navali.

Mai come ora è opportuno, onorevoli senatori, riaffermare che per l'Italia «navigare necesse est». (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955**

(Senato della Repubblica, seduta del 28 aprile 1954)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Dopo l'interessante ma lunga discussione che si è svolta finora in quest'Aula, non mi lascerò tentare dal desiderio di effettuare, come feci 6 mesi fa, in occasione della discussione dello stesso bilancio, un ampio giro di orizzonte su quella che è l'attività del Ministero dei lavori pubblici nei principali settori di sua competenza, perchè a così breve distanza la situazione non risulta modificata, nè mi lascerò tentare dal desiderio di illustrare gli stanziamenti dello stato di previsione per metterne in evidenza le deficienze e le scarse disponibilità.

Sostanzialmente il bilancio che è sottoposto oggi alla nostra approvazione ricalca quello che abbiamo approvato nell'ottobre scorso, con tutti gli inconvenienti allora rilevati e che ci auguravamo, almeno in parte, di vedere eliminati o attenuati per il nuovo esercizio. Gli stanziamenti, infatti, si riferiscono

prevalentemente alle incidenze degli impegni assunti nei precedenti esercizi o a quelli derivanti da leggi speciali, oltre alle esigenze del Ministero per fronteggiare le sue spese generali, per pagare il personale e per provvedere alle manutenzioni, i cui fondi risultano tuttora inadeguati, più di quanto non lo siano nell'esercizio in corso.

Purtroppo il bilancio manca di qualsiasi elasticità, e riscontriamo in esso la stessa pesantezza rilevata lo scorso anno per quanto riguarda i residui passivi, che sono accresciuti, e la forte mole di annualità che, come è noto, costituiscono pagamenti che lo Stato scaglionava nel tempo. Si rileva anche che i Provveditori alle opere pubbliche hanno meno fondi dell'esercizio scorso.

Risulta, dunque, evidente quella che è ormai la caratteristica di questo bilancio da qualche anno a questa parte: la mancanza assoluta di fondi a disposizione del Ministro perchè egli possa provvedere all'esecuzione di un nuovo programma di opere a carattere straordinario. Trattasi, perciò, in gran parte del bilancio di un debitore che deve fare onere ai suoi impegni.

Non è esatto quello che è stato rilevato dal collega Busoni, che ci sarebbero, sia pure insufficienti, 48 miliardi a disposizione per la esecuzione di nuove opere, perchè in pratica i miliardi sono molto pochi, e sono quelli che il Ministro ha per corrispondere contributi e sussidi, in base alla legge 3 agosto 1949, a favore degli Enti locali, per sovvenzioni dipendenti dal Testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, sui danni di guerra e sull'edilizia economica e popolare.

Dirò anche, e ciò è confermato anche dalla diligente e veramente pregevole relazione del collega Toselli, che i problemi di fondo del Ministero dei lavori pubblici, quelli che costituiscono la premessa perchè esso possa svolgere, con maggiore adeguatezza e più largo respiro, la sua normale attività, cioè i problemi del personale, sono ancora in uno stato di drammaticità, perchè agli organici del Ministero mancano centinaia di tecnici, di ingegneri del Genio civile e degli uffici nelle nuove costruzioni ferroviarie. È forse questa la causa principale della lentezza e del non perfetto funzionamento che si lamenta in alcuni organi burocratici del Ministero e della

improvvisazione e frammentarietà che ha caratterizzato, in varie circostanze, in questi ultimi anni, la sua attività, impedendogli spesso di svolgere con organicità una politica di vaste vedute, di ampio respiro, una politica insomma atta a prevenire ogni evenienza e ad essere pronta ad eseguire, in ogni circostanza, i programmi che le contingenze possono imporgli.

Dopo tali premesse schematizzerò il mio intervento, limitandolo ad esaminare alcuni particolari settori dell'attività del ministero. Praticamente mi intratterrò sulla necessità di completare le opere in corso; di eseguire piani organici poliennali per ogni settore di attività; di adottare più deguati provvedimenti nel campo delle sistemazioni idrauliche e montane; sulla necessità, inoltre, di aggiornare, se esiste, un piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie, guardandomi bene però di chiedere in questo momento la costruzione di nuove ferrovie; infine sulla necessità di revisionare il piano regolatore dell'A.N.A.S., che ha preso il nome del ministro Aldisio, e che riguarda lo sviluppo della rete autostradale e la sistemazione e l'ammodernamento della rete viabile nazionale.

Non mi intratterrò che brevemente sul problema dell'edilizia economica e popolare perchè già altri colleghi hanno espresso, con ampiezza di dati, considerazioni degne di rilievo e perchè è notorio che il Ministro Romita si dedica con particolare cura e, direi, con particolare tenacia, alla sua soluzione, nonostante le difficoltà e le resistenze che si profilano da parte del Tesoro.

Voglio solo raccomandare all'onorevole Ministro che, quando potrà varare questo programma, se avrà i fondi sufficienti perchè esso risulti effettivamente sostanzioso e tale da fronteggiare in modo notevole le esigenze del Paese, tenga presente in modo particolare la situazione di quelle zone del Mezzogiorno dove più vivo ed assillante è il problema, perchè più misere sono le condizioni di vita di quelle popolazioni e perchè meno si è potuto realizzare fino ad oggi in loro favore per elevarne il tenore di vita.

Non certo per spirito campanilistico, bensì per dare dei punti di riferimento al Ministro, vorrei ricordargli anche la situazione veramente grave, preoccupante e angosciata, degli alloggi di Bari vecchia, e l'assillante bisogno che ha la città di

nuove costruzioni popolari, sia per fronteggiare lo sbaraccamento o lo sfratto dai tuguri delle migliaia di famiglie che vi abitano, sia per fronteggiare la sua crescita vertiginosa dovuta all'aumento demografico della popolazione ed al fenomeno di immigrazione, essendo Bari un centro operoso, pieno di attività, che attira necessariamente dalla regioni vicine molte persone in affannosa ricerca di lavoro.

Il Comune con le sue scarse disponibilità finanziarie fa quello che può, ma non riesce certo a risolvere adeguatamente il problema.

Citerò a questo proposito alcune cifre perchè l'onorevole Ministro fermi su di esse la sua attenzione. Da una recente statistica risulta che a Bari il 21 per cento della popolazione vive in abitazioni di un solo vano e che purtroppo in questo solo vano si addensano alle volte, in condizioni di immorale promiscuità, famiglie di 10-15 persone. Lei non sembra molto convinto delle mie asserzioni!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Conosco bene Bari.

CROLLALANZA. Mi spiace che nella sua recente visita non abbia avuto la possibilità di fare un giro...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho fatto.

CROLLALANZA. Evidentemente non è stato accompagnato nei posti che meritavano maggiormente la sua attenzione.

Il 36 per cento della popolazione vive in abitazioni di 2 vani; il 20 per cento in quelle di 3 vani; il 14 per cento di 4 vani, e solo il 9 per cento in alloggi di oltre 5 vani. Calcolando in 4 o 5 i componenti di ogni famiglia barese - ed è una media molto bassa e al disotto della realtà - si deduce che oltre 12 mila di esse vivono in abitazioni di un solo vano ed oltre 21 mila in quelle di 2 vani.

Il Ministro ha forse messo in dubbio le esigenze da me prospettate perchè, visitando di recente Bari, ha constatato con piacere che la città è tutto un fervore di attività costruttiva. Ciò è esatto: si costruisce e in modo notevole, ma chi costruisce?

Costruiscono gli imprenditori i quali hanno trovato un ottimo mercato per il collocamento delle loro abitazioni. Vi sono cantieri un po' dovunque, ma le costruzioni che interessano le categorie più modeste, quelle impiegatizie ed operaie, non riescono a dare alloggi sufficienti e comunque a condizioni possibili e alla portata dei modesti portafogli.

Ed una situazione non meno grave, onorevole Ministro, si riscontra a Taranto, soprattutto nella città vecchia. Non so se ella abbia mai visitato quel centro. (*Cenno d'assenso del Ministro dei lavori pubblici Romita*). A Taranto vi sono alcuni vicoletti della città vecchia nei quali in due non si passa e bisogna procedere in fila indiana. Ella, se ha visitato quell'agglomerato di case fatiscanti, saprà che dalle opposte finestre si può scambiare una stretta di mano.

VOCOLI. È perfettamente vero.

ROLLALANZA. In quel vecchio quartiere prima della guerra (e fu purtroppo la guerra a fermarne ogni attività) fu iniziato lo sventramento, in base ad una legge speciale, la quale è rimasta inoperante per successiva mancanza di finanziamenti. È evidente che questa è una di quelle situazioni che meritano particolare attenzione da parte del Ministro perchè, nel caso specifico, non si tratta nemmeno di baracche, ma di una sequenza di tuguri, di tutta una città di tuguri. Ebbene, se una parte notevole dei provvedimenti che il Ministro sta elaborando, e per cui si sta preoccupando di ottenere adeguati finanziamenti, mira a dare un alloggio a quanti vivono in tuguri e baracche, ecco che Taranto ha purtroppo tutti i requisiti per essere tenuta particolarmente presente. Esigenze non meno assillanti si riscontrano a Foggia, dove 20 mila persone sono state uccise dai bombardamenti indiscriminati degli alleati e dove più di metà delle abitazioni sono state distrutte; a Brindisi, che non riesce a far sparire interi quartieri zingareschi; ad Andria, dove non è del tutto scomparso il fenomeno delle grotte, ed in numerosi altri comuni della Murgia.

E con ciò, chiudo la parentesi per quanto riguarda l'attività edilizia popolare e passo al primo punto del mio intervento, cioè alla necessità di completare le opere in corso.

Onorevole Ministro, io non dirò che tutta l'Italia è un cimitero di opere, perchè drammatizzerei una situazione, ma indiscutibilmente in ogni regione, si può dire in ogni provincia, vi sono opere che sono state iniziate prima della guerra e che purtroppo o sono state riprese a ritmo lento o sono ancora ferme. Situazione non meno incresciosa è quella di altre opere iniziate nel dopoguerra, sotto l'assillo dei movimenti di piazza, e per le quali non sempre vi erano dei regolari progetti. Pur di placare le masse e di dar lavoro non si andava allora troppo per il sottile, specialmente nel settore delle costruzioni stradali. Si poneva mano a dei rilevati di terra e si andava avanti, su tracciati ideali, finchè vi erano fondi, poi i lavori si arrestavano. In molti posti sono rimasti questi rilevati, in altri sono spariti perchè le intemperie, il tempo e gli inconvenienti vari che si sono verificati successivamente non ne hanno lasciato più traccia. Ebbene, se tali opere risultano ancora utili è necessario completarle.

