

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956**

(Senato della Repubblica, seduta del 18 ottobre 1955)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il collega Zagami ha già richiamato l'attenzione del Senato sulla scarsezza di mezzi del bilancio che stiamo per approvare, mentre l'egregio senatore Amigoni, nella sua relazione, veramente chiara e pregevole, ricca di dati e compilata con molto zelo, ci ha fornito ampi ragguagli sulle sue caratteristiche particolari. Io quindi non ripeterò cose già dette o scritte, ma mi limiterò a sottolineare alcuni aspetti dello stato di previsione che mi sembrano meritevoli di speciale rilievo.

Osservo innanzi tutto che questo bilancio, così come si presenta, mi fa l'effetto di un letto di Procuste, nel quale forzatamente è stato adagiato il ministro Romita. Si tratta di un letto così corto che, nonostante le di lui gambe non siano eccessivamente lunghe, egli si viene a trovare in difficoltà tanto gravi da correre il pericolo di vederselo mozzate, e cioè di essere messo in condizione di non poter correre dietro a quelli che sono i problemi che attendono da lungo tempo di essere risolti e

che, con accurate istanze, gli vengono sottoposti da questa o quella Regione.

È stato già rilevato che il bilancio, che ammonta a oltre 171 miliardi, apparentemente segna quest'anno un aumento. Difatti, come è stato chiarito, se si tiene conto di tutte le variazioni che si sono verificate nel precedente esercizio, sia per gli oneri riguardanti il personale, sia per quelli riguardanti le esigenze di carattere generale del Ministero, sia per le incidenze di stanziamenti che si sono avute in conseguenza di leggi speciali, praticamente quel bilancio era salito ad oltre 195 miliardi. In sostanza nel bilancio in esame molto scarsi sono i fondi da impiegare in opere di carattere straordinario; ed essi non raggiungono, come mi sembra abbia detto l'onorevole collega che mi ha preceduto, la cifra dei 70 miliardi, ma soltanto di 40 miliardi che, per altro, non rappresentano una piena e libera disponibilità, essendo in gran parte ancorati a prosecuzioni di lavori, di modo che assai modeste sono le risorse del Ministro anche per esigenze di carattere eccezionale che potrebbero verificarsi da un momento all'altro. Tutto ciò è in pieno contrasto con la situazione del Paese, esposto, fra l'altro, purtroppo, a frequenti calamità.

È vero che in uno specchio riassuntivo della impostazione contabile del bilancio si fa intendere che i 171 miliardi in esso stanziati sarebbero suscettibili di determinare la esecuzione di opere per 277 miliardi, calcolando anche quella parte di finanziamenti che è a carico dei Comuni, degli Enti concessionari e di quanti si giovano di contributi o di sussidi da parte del Ministero - dando in tal modo la sensazione di un notevole ritmo di attività costruttiva - ma in effetti si tratta di una cifra molto teorica perchè sono note le difficoltà e in molti casi la impossibilità nelle quali si trovano gli Enti locali, i concessionari o le stesse cooperative o gli istituti edilizi a procurarsi i mutui al fine di integrare il fabbisogno generale; per cui, in conseguenza di mancati finanziamenti da parte della Cassa depositi e prestiti o di altri istituti, i panorami ottimistici degli stati di previsione di ogni esercizio, ai consuntivi risultano normalmente di modeste proporzioni.

Della insufficienza dei mezzi a disposizione non si può certo fare addebito al Ministro dei lavori pubblici perchè tutti

sappiamo con quanta tenacia e passione l'onorevole Romita bussi alla porta del collega del Tesoro, e come il più delle volte non riesca ad ottenere quello che legittimamente e giustamente richiede.

Sta di fatto, come ho detto in precedenza, che se sfrondiamo il bilancio di tutte le incidenze di spese generali, di personale o di leggi speciali, non vi sono a disposizione del ministro che 40 miliardi, i quali rappresentano meno della metà delle disponibilità che la «Cassa del Mezzogiorno» ha annualmente; ma mentre la «Cassa» svolge la sua azione soltanto nelle Regioni meridionali e in alcuni territori limitati che si sono voluti equiparare alle zone depresse del sud, il Ministero dei lavori pubblici estende viceversa la sua attività in tutta Italia, e l'estende non soltanto per eseguire opere, ma anche per mantenere l'imponente massa di quelle già eseguite, che necessitano di continue gravose spese che la «Cassa», almeno fino ad oggi, non ha, o ha in misura modesta in quanto è nella fase iniziale della sua attività.