Ho voluto citare alcuni dei casi più tipici, ne potrei citare molti altri, ma non voglio tediare il Senato, nè dilungarmi oltre i limiti che mi sono proposti. Nessuno più di lei, onorevole Ministro, è in condizioni, attraverso le stesse segnalazioni, che certo le perverranno dai Provveditori e dalle autorità locali, di sapere che c'è, se non un cimitero, una vera sequenza, preoccupante di opere incomplete.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi permetta una interruzione: un mese fa ho dato ordine ai Provveditori di impegnare i fondi per porre termine a tutte le opere incomplete.

Voce dalla sinistra. Non li hanno, i fondi: lei lo sa!

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, io non chiedo altro che un suo interessamento in questo senso, ed inoltre che si facesse il punto alla situazione per accertarla e vagliarla nella sua interezza. Ma io sono d'accordo con il collega dell'altro settore che non basta che lei abbia queste ottime intenzioni, se non riuscirà a concretizzarle per la deficienza dei mezzi finanziari a disposizione.

Comunque, a me sembra che la situazione sia di tale gravità, che meriti la più tenace opera di pungolamento da parte sua presso il collega del Tesoro e la più efficace esposizione al Consiglio dei ministri perchè una buona volta il Governo si decida a stanziare fondi adeguati, sia pure in un certo numero di anni, per portare a termine queste opere.

Fra le «incompiute» di particolare rilevanza ricorderò la ferrovia Aulla-Lucca, che era in corso quando io ero Ministro, venti anni fa, che fu sospesa durante la guerra e che va avanti con estenuante lentezza; la circonvallazione di Palermo e il bacino di carenaggio di Taranto, che ho segnalato anche 15 giorni fa, durante la discussione del bilancio della marina mercantile, al ministro Tambroni, il quale ebbe a darmi qualche affidamento. Ma, ormai, onorevole Ministro, gli affidamenti non bastano.

Nella città bimare vi è un bacino per tre quarti costruito, che è fermo dallo scoppio della guerra perchè non si trovano i fondi per completarlo. Eppure trattasi di un'opera grandiosa, che sarebbe di grande sollievo per la popolazione di Taranto e che fronteggerebbe in gran parte la crisi di quei cantieri navali.

Inoltre non posso non richiamare l'attenzione del Ministro sulla situazione del porto di Bari, le cui opere di ampliamento, iniziate nel 1923, proseguite con ritmo celere per alcuni anni fino al 1940, anche in conseguenza di un nuovo stanziamento concesso con legge speciale, oggi vanno avanti con mezzi modesti. Ciò è di grave danno per gli interessi economici della città e si presta ad alimentare le critiche interessate di coloro che affermano che il porto è sbagliato. Essendo questo incompleto, e quindi non del tutto protetto dalle traversie, non c'è da meravigliarsi se certi ambienti concorrenti marittimi del Nord ed anche del Sud sfruttino tale circostanza per andar sostenendo che è inutile spendere degli altri quattrini per quel porto, perchè artificiale, quasi che in Italia, all'infuori di quelli di Brindisi e di Venezia, tutti gli altri non siano anch'essi artificiali. Nè regge la considerazione che tale porto risenta di una crisi, in conseguenza della cosiddetta cortina di ferro - che ci auguriamo sia abbassata quanto prima, non essendo possibile concepire che l'Italia possa avere sbocchi più proficui di quelli

dei Balcani e del Levante – perchè non si può attendere che si elimini la cortina per riprendere in pieno la costruzione del porto. Bisogna invece lavorare intensamente per trovarsi pronti ed attrezzati a tale evento.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Si continua a lavorare al porto di Bari. Vi è un progetto che va avanti metodicamente.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, lei nei capitoli del bilancio per le opere marittime ha fondi insufficienti non solo per alimentare i lavori del porto di Bari ma anche quelli di molti modesti porti della Penisola, che pure hanno urgenza di essere portati a termine.

Comunque, per il porto di Bari voglio ricordare che assieme a me i senatori della circoscrizione di tutti i partiti hanno sottoposto al Parlamento una legge speciale, sulla quale avremo occasione di intrattenerci quando verrà in Aula, e che spero sarà varata per comprensione e benevolenza da parte del Governo.

Per quanto riguarda i piani regolatori delle opere nei vari settori di attività del Ministero dirò che si tratta di una necessità assoluta. Non si può continuare a svolgere un'azione frammentaria, sotto l'assillo delle esigenze che si manifestano di volta in volta, nè quella che dovrebbe essere una vera politica dei lavori pubblici deve risentire ripercussioni dal cambio frequente dei Ministri. Al Dicastero dei lavori pubblici, come negli altri Dicasteri tecnici, sarebbe per altro augurabile che i titolari durassero più a lungo per consentire ad essi di svolgere il ciclo di un programma, perchè generalmente avviene che il Ministro subentrante, anche se non si lascia tentare dal desiderio di modificare l'indirizzo del predecessore, spesso ha idee o interessi completamente diversi, e questa è una delle cause degli inconvenienti che si lamentano. Se ciò risulta all'atto pratico in contrasto con lo svolgimento della vita parlamentare, tanto più appare necessario, come è stato fatto per il settore idraulico con uno studio pregevole, che siano compilati piani organici di largo respiro per tutti gli altri settori di attività del Ministero. Un paese povero come il nostro, che ha pochissimi mezzi finanziari, deve impiegarli bene, ed il Ministro dei lavori pubblici deve avere dei

programmi proiettati nell'avvenire per poterli eseguire gradualmente in rapporto alle possibilità di bilancio ed al grado di urgenza delle varie opere.

Comunque, non basta far piani regolatori per tutti i settori, ma occorre anche che essi siano sottoposti al Parlamento, che deve poter esprimere, nelle linee generali, quello che pensa di tali piani, così come si è verificato per quello orientativo di studio del settore idraulico, compilato d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura.

Vorrei pregare poi il Ministro di portare tutta la sua attenzione, e in ciò mi associo a quanto è stato rilevato anche da altri colleghi, sulla necessità di eliminare le code dei vecchi terremoti che, ritengo, con uno sforzo finanziario relativamente modesto, potrebbero una buona volta per sempre non formare più oggetto di discussione nelle aule del Parlamento.

Passando alla situazione idraulica e montana, non si può non rilevare che essa costituisce motivo di costante preoccupazione per il nostro Paese. Con legge 31 gennaio 1953, su un programma stralcio di 100 miliardi, salito poi a 120, ritenuti necessari per provvedere alle più assillanti necessità, dopo le paurose inondazioni del Polesine, del Reno e della Calabria, furono stanziati, a questo scopo, 17 miliardi. Risulta dalla relazione al bilancio, molto diligente, del collega Toselli, che attualmente vi sarebbero in corso lavori solo per 13 miliardi. Evidentemente mancano i progetti per gli altri 4 miliardi a disposizione. Questa è una riprova della grave crisi che si ripercuote nell'attività del Ministero per la deficienza di personale tecnico.

Recentemente il Senato ha approvato una legge di finanziamento per altri 10 miliardi; ma, onorevole Ministro, i 27 miliardi di cui ella dispone complessivamente fino ad oggi, di fronte al programma stralcio di 120 miliardi, sono in modo assoluto insufficienti. Il panorama delle condizioni in cui si trovano i nostri corsi d'acqua e le nostre montagne, lei lo conosce, è pauroso. Secondo gli studi compiuti dal Ministero il fabbisogno per il trentennio, per sistemazioni idrauliche di competenza dei Lavori pubblici e per opere di sistemazione montana forestale di competenza del Ministero dell'agricoltura, è di 1350 miliardi e quello del decennio di 849 miliardi, di cui 370 soltanto per le

opere di competenza del suo Dicastero. Io ho esaminato con il maggior interesse la relazione che illustra il piano orientativo di tali studi, ma devo dirle francamente che ho l'impressione che il fabbisogno finanziario in esso previsto sia al disotto di quella che è la tragica realtà, specialmente per quanto si riferisce alla situazione idraulica forestale, tenuto conto del geometrico disfacimento della montagna durante la guerra e nel dopo guerra.

Comunque, onorevole Ministro, ed onorevole Presidente del Consiglio, che vedo ora seduto al banco del Governo, se noi continuiamo con un ritmo di 10 o 15 miliardi all'anno, su un fabbisogno trentennale sia pure di 1450 miliardi, avremo bisogno di un secolo o di un secolo e mezzo per portare a termine questo programma. E d'altra parte non ci possiamo illudere che la situazione, se non fronteggiata adeguatamente, rimanga quella che risulta attualmente perchè l'indisciplina dei corsi d'acqua, la corrosione degli argini, il precipitare a valle di masse sempre più notevoli di pietrame, che elevano i greti dei fiumi e dei torrenti al di sopra del piano di campagna in moltissime regioni, sono tutti fenomeni che si aggraveranno nel tempo in quelle zone dove non sarà possibile adottare nei prossimi anni organici interventi.

Io mi rendo conto che non si può affrontare in pieno il problema con larghezza di mezzi, nè che si possono risolvere con una bacchetta magica tutte le esigenze gravi e preoccupanti del Paese, che se è stato favorito da Dio per la bellezza dei suoi paesaggi e la varietà che contraddistingue una regione da un'altra, purtroppo, per le condizioni geologiche e idrologiche che lo caratterizzano, è fatalmente bisognoso di continui interventi. È un Paese per il quale l'attività del Ministero dei lavori pubblici non può prescindere da quello che è uno dei suoi compiti principali. Questa la realtà che non dobbiamo ignorare e, siccome miracoli, lo ripeto, non se ne possono fare, occorre, onorevole Presidente del Consiglio, che si eseguano, se necessario, meno lavori di bonifica e di trasformazione fondiaria, per dare la precedenza a quelli di consolidamento della montagna e di regolazione dei corsi d'acqua; occorre in conseguenza che si provveda ad una più razionale distribuzione di fondi tra Ministero dei lavori pubblici e dell'agricoltura, non

trascurando un maggior coordinamento di attività anche con la Cassa del Mezzogiorno, si da impiegare meglio le poche disponibilità che abbiamo nei settori più bisognosi da un punto di vista tecnico e in quelle opere che rispondono a più assillanti istanze da parte delle nostre popolazioni.

Molte sono le situazioni idrauliche e idrauliche forestali che richiedono più adeguati interventi e tra esse, oltre il Po, quella dell'Adige, quella dei corsi d'acqua di seconda categoria dell'Appennino tosco-emiliano, quella del Calore in Campania e dell'Ofanto e del Fortore, che hanno provocato frequenti alluvioni in questi ultimi tempi in provincia di Bari e nel «Tavoliere», dove si stanno spendendo miliardi per la trasformazione fondiaria. La situazione della Calabria e della Sicilia non è meno preoccupante ed è stata prospettata dai precedenti oratori, che hanno rinnovato il ricordo doloroso di quanto si è verificato non più tardi di alcuni mesi fa in quelle regioni. Mi guarderò bene dallo scendere ad altre esemplificazioni, ma sarebbe assai grave per il Governo se volesse minimizzare l'imponenza e la gravità del problema, e se facessimo come lo struzzo, ingannando noi e gli altri. Utilizziamo, lo ripeto, nel miglior modo possibile i pochi mezzi che abbiamo a disposizione fin quando il bilancio dello Stato non avrà raggiunto l'auspicato pareggio o un più sensibile miglioramento.