Deficienze gravi, quindi, si notano in tutti i settori del bilancio, ma particolarmente io voglio rilevarne alcune che mi sembrano meritevoli di maggiore attenzione.

Desidero richiamare innanzi tutto l'attenzione del Senato sul complesso degli stanziamenti che si riferiscono ai danni di guerra; cioè ai piani di ricostruzione dei Comuni duramente devastati dalle offese del nemico, ai danni alle opere pubbliche dello Stato o degli Enti locali ed a quelli sofferti dai privati. Qui la situazione – mi limito per ora ad accennare le cifre – per i piani di ricostruzione è questa: di fronte ad una previsione di un'ulteriore spesa di 20 miliardi, praticamente il Ministero ha a disposizione annualmente 150 milioni che consentiranno, nella migliore delle ipotesi, lavori per due miliardi. Si dirà che due miliardi all'anno già rappresentano un ritmo discreto, tenuto conto di quello che si verifica negli altri settori. La guerra, però, ormai si è conclusa da dieci anni e le ferite da essa derivate, nonostante l'attività finora svolta, nel campo della ricostruzione, stanno ancora a ricordarci in molte zone un periodo doloroso della nostra vita nazionale.

Per quanto riguarda la ricostruzione delle opere pubbliche, vi è un ulteriore fabbisogno di 200 miliardi, e lo stanziamento è di 18 miliardi, con una diminuzione di 2 miliardi e 600 milioni

rispetto all'esercizio precedente. Per la ricostruzione degli edifici privati vi è un fabbisogno di 174 miliardi e lo stanziamento, aumentato in sede di discussione alla Camera dei deputati, è solo di un miliardo e 250 milioni, che consentirebbero, teoricamente, 26 miliardi di opere, se i privati, ottenuto il contributo dello Stato, riuscissero a finanziarsi per la parte a loro carico.

Opere igieniche: è vero che, per la costruzione degli acquedotti, la competenza è divisa tra la Cassa del Mezzogiorno ed il Ministero dei lavori pubblici, ma anche in questo settore vi sono gravi riduzioni negli stanziamenti, poichè dagli 800-1.000 milioni (e lo ha rilevato anche il relatore) degli ultimi cinque esercizi, siamo scesi a 510 milioni, tenuto conto della variazione in aumento apportata dalla Camera. Anche qui vi è una possibilità teorica di opere per 11 miliardi di lire, di fronte ad un fabbisogno totale di 400 miliardi.

Opere idrauliche: la situazione per questa categoria di lavori è tuttora preoccupante, nonostante che il Ministro abbia ottenuto, con la sua costanza, una legge di finanziamento di 120 miliardi che gli dà la possibilità di erogare annualmente 10 miliardi per la sistematica regolazione dei fiumi e torrenti e 2 miliardi per esigenze di carattere straordinario, in conseguenza di eventi eccezionali o di particolari esigenze. È da considerare, però, che la legge speciale è riservata unicamente alla regolazione dei grandi corsi d'acqua (il Ministro ne fece un elenco quando si discusse quella legge) mentre per la manutenzione delle opere idrauliche esistenti, per il servizio idrografico e di piena, vi è soltanto un miliardo e 815 milioni. Per le opere di navigazione, opere idrauliche straordinarie e sistemazione dei corsi d'acqua (compresi i 10 miliardi della legge speciale) si ha un totale di 11 miliardi e 390 milioni. Nel complesso tutti gli stanziamenti per opere idrauliche ammontano a 13 miliardi e 205 milioni, cioè a 3 miliardi in meno dell'esercizio scorso.

Abbiamo inoltre appreso dal discorso dell'onorevole Ministro, nell'altro ramo del Parlamento, che sui finanziamenti della legge 9 agosto 1954, n. 638, sono già stati impegnati i fondi di due esercizi, quindi praticamente, dei 13 miliardi stanziati, 12 sarebbero già bruciati.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è esatto, perchè bisogna tener conto del tempo che corre tra l'esecuzione dei lavori e il momento del pagamento.

CROLLALANZA. Convengo, lei ha solo impegnato i fondi, e poi li pagherà.