E giacchè sono in tema vorrei pregare l'onorevole Ministro di non dimenticare la situazione che gli è stata prospettata durante il convegno per l'approvvigionamento idrico del Mezzogiorno, svoltosi a Bari alcune settimane fa alla sua presenza. Il problema si può ridurre ad una formula molto semplice: vista la necessità sempre più imperiosa di dotare di acqua potabile le popolazioni che ne sono sfornite e di assicurarla a sufficienza alle altre che ne difettano, occorre utilizzare nel modo più razionale ed intelligente le scarse disponibilità attualmente esistenti. Il Ministro Romita ha avuto occasione di apprendere che, a pochi decenni di distanza da quando fu compiuta quell'opera veramente grandiosa che è l'Acquedotto pugliese, già l'acqua comincia a scarseggiare e si è gravemente preoccupati circa le future possibilità di rifornimento adeguato per tutta la popolazione. E si tenga presente che l'Acquedotto pugliese serve anche zone della

Lucania, del Molise e della stessa Irpinia, quindi è un acquedotto a carattere interregionale che, se dovesse rimanere con l'attuale dotazione di portata, nel giro di qualche decennio, non sarebbe in grado di dare a Bari ed ai centri maggiori che poco più di 50 litri di acqua, ed agli altri non più di 10 o 20 litri. È noto che l'Acquedotto pugliese aveva una ipoteca sulle sorgenti del Calore, nell'Irpinia, ipoteca alla quale fu rinunciato nel 1922 ma che, nuovamente richiesta dall'Ente, viene oggi contestata da parte delle popolazioni irpine. L'onorevole Ministro sa anche che, strada facendo, è giunto a soluzione il grosso problema dell'Acquedotto campano per il maggior rifornimento idrico di Napoli, e per il soddisfacimento delle esigenze della Campania e del Molise; ma sa anche che realizzandosi quell'acquedotto, con le concessioni effettuate, sparirebbe la possibilità, l'ultima possibilità di riserva che aveva l'Ente autonomo dell'Acquedotto pugliese sulle sorgenti del Biferno, che sarebbero collegate mediante gallerie a quelle del Torano e sfruttate anche ad uso idroelettrico. In tal modo Napoli, che ha pure altre risorse a portata di mano nella stessa regione, non solo avrebbe acqua a sufficienza, ma in abbondanza, mentre la Puglia sarebbe condannata ad una erogazione idrica sempre più limitata.

Non intendo ora scendere a particolari e dettagli, ma mettere in evidenza una situazione divenuta quanto mai incresciosa e preoccupante, perchè le residuali disponibilità di acqua esistenti nel Mezzogiorno vengono disputate dalle varie popolazioni con il maggiore accanimento.

Ora, a prescindere dai diritti acquisiti, il Testo unico delle leggi sulle acque del 1933 prevede la più razionale utilizzazione e quindi il Ministro ha la possibilità di poter anche rivedere le concessioni già date, e ciò lo metterebbe in condizione di esercitare, sul piano morale, una equa giustizia distributiva. Abbiamo tutti ragione, onorevole Ministro, ma abbiamo anche tutti torto se continuiamo a disputare tra di noi; ma avrebbe particolarmente torto il Ministero se non prendesse nelle mani questo problema per cercare di risolverlo in modo da soddisfare le esigenze delle varie popolazioni. Anche in questo caso s'impone per il Mezzogiorno un vero piano regolatore delle risorse idriche.

Ho voluto che rimanesse in questo mio intervento traccia della situazione dell'Acquedotto pugliese per la grave responsabilità che ricade su di noi parlamentari pugliesi, situazione che può essere veramente di pregiudizio, nel giro di pochissimi anni, non solo alle nostre popolazioni ma anche alla Nazione se si dovesse determinare - e non ce lo auguriamo - una situazione di emergenza militare nel Paese.

A proposito di piani regolatori, ho già prospettato la necessità che sia compilato anche quello delle ferrovie, aggiungendo, però, che mi guarderò bene, per il momento almeno, dal chiedere al Ministero di iniziare la costruzione di nuove linee. In questo settore di attività si va avanti con il solito «tran tran» in base a vecchi progetti, alcuni dei quali saranno certamente superati dalla evoluzione della tecnica moderna, dallo sviluppo dell'automobilismo e dalla concorrenza che la strada fa alla rotaia. Ho voluto richiamare, onorevole Ministro, la sua attenzione su questo problema solo perchè si faccia il punto della situazione e si chiariscano le idee ed i programmi. Mentre alcuni lavori non hanno più ragione di essere e perciò non è il caso più di alimentarli, per quelli ritenuti ancora utili occorre fornire i mezzi adeguati affinchè il loro ritmo ne sia accelerato. Per quanto poi riguarda la progettazione di nuove linee, sembra quanto mai doveroso prospettare la necessità che esse si inquadrino in una vasta visione di quelle che sono le lacune ancora esistenti nella rete ferroviaria italiana che, disgraziatamente, come sempre, incidono soprattutto nel Mezzogiorno, nelle isole e in parte nell'Italia centrale, perchè la rete ferroviaria del nord ormai può considerarsi sufficiente. Nel Mezzogiorno non solo abbiamo una rete inadeguata, ma di norma ci tocca lo scarto del materiale rotabile, e ci si viene sempre a dire che alcune linee sono passive, anche quando non lo sono; nell'Italia settentrionale, invece, anche quelle linee che corrisposero in altri tempi ad esigenze prevalentemente di ordine militare continuano ad essere esercitate con pochi viaggiatori e con dei passivi notevoli per l'amministrazione. Onorevole Corbellini, non so se dico cose inesatte: lei, che è maestro in questo campo, potrà confermare le mie asserzioni.

CORBELLINI. Io sto zitto.

FERRETTI. Chi tace acconsente.

CROLLALANZA. Disponga, dunque, il Ministero anche nel campo delle costruzioni ferroviarie un piano regolatore e lo sottoponga al Parlamento, che dovrà esaminarlo nelle grandi linee delle esigenze generali del Paese. Naturalmente, per far ciò occorre anche rimettere in efficienza la Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie e resistere e reagire con decisione ai tentativi di assorbimento del servizio da parte del Ministero dei trasporti, che si ripetono frequentemente da qualche decennio, anche se fino ad ora sono sempre naufragati. Il suo Ministero, onorevole Romita, deve essere l'unico organo propulsore e coordinatore di ogni attività nel campo delle opere pubbliche, perchè è illogica una divisione di competenze, purtroppo già verificatasi, in questo settore, in quanto ciò costituisce un dispendio maggiore di denaro e di energie. La funzione del Ministero dei lavori pubblici è quella di provvedere non soltanto alla esecuzione delle opere che sono di sua stretta competenza, ma anche alle esigenze degli altri Ministeri, come quello dell'istruzione, dei trasporti, della giustizia, eccetera. Nel 1930 o 1931 fu approvata una legge che assolveva tali finalità e che fu operante per molti anni. Dopo la seconda guerra mondiale non fu più osservata e invece sono stati staccati dall'albero del Ministero dei lavori pubblici alcuni dei suoi rami più vitali. Non mi dilungo oltre su questo argomento perchè lo trattai ampiamente sei mesi fa discutendosi questo stesso bilancio.

Passo ora al problema della viabilità ordinaria delle autostrade. Questo è il problema del giorno ed è il problema che ricorre frequentemente nei due rami del Parlamento e che interessa in modo particolare l'opinione pubblica. Non c'è consesso provinciale, comunale o convegno tecnico di ingegneri, di costruttori, di trasportatori, il quale non ne solleciti la soluzione.

Come è noto, un paio di anni fa fu annunciata dal ministro Aldisio la compilazione di un piano regolatore per la sistemazione e l'ammodernamento della rete viabile nazionale e per la costruzione di una rete di autostrade, con la previsione di una spesa di 900 miliardi, da scaglionarsi in 12 esercizi.

L'Italia in materia di strade ha avuto sempre un primato. Senza riportarci alle epoche assai remote dei romani, ma fermandoci a quelle recenti, possiamo con orgoglio affermare che siamo stati i primi in Europa ad affrontare organicamente il problema della viabilità con criteri moderni e adeguati a quelle che erano le esigenze del traffico motorizzato nei primi decenni del secolo.

Quando la Francia aveva iniziato appena le prime sistemazioni di alcune strade principali, limitandosi a spargere un manto di bitume sulle vecchie strutture a schiena d'asino, per cui rimanevano molti degli inconvenienti della sua rete viabile, l'Italia aveva con organicità non solamente impostato il problema delle pavimentazioni, ma anche quello della radicale modifica della struttura stessa delle sue strade, secondo criteri aderenti alle necessità di un traffico motorizzato, istituendo a tale scopo un'agile e bene attrezzata azienda autonoma, che ha bene operato a servizio del Paese.

Si deve all'A.A.S.S., che ha preso in questi ultimi anni la sigla A.N.A.S. se la maggior parte della rete viabile nazionale, prima della guerra risultava pavimentata, alberata, corretta in molte curve e liberata da numerosi passaggi a livello. L'Azienda della strada aveva allora mezzi adeguati per l'ordinaria manutenzione e gli stradini, man mano che si determinavano buche ed abrasioni vi provvedevano tempestivamente, per cui gli interventi a carattere straordinario erano meno frequenti. Inoltre l'Italia aveva anche iniziato per prima la costruzione delle autostrade.

Nel giro di pochi anni fummo, però, in pieno superati dalla Germania, che realizzò una grandiosa rete autostradale. Io ebbi occasione di visitare quella Nazione nel 1939, e rimasi veramente ammirato nel constatare la razionalità con la quale era stata impostata la costruzione di quelle autostrade, dotate di doppie carreggiate, di siepi di separazione e di piste per i ciclisti.