È vero che adesso può impegnare quelli del futuro esercizio perchè la legge glielo consente, però praticamente ha già bruciati 24 miliardi e quella legge si è assottigliata notevolmente. Sono convinto che lei fa degli equilibrismi, come un trapezista, per poter fronteggiare le molte richieste e tamponare la situazione.

Non meno grave è la situazione nel settore delle opere marittime, dove gli stanziamenti di parte ordinaria per manutenzioni ed escavazioni sono scesi da 3 miliardi a due miliardi e 500 milioni e quelli di parte straordinaria per le costruzioni da 2 miliardi e 500 milioni a 1 miliardo e 700 milioni.

Per le opere di pronto soccorso (materiali ed interventi urgenti) da 750 milioni si è scesi a 500 milioni; per lavori a cura dello Stato o concorsi e sussidi in conseguenza di pubbliche calamità si è passato dai 340 milioni a 260.

Costruzioni ferroviarie: anche qui vi è stata la notevole riduzione da 1.700 milioni a 1.250 milioni, di fronte ad un fabbisogno, non per nuove costruzioni ma per il completamento di opere in corso, di oltre 28 miliardi.

È sopravvenuta sì la legge, approvata di recente dalla 7^a Commissione, che assegna nuovi fondi a tali costruzioni, ma essa è vincolata alla sistemazione del servizio ferroviario di Savona.

Edilizia universitaria: non vi è alcuno stanziamento. Per tale categoria di opere pubbliche si sostiene che non essendoci fondi a disposizione in bilancio il Ministero dei lavori pubblici non ha veste giuridica per intervenire, ma credo opportuno precisare che la veste l'ha, anche se non ha i quattrini, e la veste scaturisce dalla legge 18 marzo 1931, n. 534: legge che modestamente porta la mia firma, e che perciò mi consente di parlare con cognizione di causa. Con tale legge furono concentrate, fra l'altro, presso il Ministero dei lavori pubblici tutte le opere pubbliche nel campo edilizio che erano in passato eseguite dai

vari Ministeri. L'articolo 1 di quel provvedimento legislativo dice testualmente: «Sono concentrati nel Ministero dei lavori pubblici tutti i servizi relativi alla esecuzione delle opere edilizie da eseguirsi per conto dello Stato come edifici scolastici, finanziari, eccetera».

Ora, non mi risulta che la legge in parola sia stata abrogata.

Viabilità minore: sono stati stanziati solo 80 milioni, in base alle leggi 3 agosto 1949 e 15 febbraio 1953, di fronte a 3.500 domande di contributi in vase che prevederebbero un fabbisogno di 4 miliardi e 500 milioni di contributi.

È da considerare, per altro, che spesso il Ministro, nei limiti delle sue disponibilità, provvede a fare delle assegnazioni, che poi rimangono congelate per un lungo periodo di tempo perchè i Comuni e le Provincie, per le note ragioni, non riescono a stipulare i mutui per l'esecuzione delle opere.

Ma la situazione, a mio modo di vedere, più grave, starei per dire drammatica, del bilancio dei lavori pubblici è quella che si riferisce alle manutenzioni, delle quali mi sono occupato anche nei precedenti interventi. Complessivamente sono a disposizione sia per la manutenzione ordinaria, sia per i servizi di dragaggio dei porti, cinque miliardi e 612 milioni. Tale stanziamento, già di per se stesso modesto se lo si rapporta al complesso delle spese previste in bilancio, diventa assolutamente irrisorio di fronte all'entità delle opere eseguite negli anni precedenti che devono essere pur mantenute per evitare che vadano in rovina. Qui mi riferisco ai porti, alle opere idrauliche e di navigazione, alle strade e a tutti gli altri aspetti costruttivi dell'attività del Ministero dei lavori pubblici. È una cifra che — mi si consenta la parola grossa — fa disonore ai criteri amministrativi dello Stato italiano. Dirò che questo non è un criterio restrittivo del dopo guerra perchè, purtroppo, corrisponde ad una mentalità che è sempre esistita presso la Ragioneria generale dello Stato. Anche nel passato, in misura maggiore o minore, in rapporto ai risultati ottenuti dai vari Ministri dei lavori pubblici nel litigare con il Ragioniere generale dello Stato, prima che con il Ministro del tesoro, durante la stesura del bilancio, gli stanziamenti per manutenzioni son risultati spesso inadeguati alle esigenze prospettate.