Dopo la Germania, altri Paesi si sono fatti avanti, e noi siamo rimasti indietro, perchè nel dopoguerra si è dovuto giustamente dare la precedenza alle opere di ricostruzione, nel qual campo si sono compiuti dei veri miracoli. Bisogna dare atto però all'Azienda della strada se, di fronte a tali impedimenti, con

la scarsità dei mezzi a disposizione, è riuscita egualmente ad assicurare una sufficiente manutenzione alle nostre strade. Ma ormai, onorevole Ministro, non si può più indugiare ed occorre provvedere ad un vasto ammodernamento della rete viabile nazionale ed alla costruzione di molte nuove autostrade, cominciando a revisionare il piano regolatore Aldisio, per adeguarlo alla realtà. È strano infatti che proprio un Ministro meridionale, nel varare tale piano, abbia dimostrato di ignorare che nel campo delle autostrade non ci si può arrestare a Rimini e a Battipaglia, ma è necessario considerare anche le inderogabili esigenze del Mezzogiorno e delle Isole. Dal punto di vista finanziario su 368 miliardi previsti da quel piano per costruzione di autostrade, solo 67 sono a disposizione dell'Italia meridionale, e riguardano in parte...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma c'è anche la Napoli-Bari.

CROLLALANZA. Un momento, ed arrivo anche a questo. Riguardano dunque la diramazione da Capua verso Benevento e il prolungamento della Roma-Napoli fino a Battipaglia; quindi unicamente la regione Campania. Onorevole Romita, io mi riferisco al piano Aldisio, e non ai programmi che ella intende realizzare.

Debbo darle atto che le lacune da me oggi ancora denunciate sono state da lei riconosciute in seguito ad un intervento che feci nella settima Commissione del Senato, in occasione dell'approvazione della legge dei 100 milioni per studi inerenti a nuove progettazioni stradali. Anche in occasione della sua recente visita a Bari ella fu molto benevolo nei riguardi della città, e riferendosi al mio intervento al Senato ebbe a confermare tale riconoscimento, dichiarando che l'autostrada dopo Napoli dovrebbe proseguire verso Reggio Calabria da un lato e verso Bari da un altro. Queste sono ottime intenzioni, ma noi meridionali le vogliamo vedere realizzate, nè possiamo dichiararci soddisfatti se la costruzione delle autostrade si limiterà a questi primi tronchi, perchè desideriamo che il nuovo piano regolatore sia concepito con criteri di organicità unitaria, altrimenti sarebbe perfettamente inutile attendersi la rinascita

del Mezzogiorno. Perché il problema è questo, diciamolo francamente: le autostrade nell'Italia settentrionale sono una necessità che nessuno più di me riconosce, ma sono in funzione integrativa di una fitta rete stradale e ferroviaria; viceversa nel Mezzogiorno esse rappresentano un elemento principalmente sostitutivo della deficiente rete viabile e della insufficiente rete ferroviaria. Purtroppo nel Mezzogiorno, per quanto riguarda le ferrovie, se si escludono le due litoranee adriatica e tirrenica, siamo stati condannati al supplizio delle calabro-lucane, che sono state una delle cause del mancato completamento della rete nazionale a scartamento ordinario.

Ci si è domandati: perché si continuano a spendere tanti quattrini per portare le calabro-lucane alla periferia anche di alcuni paesi montani? È questo purtroppo il retaggio di vecchie mentalità che in parte ancora sopravvivono, per cui, non si meravigli, onorevole Ministro, se, durante la revisione del piano Aldisio, le perverranno le richieste più pazzesche, perché ogni sindaco pretenderà che le autostrade tocchino il proprio Comune, mentre è necessario che, tenuto conto delle condizioni geologiche, ambientali ed economiche, esse colleghino nel modo più rapido il Nord ed il Sud, il versante adriatico con quello tirrenico e i maggiori centri del Mezzogiorno e delle Isole fra di loro; altrimenti costituirebbero una spesa inutile per lo Stato e un brutto doppione delle calabro-lucane e di certe altre ferrovie secondarie.

Allo scopo di inquadrare, in modo organico le esigenze del Mezzogiorno in materia di autostrade, ed interpretando le istanze dei più qualificati organismi tecnici, economici ed amministrativi, io prospetto, onorevole Ministro, la necessità che la dorsale tirrenica Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, da quest'ultima città si biforchi con un tronco per Bari, attraverso la Lucania e l'altro per la Calabria-Sicilia; che la dorsale adriatica Milano-Rimini prosegua ancora per Pescara-Foggia-Lecce con diramazione da Bari per Taranto; che da Roma si diparta un'altra trasversale per Campobasso-Foggia; infine che si provveda ad un altro tronco trasversale in senso opposto che da Bari, attraverso Matera e Metaponto, cioè una promettente zona di trasformazione fondiaria, per Cosenza raggiunga Reggio Calabria e quindi la Sicilia.

Occorrerà anche tenere nella maggiore considerazione le esigenze della Sicilia e della Sardegna. Per la Sicilia abbiamo appreso che sono in gestazione delle iniziative molto apprezzabili, cioè un tronco autostradale che collegherebbe rapidamente Catania a Palermo, e che io mi auguro di veder proseguire fino a Trapani, e che si sta studiando il completamento del sistema autostradale lungo tutto il versante orientale dell'isola. Per la Sardegna appare indispensabile il tronco Cagliari-Sassari.

Il piano regolatore non è piano da eseguirsi in due o tre anni, ma da scaglionarsi in un decennio, in rapporto alle possibilità finanziarie dello Stato; però fin da ora bisogna avere idee chiare e definitive ed assicurarsi l'approvazione del Parlamento, non potendosi concepire la sua mutabilità per il frequente susseguirsi dei Ministri al Dicastero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'Italia centrale è evidente che sono necessari, oltre le dorsali tirrenica ed adriatica, due traversali che, in linea di massima, dovrebbero svilupparsi sui tracciati Roma-Perugia-Ancona e Roma-L'Aquila-Pescara. Solo così il piano potrà acquistare organicità e rispondere alle esigenze del Paese.

Ho detto poc'anzi che il Ministro sarà assillato, sia durante la compilazione del piano, sia dopo, quando il piano sarà reso di dominio pubblico, da un'infinità di richieste di varianti, comprese quelle dei vari capoluoghi di provincia, che vorranno tutti essere inclusi nei tracciati delle autostrade. È evidente che bisogna concepire le autostrade come un sistema di grandi e rapidi collettori del traffico interregionale da inquadrarsi nel più vasto piano revisionato dalla rete stradale nazionale, attraverso il quale si potranno assicurare radiali di collegamento con tutti i capoluoghi di provincia.

Un programma di così vasta portata, se non potrà essere attuato che per gradi, e secondo le maggiori necessità del Paese, dovrà peraltro essere iniziato, onorevole Ministro, contemporaneamente sia nel Nord che nel Sud, cominciando dal completamento della Torino-Venezia e dalle due dorsali, adriatica e tirrenica, fino alla Puglia ed alla Calabria. L'attuale situazione della strada nazionale adriatica è diventata veramente grave. Il

senatore Busoni ha accennato ai numerosi morti che si registrano per disgrazie stradali annualmente in Italia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Quattromila in tutta Italia.

CROLLALANZA. Purtroppo una larga percentuale di tali morti si ha sulla strada adriatica e particolarmente sul tratto, che è divenuto di intensissimo traffico, Bari-Foggia. In quel tratto, oltre ad un movimento giornaliero di circa 300 autotreni a carico pesante, si ha anche un movimento di autotrasporti per collettame, in arrivo dal Nord o in partenza dalla Puglia, di circa 80 mila quintali al mese, quasi tremila quintali al giorno. Tale traffico si aggiunge a quello, notevolissimo, degli altri autoveicoli ed a quello intenso delle autocisterne, che si dipartono e arrivano alle raffinerie di Bari.

Va anche tenuto presente che, a differenza di quello che si verifica sulle strade del Nord e su parecchie strade dell'Italia centrale, ove il traffico è quasi tutto motorizzato e quindi omogeneo, l'Adriatica, come la maggior parte delle altre strade meridionali, è battuta da migliaia di carri agricoli. Sono i nostri contadini che vivono, come è noto, accentrati nei grossi borghi - e che noi ci auguriamo di vedere gradatamente decentrati nelle campagne - che la mattina alle quattro si levano per avviarsi ai loro campi, percorrendo dieci, venti chilometri di strada, per far ritorno nel pomeriggio ai loro paesi. Tutto questo traffico si aggiunge al traffico motorizzato e congestiona e rende indisciplinata e pericolosa la circolazione.

La stessa situazione si verifica intorno a Napoli. Tutto ciò è una riprova della necessità e dell'urgenza di autostrade del Mezzogiorno. È interessante in proposito rilevare che, realizzandosi l'autostrada Milano-Lecce, nel tratto compreso fra la capitale lombarda e Bari, si realizzerebbe, di fronte all'attuale strada adriatica, una economia del 40 per cento di carburante e del 50 per cento di tempo. Le autostrade dunque si possono finanziare da sé, sia col maggiore afflusso delle tasse di circolazione, sia con i pedaggi che ben volentieri qualsiasi automobilista pagherà.

Per quanto riguarda i sistemi di concessione o di esecuzione diretta delle opere, vi sono opinioni diverse. È stato rilevato che il Ministero del tesoro tenderebbe più all'esecuzione diretta, anche se poi non darebbe i mezzi per effettuare le costruzioni. Anche il relatore afferma che, sotto certi aspetti, l'esecuzione diretta appare più conveniente, ma la praticità consiglierebbe di procedere mediante concessioni, sulle quali bisogna intendersi. Il collega Busoni ha detto che per l'autostrada Bologna-Firenze dalle provincie interessate è stato da tempo presentato un progetto che darebbe tutte le garanzie, ma che è stato posto in concorrenza con altri allestiti da grosse società. Chi si assume di eseguire il progetto, non chiederebbe nulla allo Stato, a parte la garanzia sull'emissione di obbligazioni. È pacifico che una autostrada come la Bologna-Firenze si pagherebbe da sé fin dall'inizio con i proventi certi derivanti dal traffico, ma è anche pacifico che si tratta di un ottimo affare che, se dovesse essere concesso non alle Provincie ma a qualche società, converrebbe collegare ad altri tronchi della stessa dorsale tirrenica.

Penso che sarebbe preferibile, in generale, orientarsi verso la concessione di vasti ed organici tronchi autostradali, da realizzare magari in tempi diversi, in modo che chi si impegna alla loro costruzione e gestione sappia in partenza che dovrà eseguire anche quei tratti verso i quali dovrà riversare nei primi esercizi i sicuri proventi che gli deriveranno da quelli redditizi.