Mentre si elevano edifici pubblici che fanno onore ai nostri architetti per la loro grandiosità e modernità di concezione, o si eseguono lavori idraulici che portano all'estero il nome dei tecnici italiani, o si realizzano costruzioni marittime che ci inorgoliscono ed alle quali sovrintende con particolare amore e competenza, l'ingegnere Greco, Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici; mentre si compiono tutte queste opere che danno anche una chiara dimostrazione della larghezza dei mezzi finanziari impiegati nel passato e nel presente dallo Stato per fronteggiare le esigenze della Nazione non ci si preoccupa che alcune di queste opere vadano in rovina o minaccino di andare in rovina per l'insufficienza dei fondi a disposizione per mantenerle.

Ricordo che durante il periodo che fui Ministro dei lavori pubblici, non esitai, qualche volta, a rinunciare, durante la compilazione del bilancio, ad alcuni stanziamenti che mi venivano concessi per esecuzione di nuove opere, pur di ottenere, in cambio, l'aumento degli stanziamenti nei fondi per le manutenzioni. Non voglio consigliare al ministro Romita di fare altrettanto, perchè sono tanto pochi i mezzi a sua disposizione per opere straordinarie, che egli finirebbe col non fare più niente, ma non mi stancherò mai di raccomandargli, come ho raccomandato ai suoi predecessori, di battersi fino all'impossibile per ottenere un adeguamento di tali fondi, onde consentire perlomeno che gli inconvenienti lamentati siano meno gravi di quelli che ogni giorno si registrano.

Di fronte a questo panorama di deficienti stanziamenti, è da rilevare, come ho già accennato, che si deve al Ministro Romita se, viceversa, per altri settori, si sono potuti ottenere dei finanziamenti, che anche se sproporzionati all'entità dei fabbisogni, rappresentano per altro un complesso di disponibilità che gli consentono di fronteggiare le esigenze più assillanti. Portano il suo nome, infatti, la legge per la sistemazione dei fiumi e torrenti più pericolosi, la legge per incrementare l'edilizia economica e popolare, quella - che per me è la più importante di tutte - per l'eliminazione delle abitazioni malsane, ed infine le leggi per l'edilizia scolastica e per le autostrade.

Dopo aver tratteggiato a grandi linee gli aspetti contabili del bilancio sottoposto al nostro esame, penso sia giunto il

momento di porci la seguente domanda: rappresenta tale documento il panorama di tutte le attività che si svolgono nel campo delle opere pubbliche in Italia? Evidentemente no, perchè, per le ragioni che vi sono state già illustrate, l'attività che una volta era concentrata nel Ministero dei lavori pubblici, è andata man mano erodendosi e frazionandosi in vari Dicasteri; e tutto ciò in contrasto con quella legge del 1931 che ho citato poc'anzi.

Ora, io non starò a ricordare qui tutte le spoliazioni verificatesi a danno del Ministero dei lavori pubblici e le competenze che si sono attribuite i vari Dicasteri, gli Enti e gli organismi, nati nel dopoguerra; rileverò che il Ministero dei lavori pubblici ha ricevuto, in questi ultimi anni, dei colpi mancini, alcuni dei quali di particolare gravità. Uno di questi colpi, come è noto, gli è stato inferto con la istituzione della «Cassa del Mezzogiorno», la quale avrebbe dovuto essere un istituto a carattere prevalentemente finanziario, destinato a raccogliere fondi, ad emettere obbligazioni, a contrarre prestiti, a battere insomma moneta – ciò che non è consentito ai Ministeri, legati alle leggi della contabilità dello Stato – per metterla a disposizione, in una visione organica di necessità, dei tradizionali organi competenti, snelliti nella loro funzionalità, onde consentire la rinascita delle zone depresse.

Quando si ventilò l'idea della istituzione della «Cassa», io ebbi a scrivere una serie di articoli sostenendo questi concetti; ma naturalmente la mia voce non aveva alcuna autorità per modificare il corso che aveva preso l'iniziativa.