È da esaminare in proposito se non convenga favorire la costruzione di grandi consorzi per tronchi di notevole sviluppo tra le provincie interessate. È un sistema come un altro, ma ha il vantaggio che lo Stato darebbe la garanzia per l'emissione di obbligazioni ad enti pubblici anziché a società private. In questo caso lo Stato avrebbe un motivo legittimo, starei per dire morale, di dare la garanzia. Comunque, se si dovessero concedere parzialmente solo i tronchi migliori e di più tranquilla gestione, ne deriverebbe che l'A.N.A.S. dovrebbe assumersi l'esecuzione diretta di quegli altri meno redditizi o per qualche anno in *deficit*. In tal caso, di fronte alle prevedibili resistenze del Tesoro, tenuto conto delle difficoltà di ordine finanziario, per lo meno finché il bilancio non abbia raggiunto il pareggio - il che ci auguriamo possa avvenire nel giro di pochi

anni - è anche da esaminare se non convenga emettere un prestito interno, come fu fatto per l'elettrificazione delle ferrovie, garantito dallo Stato, ed eventualmente anche un prestito all'estero. Io sono sicuro che in Svizzera, negli Stati Uniti, o in un altro Paese, si troverebbero organismi disposti a finanziare un'impresa di questo genere.

Infine è anche da esaminare, onorevole Ministro, se per alcuni tronchi a traffico internazionale, previsti dal piano dell'O.N.U. del 1950, non sia il caso, aderendo a quell'istituto, di attingere al fondo europeo di investimenti stradali, che è in via di costituzione, considerato che proprio in questi giorni sono state diramate ai vari Governi interessati delle sollecitazioni in questo senso.

Concluderò su questo tema facendo presente che, se è necessario revisionare il piano Aldisio e costruire le nuove autostrade, è anche necessario provvedere alla manutenzione di quelle che già abbiamo, le quali, in alcuni casi, sono in condizioni veramente pietose e di costante pericolosità. La Milano-Bergamo, per esempio, e la Firenze-Mare hanno bisogno di urgenti e radicali interventi di carattere straordinario. Alcune autostrade in concessione ai privati sono sfruttate al massimo e mal tenute. Abbiamo dei precedenti incresciosi in materia. Alcuni anni prima della guerra lo Stato fu costretto a riscattare in anticipo tutto un gruppo di autostrade in Lombardia, perchè la concessionaria incamerava tutti i proventi e lesinava al massimo nella loro manutenzione. Oggi però quelle autostrade, che prima erano in *deficit*, affidate all'A.N.A.S., danno un gettito notevole, ma il Tesoro non concede mezzi adeguati all'Azienda per provvedere in modo efficiente alla loro manutenzione ed a quella delle strade ordinarie. Sarebbe veramente delittuoso che il patrimonio stradale ed autostradale che abbiamo, anche se superato nei confronti di quello che è stato realizzato all'estero, andasse in malora, costringendo successivamente lo Stato a delle spese maggiori di quanto non ne occorrerebbero oggi con tempestivi interventi.

Anche per quanto riguarda la rete viabile nazionale dell'A.N.A.S., il piano Aldisio va notevolmente revisionato, al fine di renderlo più aderente alle esigenze del Mezzogiorno e di meglio armonizzarlo con la più vasta rete autostradale, di cui

deve divenire la organica integrazione. Converterà anche rivedere dal punto di vista tecnico i progettati piani di ampliamento di alcune strade a carattere interregionale nel Mezzogiorno, risentendo esse delle caratteristiche dell'epoca in cui furono costruite, cioè delle condizioni storiche, del brigantaggio che esisteva in alcune zone, e dell'impaludamento di parecchie vallate, che costringevano le popolazioni a ritirarsi sempre più verso la montagna, mentre la pianura rimaneva spopolata.

Dette strade, con andamento tortuoso ed accidentato, dovrebbero essere sostanzialmente modificate, con l'abbandono di alcuni tratti da sostituirsi con tronchi più brevi e normali, più confacenti alla nuova situazione economica ambientale che si va realizzando in quelle regioni, in conseguenza dei vasti piani di trasformazione fondiaria, collegandole anche con le più importanti strade di bonifica che non devono rimanere avulse dalla rete viabile nazionale.

Onorevoli senatori, ho affermato sei mesi fa, durante la discussione di questo stesso bilancio, e lo ripeto, che il Mezzogiorno per risorgere non ha solo bisogno di acquedotti, di fognature, di scuole, di case e di altre opere similari, che costituiscono esigenze elementari per un popolo civile, ma ha anche bisogno che vaste plaghe del suo territorio escano dallo stato di quasi isolamento nel quale si trovano, non soltanto di fronte all'intenso ritmo di vita che pulsa nelle regioni progredite del Nord, ma anche verso quei suoi stessi centri industriali e commerciali che rappresentano oggi quasi delle oasi di progresso ai margini delle zone depresse.

Per realizzare tutto ciò occorre che il Mezzogiorno sia dotato di una adeguata rete di moderne arterie stradali e ferroviarie che lo colleghino rapidamente e saldamente al resto della Penisola; che sia dotato inoltre di efficienti scali marittimi che gli assicurino la ripresa del suo ruolo storico nel Mediterraneo; che abbia, insomma, quella indispensabile attrezzatura nelle comunicazioni che valga a valorizzare e potenziare la sua economia.

Solo quando ciò si sarà verificato, ad integrazione organica dell'attività che si va svolgendo in alcuni settori delle opere pubbliche e nel campo della trasformazione agraria e fondiaria, lo Stato potrà affermare di aver assolto il suo debito di onore e

di giustizia verso le regioni meridionali e insulari ed avrà, con fatti concreti, cementata maggiormente, con l'unità territoriale e politica, anche quella spirituale della Nazione. (*Vivissimi applausi dalla destra; molte congratulazioni*).

Su tre interrogazioni relative ai nubifragi che colpirono le regioni meridionali

(Senato del Repubblica, seduta del 18 novembre 1954)

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza e il senatore Russo Luigi hanno presentato, con carattere di urgenza, due interrogazioni di Ministro dei lavori pubblici. Altra interrogazione al Ministro dei lavori pubblici è stata presentata dal senatore Pastore Raffaele. Il ministro Romita ha fatto sapere di essere pronto a rispondere subito.

Si dia ora lettura delle interrogazioni.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

«**CROLLALANZA.** - Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno ed al Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere, in conseguenza dei gravi danni verificatisi nella città di Bari ed in altri Comuni rivieraschi della regione per il nubifragio e le violenti mareggiate, tuttora in corso - nonchè in conseguenza dei vasti allagamenti che si vanno estendendo in varie plaghe della Puglia, a seguito delle persistenti piogge che hanno provocato nuove esondazioni dell'Ofanto e lo straripamento disastroso dei torrenti scendenti al piano dalla Murgia e dal Sub-Appennino - quali provvedimenti siano in corso e intendano adottare sia per fronteggiare la situazione contingente, sia per prevenire, con l'organica sistemazione dell'Ofanto e degli altri corsi d'acqua della regione, nonchè con una adeguata sistemazione idraulico-forestale, la costante minaccia che pende su vasti territori

agricoli e su abitati, con distruzione di beni e con pericolo di vite umane.

In proposito l'interrogante ricorda che, in occasione della discussione delgi ultimi due bilanci dei lavori pubblici e della legge di finanziamento di 100 miliardi per le opere idrauliche, non mancò di invocare, su un piano concordato tra i vari Ministeri interessati, l'organica sistemazione dell'Ofanto e dei più pericolosi torrenti della regione, ottenendo affidamenti precisi dal Ministro dei lavori pubblici non seguiti però fino ad oggi da alcun adeguato provvedimento».

«RUSSO Luigi. – Al Ministro dei lavori pubblici per sollecitare provvidenze adeguate: 1) alle case pericolanti e sgombrate in Monopoli, Polignano e Mola di Bari; 2) alle oepre portuali gravemente danneggiate dalla tempesta abbattutasi in questi giorni».

«PASTORE Raffaele. – Al Ministro dei lavori pubblici. per sapere quali provvedimenti sono stati adottati per l'alluvione che ha imperversato su Bari».

PRESIDENTE. Poichè queste interrogazioni si riferiscono allo stesso argomento, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Nella notte dal 16 al 17 di questo mese un'altra sciagura – per fortuna di minore entità delle precedenti – ha colpito il nostro Paese. Le Puglie, e in particolare Bari, sono state investite contemporaneamente da una mareggiata e da un nubifragio che non hanno precedenti, almeno recenti. A Bari si è avuta la inondazione di una zona della città soprattutto nella parte vecchia, dove le case al piano terreno sono state allagate e hanno dovuto essere in parte sgombrate, con qualche crollo e minaccia di crollo. Altri danni abbiamo avuto a Monopoli, a Polignano, a Mola, a Palese, a Giovinazzo, a Molfetta, a Bitonto (ove sciaguratamente, travolti dalle acque, due contadini perdettero la vita) ed a Corato.

Ai danni dell'allagamento delle città debbono aggiungersi anche i danni per le interruzioni stradali e ferroviarie causate dalle acque dilagate dalla montagna e dagli alberi stradicati che ostruivano la viabilità, per modo che, per qualche tempo, il traffico stradale e quello ferroviario furono interrotti.

Abbiamo avuto danni marittimi di una certa entità. Le ultime notizie che ho, delle 18,30, mi segnalano danni non gravi al terzo braccio del molo del porto di Bari. A Mola di Bari, danni non gravi al molo; al molo di Monopoli danni alle scogliere del molo di tramontana, del molo Margherita e a qualche casa isolata; dal porto di Brindisi non vi sono segnalazioni, però sono in corso accertamenti; a Manfredonia, a Molfetta e a Barletta, danni alle scogliere esterne.

I danni accertati approssimativamente ai porti sono circa 200 milioni. Accanto a questi, vanno ad aggiungersi quelli dell'Ofanto che ha allagato delle terre, provocando danni. Per fortuna in data di oggi il fiume è rientrato nel suo alveo e non dà più luogo a preoccupazioni.

Il Genio civile e le autorità militari sono subito intervenute con una rapidità che penso sarà riconosciuta lodevole, provvedendo a impedire ulteriori danni, a puntellare le case pericolanti, a isolare le zone allagate, a facilitare il deflusso delle acque e a ripristinare il traffico stradale e ferroviario oggi nuovamente assicurato.

Nel medesimo tempo, la parte assistenziale è stata assicurata dalla Croce Rossa, dalla Maternità, dal Ministero dell'interno, dalla P.C.A., che hanno provveduto a sistemare gli sfollati in edifici, ad assicurare dei letti e tutto l'occorrente ai colpiti dalla sciagura. Per modo che dal lato tecnico e dal lato umano, quello che il Governo poteva fare si è fatto.

Per quanto mi riguarda, è sul posto, oltre che il provveditore, un ispettore, allo scopo di valutare i danni e studiare i rimedi, evidentemente non facili. L'esperienza dirà quali sono le provvidenze da adottare per evitare ancora allagamenti al porto, per quanto i danni non siano eccezionali.