Ora, io mi guarderò bene, in questa sede, di sottoporre ad un esame critico l'attività svolta fino ad oggi dalla «Cassa», alla testa della quale vi è un uomo di indiscusso valore e di grande dinamicità come il Ministro Campilli, al quale bisogna riconoscere il merito di aver impresso, con massicci interventi finanziari, un imponente ritmo di attività nella esecuzione di opere a favore del Mezzogiorno. Ma gli investimenti finanziari e il ritmo costruttivo delle attività, mentre non sono da soli elementi sufficienti per un sereno giudizio, positivo o negativo, su quanto si sta realizzando da tale Istituto non mi impediscono di rilevare che un grave errore è stato commesso sottraendo al Ministero dei lavori pubblici una delle maggiori sue attività. Se

si trattasse soltanto di una questione di prestigio, l'inconveniente lamentato avrebbe un valore relativo, ma sta di fatto che si è anemizzato il Ministero dei lavori pubblici, senza una plausibile giustificazione, perchè tale non può considerarsi l'errata patente di incapacità strutturale che si volle attribuire al predetto Dicastero e la convinzione che soltanto la creazione di un nuovo organismo avrebbe consentito rapidità e bontà di esecuzione nelle opere; il che è ancora da dimostrarsi.

Fin da ora, invece, si può constatare che l'inserimento della «Cassa» in quella che era già, per alcune categorie di opere, la divisione di competenze tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dell'agricoltura, non ha certo giovato. Abbiamo, infatti, tre organismi che agiscono negli stessi settori, e ciò, mancando un effettivo e serio coordinamento, che non può essere idoneo se non diretto dal Ministro dei lavori pubblici, determina azione disorganica e frammentaria negli interventi.

Ma un altro colpo mancino è stato dato al Ministero dei lavori pubblici con la istituzione della fungaia dei cantieri di lavoro, che, se potevano avere una giustificazione nell'immediato dopoguerra, in un momento cioè particolarmente difficile per la vita del Paese, quando la disorganizzazione imperava nei ministeri e le masse scendevano nelle piazze a chiedere lavoro, oggi non l'hanno più. Si tratta di decine e decine di miliardi che sono destinati annualmente a tale scopo e che vengono male impiegati. Io non escludo che, in alcuni casi, specialmente per alcune opere in montagna e in particolari zone, tali cantieri di lavoro possano avere dato anche dei risultati favorevoli, ma, onorevoli colleghi, il panorama generale che è sotto gli occhi di tutti, in ogni regione, non è certo lusinghiero, mentre il bilancio consuntivo, a distanza di alcuni anni, si presenta tutt'altro che attivo, sia dal punto di vista sociale che tecnico. Non è attivo nei riguardi degli operai perchè le paghe loro corrisposte, con la giustificazione che si tratta solo di assistenza, costituiscono una violazione delle tariffe sindacali; non è attivo dal punto di vista costruttivo perchè, in molti casi, risolve solo sui fogli propagandistici, i piccoli problemi locali, in quanto quei lavori, non sempre rispondenti ad una effettiva utilità, spesso, a distanza solo di alcuni mesi, si dissolvono o, quando permangono, costituiscono testimonianza eloquente di uno sperpero di

denaro che considero delittuoso da parte dello Stato, che ha poche disponibilità finanziarie che potrebbero vantaggiosamente essere messe a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, almeno in parte, per impiegarle nelle manutenzioni delle opere, nell'ulteriore ricostruzione dei danni di guerra e nella chiusura della gestione dei terremoti del 1908 e del 1915, per non parlare degli ultimi.

RUSSO LUIGI. Ma non c'è altro rimedio per la disoccupazione.

CROLLALANZA. Non è esatto, tanto più che sulla carta risultano impiegati molto più disoccupati di quanti se ne contano effettivamente nei cantieri.

RUSSO LUIGI. Non abbiamo altro rimedio per il momento.

CROLLALANZA. Io invece sono convinto che il rimedio ci sia e sia sostanziale. Basta abolire una buona volta i cantieri di lavoro e trasferire i relativi stanziamenti in parte al Ministero dei lavori pubblici e in parte a quello dell'agricoltura. È vero che in tal modo si registreranno meno opere – ammesso che si tratti sempre di vere e proprie opere di pubblica utilità – e che non si potrà più distribuire per tutta la Penisola, in ogni Comune, un pizzico di attività lavorativa, ma avremo concentrato i lavori in opere produttive e dove è più necessario ed avremo effettivamente assorbito maggiore mano d'opera. Basterebbe come ho già detto soltanto sviluppare adeguatamente la manutenzione delle opere per assorbire più operai di quanti ne assorbono i cantieri di lavoro.