Riguardo all'Ofanto, che fa parte speciale nell'interrogazione del senatore Crollalanza, confermo quanto ho detto in Commissione e al Senato. L'Ofanto non è compreso - e non è mio torto - nel piano della legge ma nel piano orientativo, cioè

nelle opere da eseguirsi in 30 anni. Siccome l'onorevole Crollanza in Commissione, assieme ad altri senatori di tutti i Partiti, fece rilevare il pericolo dell'Ofanto e di alcuni torrenti delle Puglie, presi fin da allora l'impegno, che poi riconfermai di fronte al Senato, che avrei fatto studiare il problema. Il senatore Crollanza sa che il problema dell'Ofanto è complesso e si può risolvere mediante un largo piano di lavori realizzabili col concorso della Cassa del Mezzogiorno, del Ministero dell'agricoltura e del mio Ministero: la sistemazione dei bacini montani e la costruzione di serbatoi per impedire il rapido deflusso delle acque e nello stesso tempo per sistemare i torrenti. Una commissione sta già lavorando all'uopo; ed ho qui gli studi che si stanno eseguendo: dico gli studi perchè devo confessare sinceramente che le opere sono talmente incomplete che nei competenti non c'è ancora, diciamo così, la visione sicura di quali opere sia necessario eseguire. Si sostiene da alcuni che è bene costruire prima i serbatoi per sistemare poi le tubature; c'è chi sostiene invece di seguire l'altro metodo e chi sostiene di fare in un modo e nell'altro.

L'onorevole Crollanza e i competenti sanno che l'acqua è una cosa che tutti conosciamo, però è l'elemento più difficile, perchè è un elemento che si può trattare soltanto dal lato sperimentale, e soltanto dal lato sperimentale si possono trovare le cause dei danni e i rimedi per evitare i disastri.

Comunque, posso assicurare che ho mantenuto fede alla mia promessa, e spero che, accanto ai lavori del Ministero dell'agricoltura, si aggiungano presto i lavori del mio Ministero, che sono lavori meno importanti; il Ministero dell'agricoltura ha stanziato 8 miliardi circa per la sistemazione dal lato forestale e dei bacini. Per quel che compete al mio Ministero, credo che 300 o 400 milioni possiamo stanziarli.

La Commissione sta lavorando, e stia tranquillo l'onorevole Crollanza che l'impegno che ho assunto in Parlamento, impedire cioè che l'Ofanto possa portare di nuovo danni a quella terra e disastare i contadini, che la stanno lavorando con vero amore e con vero sacrificio, sarà mantenuto.

Ritengo mio dovere esprimere da qui ai colpiti la nostra solidarietà ed assicuro gli onorevoli colleghi che sarà provveduto per le Puglie così come abbiamo fatto per Salerno.

E così dico all'onorevole Russo, ed agli altri che si sono associati a lui, che per le opere portuali ho già disposto, e saranno eseguiti immediatamente, i lavori. Per le opere edilizie, finché c'è la sistemazione provvisoria, abbiamo per fortuna le leggi approvate dal Senato e dalla Camera, ed intensificheremo, come abbiamo fatto a Salerno, le costruzioni, per fissare poi ulteriori stanziamenti con il prossimo esercizio in modo da dare il ricovero e la casa a coloro che la possono aver perduta in questo contingente.

Ripeto che il Governo, mentre è addolorato di questa nuova sciagura – non grave, ma sempre sciagura – ha fatto e farà il suo dovere per lenire le sofferenze e per evitare ulteriori danni.

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CROLLALANZA. Debbo innanzitutto ringraziare il ministro Romita per la premura con la quale ha accolto il desiderio, da me prospettato alla Presidenza del Senato, che fosse data risposta urgente alla mia interrogazione che riguarda sia il nubifragio e la mareggiata di Bari, sia i danni notevoli che si sono verificati per le persistenti piogge, l'esondazione dell'Ofanto e lo straripamento dei torrenti in tutta la regione, dal Tavoliere di Puglia, cioè dalla provincia di Foggia, fino al Salento ed alla provincia jonica.

Per quanto riguarda il nubifragio di Bari, devo dare atto al ministro Romita che, da parte dei tecnici e di tutte le autorità cittadine, non si è lesinato in energie per cercare di provvedere, nei limiti delle possibilità, alle più urgenti esigenze derivanti da questa grossa calamità che si è abbattuta, con gravi conseguenze, sulla città.

Non è certo imputabile al Governo un avvenimento di eccezionale portata come un nubifragio e una mareggiata; quindi nessuno si sogna di fare delle critiche e di lamentare che quanto è avvenuto sia conseguenza della mancanza di opere atte ad evitarlo. Dopo gli inconvenienti gravissimi che si sono verificati, la città di Bari attende, però, da parte del Governo non solo che si completi l'assistenza ai disastri, che è già in corso, ma che si provveda al ripristino urgente delle opere distrutte o

danneggiate e, ammaestrati dalla esperienza, che si eseguano quei lavori di difesa dell'abitato dal mare che appaiono indispensabili.

Il lungomare Cristoforo Colombo che, sotto le mura, circonda la città vecchia, la quale in alcune zone è sottostante al livello del mare, prima della guerra era delimitato da una balaustrata, costituita in prevalenza da ringhiere.

Tale balaustrata, in gran parte distrutta dagli eventi bellici, cessati il conflitto, non venne ricostruita, ma il Genio civile, forse sbagliando, la sostituì con un massiccio parapetto. Ora è avvenuto che, durante la eccezionale mareggiata, onde di 10 metri hanno oltrepassato il parapetto, ma non hanno potuto rifluire in mare, e quindi l'acqua è rimasta nella città, fino a che non si è provveduto ad aprire delle breccie. È da augurarsi pertanto che le opere di ripristino siano fatte con un certo criterio.

Bari attende anche, in conseguenza delle molte case rese inabitabili dalla mareggiata, che da questa situazione risulti più viva e palpitante la sua esigenza di provvedere al risanamento della città vecchia. Questa è costituita da un complesso notevole di case medioevali che furono gravemente lesionate e rese pericolanti dalla guerra. Il governo, a suo tempo, lodevolmente, emise un provvedimento speciale di legge che consente al Comune di provvedere alle opere pubblicate previste da tale risanamento. Però strada facendo quel provvedimento, all'atto della sua promulgazione, risultò monco, essendo stata stralciata una parte dei richiesti finanziamenti. Infatti, oltre alle opere da eseguirsi da parte del Comune, era necessario assicurare i fondi per la costruzione delle case per gli abitanti da sfollare.

Questo per quanto riguarda la città di Bari ma i danni della mareggiata si sono verificati anche, lungo la riviera, in altre città marittime, come Monopoli, Mola, Polignano, Molfetta, Barletta, Giovinazzo e Bisceglie. Si tratta di danni di una certa entità. È augurabile che con prontezza il Genio civile provveda alle necessarie riparazioni.

La calamità abbattutasi nella regione non è costituita, per altro, soltanto dalle mareggiate di eccezionale portata, ma dalle alluvioni che si sono rinnovate e che periodicamente abbiamo a lamentare, per l'indisciplina idraulica dei nostri torrenti e

principalmente per l'esondazione dell'Ofanto, che è un fiume a regime torrentizio. Infatti esso passa dal periodo di magra al periodo di piene spaventose che, ogni anno, interrompono la strada nazionale, la ferrovia e distruggono le colture che costituiscono il lavoro tenacemente realizzato dai nostri contadini e mettono in pericolo le stesse opere di trasformazione fondiaria, per le quali lo Stato ha già investito dei miliardi. Danni particolarmente gravi, in conseguenza delle alluvioni, si sono verificati nell'agro di Bitonto e nell'abitato di Terlizzi. Il Ministro ha dichiarato che perplessità esistono fra i tecnici circa la organica sistemazione dell'Ofanto.

PRESIDENTE. Onorevole Crollalanza, limiti il suo intervento, dato che il tempo per la risposta è fissato dal Regolamento in 5 minuti.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, ella ha perfettamente ragione; vorrei pregarla però di consentirmi pochi minuti ancora, data la eccezionalità dell'argomento. Per quanto riguarda l'Ofanto, dicevo, il Ministro ha espresso chiaramente la situazione; però se è esatto che vi sono delle perplessità da parte dei tecnici per la definitiva regolazione a valle, non è meno esatto che il Ministro ebbe a darmi, al Senato, precise assicurazioni che il fiume sarebbe stato sistemato attingendosi alla legge dei 120 miliardi. Ora è spiacevole apprendere che i tecnici non si siano messi ancora d'accordo, mentre è urgente provvedere alla regolazione del corso d'acqua nella sua parte terminale.

È vero che tali opere vanno collegate con quelle di competenza della Cassa del Mezzogiorno, che riguardano i tre bacini d'invaso per l'irrigazione, e con le sistemazioni idraulico-forestali alle quali deve provvedere, anche nelle provincie di Potenza e di Avellino, il Ministero dell'agricoltura, in un bacino esteso 150 mila ettari, ma non si può attendere il loro completamento, per cui occorreranno parecchi anni e molti miliardi, per eseguire, in Puglia, quei lavori che sono indispensabili a preservare i beni e le colture in una vasta plaga della regione.

Non si può quindi più indugiare. (*Applausi*).

Sul disegno di legge: Costruzione di strade ed autostrade (*)

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 25 marzo 1955)

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *segretario*:

«Il Senato invita il Governo a comprendere nel piano di trasformazione ed ammodernamento della rete viabile statale da finanziarsi con l'apposito stanziamento di venti miliardi il tracciato Roma-Campobasso-Lucera-Foggia, sì da renderlo camionabile, secondo i voti più volte espressi dagli enti e dalle popolazioni interessate agli organi competenti».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il dibattito che si è svolto alla 7^a Commissio-

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 788) fu approvato dal Senato nella seduta del 26 marzo 1955, definitivamente dalla Commissione Lavori pubblici della Camera in sede deliberante nella seduta del 12 maggio 1955, e divenne la legge 21 maggio 1955, n. 463, con il titolo «Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche».

ne sulla legge che oggi discutiamo, è stato così esauriente ed approfondito che potrei anche fare a meno di parlare, in considerazione anche dei numerosi interventi che vi ho svolto, ed ai quali mi ricollego, se non tenessi a precisare e a mettere in rilievo, più che il lavoro compiuto dalla Commissione, alcuni aspetti della legge stessa, e se non mi sentissi in dovere di dare atto al Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, dell'impegno da lui posto nel portare nel campo concreto delle realizzazioni un problema ch'è sul tappeto da anni; che è vivamente sentito nel Paese e che, in questi ultimi tempi, aveva sì formato oggetto di un piano notevole nella sua impostazione (mi riferisco al piano Aldisio), ma che era rimasto allo stato delle buone intenzioni, perchè concretamente mancante di copertura finanziaria.

Il piano Aldisio, come i colleghi sanno, prevedeva un programma di opere aggirantesi sui 900 miliardi per la sistemazione e l'ammodernamento della rete stradale nazionale – per intenderci quella gestita dall'ANAS – lo sviluppo costruttivo delle autostrade, nonché il raddoppio delle autostrade esistenti. Di tale previsione finanziaria soltanto 360 miliardi erano riservati alle autostrade.

A prescindere da ogni altra considerazione, quel piano però, oltre la mancanza di copertura finanziaria – e per fare le strade oggi ci vogliono miliardi, e ce ne vogliono molti – aveva il grave inconveniente di non tener conto dello sviluppo dell'economia del Paese nel Mezzogiorno e di prescindere dalla stessa politica che il Governo persegue per sollevare quelle che vengono chiamate le aree depresse. Ignorava il Mezzogiorno – e questo è ancora più increscioso – nonostante che molti anni prima, nel 1933, un altro piano, che la guerra d'Etiopia e quelle successive impedirono di realizzare, avesse considerato adeguatamente le esigenze fondamentali delle Regioni meridionali facendole riconoscere anche in un convegno internazionale, che dette poi luogo alla convenzione di Ginevra, ed alle quali si è in questi ultimi anni ispirata in parte la stessa programmazione della grande viabilità europea dell'ONU.

Allorchè venne fuori quel piano mi meravigliai che un uomo della sensibilità dell'ex ministro Aldisio non avesse tenuto presente, benchè meridionale, tutto ciò. Il piano Aldisio è

dunque rimasto nelle buone intenzioni, e comunque esso mirava a fronteggiare solo alcune esigenze del Paese che si limitavano al completamento della Padana superiore ed alla costruzione di una autostrada, in partenza da Milano che, oltre Bologna, si biforcava per raggiungere nel versante adriatico Ancona ed in quello Tirrenico, Battipaglia. Praticamente il Mezzogiorno rimaneva tagliato fuori.

Che cosa ha fatto il ministro Romita?

Io, pur appartenendo ad un Gruppo parlamentare che è alla opposizione di fronte a questo Governo - al quale, per altro non ha negato il consenso per la firma degli Accordi di Parigi - ritengo sia atto di onestà politica riconoscere che il ministro Romita, in breve tempo, ha ottenuto con la sua tenacia delle concrete realizzazioni nella politica dei lavori pubblici, portando all'approvazione del Parlamento la legge sulle opere idrauliche, per oltre 100 miliardi, quelle per l'edilizia economica e popolare, per l'eliminazione dei tuguri e delle grotte e per l'incremento dell'edilizia scolastica. Egli infine ha sentito il bisogno, rompendo gli indugi, di cominciare a fare qualcosa nel campo della ormai inadeguata rete viabile nazionale, in considerazione del costante incremento automobilistico del Paese, ottenendo dal Ministro del tesoro un primo fondo di 100 miliardi per lo sviluppo costruttivo delle autostrade e un fondo di 20 miliardi per l'ammodernamento delle strade nazionali, destinato unicamente al Mezzogiorno.

Si dirà che i 100 miliardi per le autostrade non sono tali da soddisfare in modo adeguato le esigenze del Paese, ma il ministro Romita ha spiegato in Commissione che con tale somma egli intende iniziare per ora un primo gruppo di opere, e solo perchè, nelle attuali condizioni di bilancio, ha ottenuto una impostazione finanziaria inferiore alle sue richieste è stato costretto a contenere il programma costruttivo. Comunque è da considerare che con tale disponibilità finanziaria, che corrisponde alla quota parte dei contributi dello Stato, si potranno realizzare opere aggirantesi sui 250-300 miliardi.

Si deve alla limitatezza dei mezzi finanziari - ebbe a dichiararci il Ministro - se il grafico delle autostrade, presentato inizialmente alla Commissione, sia pure migliorando il piano regolatore Aldisio, con il parziale sviluppo delle autostrade

Adriatica e Tirrenica e con il previsto tronco Napoli-Bari, non appaga del tutto le esigenze del Mezzogiorno. Quel grafico fu naturalmente oggetto di rilievi e di ampie discussioni in Commissione da parte mia e di diversi colleghi. Feci presente all'onorevole Romita che, se si era costretti ad iniziare l'attività con un finanziamento di soli 100 miliardi, si doveva comunque avere delle idee chiare ed adoperarsi per dare un'impostazione organica al problema. Furono perciò suggeriti, da me e da altri colleghi, varie integrazioni al primitivo grafico, e così, durante le varie sedute, con la piena comprensione da parte del Ministro, si è giunti, con una efficace collaborazione, a dare al grafico i lineamenti di un vero piano regolatore, anche se tuttora non completamente soddisfacente in rapporto alle aspettative del Paese e alle legittime istanze di alcune Regioni, che non sono ancora considerate nelle loro necessità.

Il piano che è venuto fuori da questa collaborazione è quello che avete sott'occhi, e che, in conformità di un emendamento, da me proposto, dal Ministro accettato ed approvato dalla Commissione, costituisce, nei suoi tracciati di larga massima, parte integrante della legge, e quindi garanzia, dal punto di vista tecnico, per le Regioni meridionali, degli ulteriori sviluppi, nel campo delle grandi comunicazioni stradali.

Ma, poichè, come è stato rilevato in Commissione, e come ha ripetuto anche questa sera il collega Busoni, i Ministri passano mentre i problemi restano, io chiesi all'onorevole Romita di voler considerare la necessità di riservare, al Mezzogiorno, in aggiunta ai 20 miliardi per la viabilità ordinaria, almeno un 30 per cento dei finanziamenti destinati alla costruzione delle autostrade. Al Ministro la richiesta non sembrò nè inopportuna nè esagerata, avendo egli più volte riconosciuto che, solo attraverso le autostrade, è possibile realizzare un più stretto collegamento fra l'economia delle Regioni settentrionali e quella delle Regioni meridionali, ed accorciare le distanze fra il nord ed il sud. Senonchè il Ministro non ritenne di accogliere completamente la richiesta del 30 per cento, e finì con l'accettarla nella misura del 25 per cento. Di ciò comunque gli sono particolarmente grato, convinto che la destinazione di questa percentuale, a favore delle autostrade

meridionali, non solo garantisce un primo nucleo di costruzioni, ma afferma un principio che ritengo suscettibile di ulteriori sviluppi e benefici non appena questa legge, non completamente soddisfacente dal punto di vista finanziario, potrà essere integrata con ulteriori stanziamenti; il che è sperabile possa avvenire molto prima dei dieci anni previsti dal provvedimento in discussione.

Ho infatti la convinzione - e le statistiche del relatore, nostro Presidente, senatore Corbellini sono molto significative - che l'incremento geometrico delineatosi nella motorizzazione, che lascia prevedere nel 1962 cinque milioni di unità in circolazione, porterà ad un consumo di carburanti di tale imponenza, con nuove cospicue entrate per lo Stato, da invogliare lo stesso Governo a destinare parte dei nuovi proventi alla ulteriore costruzione delle autostrade.

Dopo aver dato atto al Ministro della indiscutibile prova di comprensione dimostrata per le esigenze del Mezzogiorno e sottolineato che la politica intesa a risollevare le cosiddette aree depresse, con l'investimento di cospicui capitali nei vari settori, ma soprattutto in quello della trasformazione fondiaria, non potrà considerarsi organicamente impostata, nè potrà dare i frutti sperati senza la realizzazione sollecita di adeguate grandi arterie, che dovranno convogliare l'accresciuto movimento di traffico, in rapporto allo sviluppo economico delle predette Regioni, debbo ricordargli che in Commissione, sia da chi vi parla, sia dal collega Barbaro, fu prospettata l'opportunità di completare il piano regolatore delle autostrade con la saldatura delle due dorsali Tirrenica ed Adriatica, attraverso un ulteriore tronco, da realizzarsi nel tempo, destinato a congiungere Reggio Calabria a Taranto e Bari. Con ciò mentre si chiudèrebbe il circuito, chiamiamolo così, periferico della autostrade si realizzerebbe anche la possibilità, tenuto conto delle più favorevoli condizioni geologiche ed altimetriche del versante adriatico, di fronte a quello tirrenico, di avviare, così come avviene per le ferrovie, sull'autostrada Adriatica parte notevole del traffico che proviene dalla Sicilia e dalla Calabria, che preferirebbe quella che può sembrare una strada più lunga, ma che più agevolmente e rapidamente collega tali Regioni con l'economia dell'Italia settentrionale.

Ora, siccome penso che probabilmente anche alla Camera il Ministro riceverà altri suggerimenti per l'aggiornamento del piano, il quale, strada facendo, si va completando nella sua organica impostazione, vorrei pregarlo di tenere conto anche di questa esigenza la quale, se non ha un immediato grado di urgenza di fronte ai tronchi previsti per la prima attuazione del programma, non può e non deve essere ignorata nel piano regolatore.

CORBELLINI, *relatore*. Ma bisogna completarlo con un piano organico di strade nazionali.

CROLLALANZA. Giacchè il collega Corbellini fa presente che c'è anche il problema delle strade nazionali da considerare, abbrevio i tempi del mio intervento e passo subito a questo argomento.

Giustamente il Presidente della 7^a Commissione osserva che le autostrade, se rappresentano un utile mezzo di saldatura e di accorciamento delle distanze tra il nord ed il sud, non bastano a colmare le molte lacune del Mezzogiorno, nel settore della viabilità, per cui il ministro Romita ha previsto nella legge una spesa di 20 miliardi per la sistemazione delle strade nazionali, riservandola unicamente alle Regioni meridionali e alle Isole.

Siamo d'accordo, ma per quanto riguarda la rete viabile nazionale del Mezzogiorno osservo che il grafico che era stato sottoposto alla Commissione, e che risentiva dell'iniziale piano regolatore delle autostrade, è da considerarsi superato, dopo l'avvenuto aggiornamento di tale piano, e va quindi armonizzato e collegato con i tronchi di autostrade che in esso sono previsti, e che saranno realizzati, alcuni in un prossimo domani, altri in un tempo successivo.

Onorevole Ministro, anche nel settore della viabilità ordinaria, bisogna avere delle idee chiare, e comunque bisogna impiegare le somme disponibili, che non sono molte, nelle soluzioni più organiche. Vorrei in proposito suggerirle, proprio in considerazione che non si può infittire, oltre il conveniente e il ragionevole, la rete delle autostrade - perchè un piano così fatto rimarrebbe semplicemente come l'impostazione fantasiosa

di un programma che non potrà essere mai realizzato – vorrei suggerirle, dicevo, alcune esigenze che mi sembrano meritevoli di particolare attenzione.

Mi riferisco, innanzitutto, ad un'iniziativa, che sembrò qualche anno fa prossima alla realizzazione, promossa dall'Amministrazione provinciale dell'Urbe, di concerto con le altre Provincie interessate, per la costruzione di una camionabile Roma-Campobasso-Foggia.