Per esempio a Monopoli, collegio elettorale e paese del quale è nativo il collega Russo, per mancanza di fondi, il Ministro dei lavori pubblici non riesce ancora a provvedere al completamento dei lavori del porto; la draga fa la spola con altri scali e solo ultimamente è ritornata in quel porto e non so quanto potrà rimanervi. Viceversa il Ministro del lavoro ha avuto a disposizione mezzi per risolvere localmente, con i cantieri, un problema turistico; ma, caro Russo, lei ha troppo

buon senso per non comprendere che nella sua città ha più importanza e maggior grado di urgenza la sistemazione del porto che la costruzione di una strada.

La costruzione delle opere va, insomma, inquadrata in una organica e gradualistica visione delle necessità.

È tempo poi di convincersi che lo Stato non può permettersi il lusso di affidare decine di miliardi ad un Ministero che non ha una sua organizzazione tecnica periferica, che difetta di personale idoneo per controllare i lavori, e comunque che fa eseguire tali lavori con salari di 500 lire al giorno, il che rappresenta non certo un compenso adeguato per poter sfamare gli operai.

RUSSO LUIGI. I lamenti dei disoccupati li sappiamo noi.

CROLLALANZA. L'eco di tali lamenti giunge anche a me, ma le ripeto che la soluzione adottata non è la migliore.

RUSSO LUIGI. E la nostra manovalanza che cerca invano lavoro?

CROLLALANZA. Quella manovalanza, se l'impieghiamo a rimettere in efficienza le strade e le opere idrauliche che vanno in rovina troverà maggiore e più utile impiego di quanto non abbia trovato fin'ora nei cantieri di lavoro.

Gli inconvenienti della molteplicità di competenze si riscontrano anche nel settore dell'edilizia economica e popolare. L'I.N.A.-Casa è diventato, per esempio, un altro Ministero, anche se dipende, come gestione, da quello del lavoro. Non metto assolutamente in dubbio i servizi che tale istituto ha reso al Paese, dotando molti Comuni di abitazioni che son valse ad attenuare uno dei più gravi fenomeni del dopo guerra. Non nego anche che alla direzione dell'I.N.A.-Casa vi siano uomini capaci, ma il guaio è che, per mancanza di unicità di azione, non è infrequente il caso, che io apprendo anche nell'esercizio della mia attività giornalistica, che in questa o in quella località alloggi dell'I.N.A.-Casa rimangano disabitati non essendo riuscito il Comune, per difficoltà finanziarie, ad allacciare tali abitazioni ai più elementari servizi pubblici, quali strade, rete di

illuminazione, acquedotto e fognatura. In qualche altro caso gli alloggi non corrispondono alle particolari esigenze della popolazione o ad una reale necessità.

Avviene, in conseguenza, che per i criteri di distribuzione prevalentemente territoriale – non voglio dire politici – in un Comune le case rimangono sfitte o risultano esuberanti, mentre in quello vicino il sindaco assilla il Ministro dei lavori pubblici, che difetta di mezzi, perchè costruisca altri lotti di case popolari o finanzia questa o quella cooperativa, onde fronteggiare le ulteriori esigenze della popolazione. Tutto ciò dà la sensazione di una politica quanto mai disorganica nel campo dell'edilizia economica e popolare. Bisogna dunque coordinare il lavoro e far passare alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici, così come avviene per l'I.N.C.I.S. e gli istituti delle case popolari, anche l'I.N.A.-Casa.

Nulla impedisce che, ai fini dell'esazione dei contributi, cioè del finanziamento delle opere, la competenza rimanga al Ministero del lavoro.

Ma quasi non bastassero i tagli praticati all'albero già rigoglioso del Ministero dei lavori pubblici, anche di recente si è commesso un nuovo attentato alla sua funzione tradizionale – non se ne dispiacciono i colleghi della Calabria che vi hanno dato la loro adesione – varando la legge a favore di quella regione che affida alla «Cassa del Mezzogiorno» la competenza nella erogazione dei fondi e nell'intervento tecnico e amministrativo. Si tratta di una legge di notevole portata finanziaria, che prevede una spesa di 204 miliardi per opere prevalentemente di disciplina idraulica, cioè di un settore di specifica competenza sia del Ministero dei lavori pubblici che di quello dell'agricoltura. Eppure da alcuni autorevoli colleghi era stato proposto che fossero i Ministeri competenti a gestire tali fondi, salvo ad affidare più ampi poteri esecutivi al Provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro come organo decentrato.