La prego, perciò, onorevole Ministro, di considerare l'opportunità di approfittare del finanziamento dei 20 miliardi, che sono riservati alla viabilità ordinaria del Mezzogiorno, per portare a soluzione anche questo problema, mediante l'ampliamento e la rettifica di strade statali esistenti e la costruzione di alcuni nuovi tronchi, destinati ad accorciare e migliorare, con una camionabile e non un'autostrada, le distanze tra la Puglia e Roma, collegando in modo agevole e rapido il Molise che oggi è quasi isolato dalla Capitale e dalla Daunia, dove gran parte dell'economia molisana gravita. Vi sono interessi di interscambi tra tali Regioni che meritano di esser valorizzati. Ho presentato a tal riguardo, con i colleghi Magliano, De Giovine e con altri senatori, un ordine del giorno che sottopongo, onorevole Romita, alla sua comprensione. Si tratta, nella scelta delle strade da modernizzare di impiegare i 20 miliardi nel modo migliore. Sempre in tema di viabilità nazionale non posso poi esimermi dal richiamare l'attenzione del Ministro sulle condizioni nelle quali si svolge attualmente il traffico, divenuto congestionato e pericoloso, della statale Adriatica nella mia Regione.

È vero che a fronteggiare una così preoccupante situazione l'autostrada destinata, secondo il programma originale, a collegare solo Milano con Bologna e Pescara dovrebbe raggiungere, in base alle modifiche appartate in Commissione al piano regolatore, anche la Puglia, ma ciò è previsto per un secondo tempo; per cui ancora una volta io sento il bisogno di far presente la necessità che lo sviluppo costruttivo di tale arteria fino a Lecce venga realizzato, con carattere di urgenza, non appena le possibilità finanziarie lo consentiranno.

Basterebbe a giustificare tale richiesta, oltre l'incremento costante della motorizzazione, il traffico che determina attual-

mente, con le centinaia giornaliere di autocisterne, la raffineria di Bari, nel cui porto si registra già un movimento annuo di tre milioni di tonnellate di petrolio.

Comunque, fin quando questo non sarà possibile, vorrei pregare il Ministro, di attingere ai 20 miliardi destinati alla viabilità ordinaria del Mezzogiorno per raddoppiare, come previsto già nel grafico originario, con la maggior sollecitudine, la strada nazionale adriatica, per lo meno nel tronco Foggia-Lecce, che è quello che registra quotidianamente il maggior numero di disgrazie.

Ho citato due delle maggior esigenze nel piano della viabilità, ma il Ministro sa che in Commissione è stata prospettata anche la costruzione di una grande arteria, intesa a collegare l'autostrada Napoli-Bari, per la quale egli ha stanziato un fondo di 100 milioni - onde consentire l'aggiornamento del progetto di massima e la compilazione di quelli esecutivi - con Potenza, Matera e Taranto. Tale richiesta è quanto mai giustificata, mirando essa a togliere dall'isolamento la Lucania, che si trova oggi in una condizione veramente incresciosa, con poche ferrovie, in prevalenza a scartamento ridotto, e con una rete stradale assolutamente inadeguata a sostenere le esigenze di vita della popolazione e lo sviluppo economico che deriverà dalla riforma fondiaria. Anche la Lucania ha diritto ad essere agevolmente collegata con le Regioni limitrofe e con il resto della Penisola, in una epoca in cui la motorizzazione si è sviluppata, nel modo che conosciamo, anche nel Mezzogiorno, come non più tardi di stamane il ministro Vanoni, nella sua relazione, ha documentato autorevolmente mettendo in rilievo che la percentuale di incremento da noi è molto maggiore di quanto non lo sia nell'Italia settentrionale, il che è perfettamente logico e spiegabile.

Oltre quelli che ho citati, vi sono nell'Italia meridionale e nelle Isole altri problemi stradali che meritano attenzione, onorevole Ministro, per cui è quanto mai necessario sottoporre a rielaborazione tutto il programma di sistemazione e ammodernamento della rete dell'A.N.A.S. nelle nostre regioni, anche per armonizzarlo coll'aggiornato piano regolatore delle autostrade e con le esigenze che man mano le vengono segnalate da parte delle Amministrazioni comunali e provinciali.

Ed ora, onorevoli colleghi, giunto a questo punto, debbo porre la seguente domanda: perchè, dopo aver discusso, dal 1° dicembre in poi, in numerose sedute della 7ª Commissione, una legge come questa, che è di fondamentale importanza per l'economia del nostro Paese; perchè dopo avere approvato, a seguito di una discussione generale molto laboriosa ed esauriente, quasi tutti gli articoli della legge, siamo oggi qui in Aula, a ricominciare la discussione? Siamo in Aula, quando ritenevamo di essere in porto, perchè da parte dei colleghi della sinistra, all'ultimo momento, in base al Regolamento, è stata fatta richiesta di rimessione del disegno di legge all'Assemblea. E perchè questo? Perchè dopo che essi si son battuti per far trionfare i loro punti di vista, presentando determinati emendamenti, se li son visti generalmente bocciati in Commissione.

Debbo però ricordare che ciò è avvenuto non perchè su alcuni di essi sia mancata la comprensione, se non generale, almeno parziale degli altri settori della Commissione, ma perchè ci siamo trovati di fronte alla resistenza dei Ministri del tesoro e delle finanze, nonchè dello stesso Ministro dei lavori pubblici, che ha giustificato in modo convincente il suo atteggiamento. Ciò stante, difficilmente gli emendamenti respinti in Commissione potranno trovare accoglimento in sede di discussione in Aula. E se è così, egregi colleghi, e mi riferisco in modo particolare al senatore Cappellini, perchè abbiamo perduto tutto questo tempo quando non soltanto il Ministro dei lavori pubblici, ma anche quelli del tesoro e delle finanze, sollecitando l'approvazione della legge, hanno dimostrato di volerla rendere, contrariamente ai sospetti affiorati, subito operante? Quanto è avvenuto ha finito con l'arrecare non solo danno al sollecito inizio delle opere, ma anche al pronto impiego di notevoli aliquote di lavoratori.

Gli emendamenti, per i quali il settore di sinistra ha ritenuto di portare la legge in Aula, riguardano particolarmente la concessione delle autostrade, che si vorrebbe affidata in modo assoluto ai consorzi degli Enti locali, e la garanzia dello Stato a copertura delle obbligazioni emesse dagli stessi Consorzi o, in via subordinata, il rilascio delle delegazioni sulle sovrimposte comunali e provinciali, onde facilitare i mutui che tali Enti dovrebbero contrarre con gli istituti di credito.

Circa la prima richiesta tengo a precisare che io sono stato tra quelli che hanno riconosciuto la convenienza di dare la preferenza, nelle concessioni delle autostrade, ai consorzi costituiti tra enti locali – associandomi subito al collega Busoni quando per primo ne ha fatto cenno in Commissione – a parità di condizioni però, perchè diversamente si toglie al Ministro dei lavori pubblici la possibilità di mettere in concorrenza i consorzi stessi con altri eventuali richiedenti allo scopo di adottare la soluzione migliore, sia dal punto di vista tecnico, che da quello economico.

D'altra parte le preoccupazioni che vorrebbero giustificare il riposto emendamento in Aula, dopo che il Ministro ha dichiarato che non pensa di escludere i consorzi dalle concessioni, non hanno più ragione di essere, ed è sperabile che il collega Cappellini non voglia insistere nella sua richiesta.

La formulazione dell'articolo della legge è tale, col riferimento agli enti di diritto pubblico, che vi comprende sia l'I.R.I., proposto dallo stesso senatore Pasquali, allo scopo di eliminare le eventualità della concessione all'iniziativa privata, sia i consorzi degli Enti locali.

Circa poi la richiesta del rilascio delle delegazioni sulle sovrimposte, a garanzia delle operazioni di mutuo, non credo, onorevole Cappellini, di commettere una insinuazione nei riguardi di un collega come lei, che porta un contributo notevole nelle nostre discussioni, se manifesto l'impressione che il suo Gruppo era comunque nell'ordine di idee di portare la legge in Aula. (*Cenni di diniego del senatore Cappellini*).

Devo ricordare, infatti, che allorchè la questione delle delegazioni – sulla quale aveva espresso parere contrario il senatore Trabucchi, per conto della 5ª Commissione, e inizialmente decisa avversione il Ministro delle finanze – sembrò giunta ad una formula di compromesso, avendo l'onorevole Tremelloni infine dichiarato che avrebbe acceduto al rilascio solo per un terzo, se non sbaglio, fu proprio lei, collega Cappellini, a dichiarare che se ciò fosse stato concesso prima avrebbe potuto essere accettato, ma che oramai si preferiva di rimettere la legge in Aula. Ecco perchè dico che vi era forse idea preconcepita da parte del vostro Gruppo. Tanto valeva allora di portare la legge in Aula fin dal primo momento. A quest'ora

l'avremmo approvata non soltanto noi, ma forse anche la Camera dei deputati. Con la franchezza che mi è abituale esprimo liberamente questa mia opinione che potrà anche essere errata, e in tal caso sarò lieto di prenderne atto. Comunque, non dovete dire che siete stati isolati in Commissione perchè, in qualche caso, sia da parte del Ministro dei lavori pubblici, sia da parte di alcuni senatori, si è cercato di venire incontro alle vostre richieste.

CAPPELLINI. Non ne è stata accolta nemmeno una.

CROLLALANZA. I verbali delle Commissioni stanno a dimostrare che, entro certi limiti, alcune vostre proposte hanno trovato il nostro consenso, ma che di fronte al diniego del Governo, pur di giungere ad una sollecita approvazione della legge, non abbiamo esitato a votare in conseguenza. Tutto questo è bene precisarlo perchè ognuno assuma le proprie responsabilità dopo tre mesi di lavoro della 7^a Commissione.

Per concludere, onorevoli colleghi, poichè sono convinto che, al disopra di ogni schermaglia o interesse politico di parte, sia nel desiderio di tutti noi assicurare la sollecita costruzione delle autostrade per far sì che la nostra Nazione, già all'avanguardia nel passato, con la rete viabile dell'A.N.A.S., possa riacquistare le posizioni perdute, prospetto la necessità che il disegno di legge venga senz'altro approvato nel testo emendato dalla Commissione.

Cerchiamo quindi di accorciare questa nostra discussione, già troppo prolungatasi, in contrasto con gli interessi e le aspettative del Paese, e di avviare a soluzione un problema, divenuto inderogabile, che se non fosse risolto tempestivamente, sì da portarci alle prime concrete realizzazioni, potrebbe, in un tempo relativamente breve, determinare una situazione veramente drammatica nel campo della circolazione e del traffico. (*Applausi*).