Onorevole Ministro, c'è da domandarsi allo stato delle cose: perchè si tengono ancora in vita i Provveditorati alle opere pubbliche? So che ella è convinto quanto me della bontà di questi istituti, che in passato hanno dato un vasto contributo di attività, ma, purtroppo, oggi, pur avendoli estesi anche alle regioni del Nord e del Centro, li si lascia anemizzare.

È da considerare a tal riguardo che se è vero che il problema della rinascita del Mezzogiorno, in questi ultimi anni, è stato impostato con più ampia visione e con più vasti mezzi finanziari, è anche vero che nell'ante guerra i Provveditorati segnarono all'attivo imponenti realizzazioni. Nè vale ad inficiare tali risultati la considerazione che vi sono tuttora migliaia di Comuni privi di acqua, di cimitero, di strade, eccetera, perchè è doveroso riconoscere che il loro numero sarebbe attualmente molto superiore se molte lacune, derivanti dal secolare abbandono, non fossero state fra il 1926 e il 1939 già sensibilmente colmate.

D'altra parte, trovo veramente paradossale che, mentre si decentrano maggiormente le attività delle Amministrazioni centrali, ampliando i poteri ai Provveditorati con l'elevare il limite di competenza da 100 a 200 milioni, il che conferma che il Ministro è convinto dell'utilità della loro funzione, si consenta che la legge per la Calabria sia gestita dalla «Cassa del Mezzogiorno».

Così il Ministero dei lavori pubblici viene a subire una nuova grave erosione, in uno dei suoi settori di maggiore e più tradizionale competenza. E non si ferma qui l'assalto alla diligenza perchè è notorio, onorevole Romita, che si tenta di portar via al suo Dicastero anche la Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie e l'A.N.A.S. Non starò a dimostrare l'illogicità di questi tentativi, essendo evidente che la costruzione di un tronco delle FF.SS. rivestendo il carattere di una opera statale, non può che rientrare nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, che ha sempre operato in tale settore egregiamente. Non c'è dunque motivo perchè venga estromesso da tale attività.

Per quanto riguarda l'A.N.A.S., è invece da considerare che il giorno che tale servizio passasse alle dipendenze del Ministero dei trasporti questo vedrebbe la strada e la motorizzazione in funzione di concorrenti delle ferrovie; si correrebbe quindi per lo meno il pericolo di rallentare l'opera di ammodernamento e di potenziamento della rete viabile, che risponde ad una inderogabile esigenza della vita di uno Stato moderno. Non fosse altro che per queste ragioni bisogna dunque resistere. Tali tentativi non sono peraltro nuovi perchè sono stati fatti anche

prima della guerra e tutte le volte sono caduti; sono stati rinnovati nel dopoguerra e ho l'impressione che stiano per rinnovarsi con maggiore potenza d'urto. Sta a lei, onorevole Ministro, evitare decisamente che ciò si verifichi; ma sta al senso di responsabilità dell'intero Governo scongiurare quella che diventerebbe una vera iattura per il Paese.

Da quanto ho esposto risulta chiaramente che l'esecuzione delle opere si svolge in regime di compartimenti stagni, mentre oggi più che mai è necessario, passato il periodo convulso dei primi anni della guerra, cominciare ad inquadrare, in unicità di azione ed in organicità di programmi, la politica dei lavori pubblici per scaglionarne l'attività nel tempo, secondo il grado di urgenza e di produttività. Tutto questo si potrà realizzare solo quando il timone della navigazione starà in una sola mano, quando ci sarà un solo comandante, quando, sostanzialmente, il Ministero dei lavori pubblici tornerà ad essere il centro motore della politica dei lavori pubblici, il che purtroppo non è.

Auspico che gradatamente, senza scosse e senza turbamenti, le varie competenze sottratte siano riportate al Dicastero di Porta Pia, e auguro che anche quello che è stato considerato da alcuni un errore e da altri una cosa utile, cioè il passaggio, avvenuto nel 1929, dei servizi della bonifica integrale dal Ministero dei lavori pubblici a quello dell'agricoltura sia sottoposto, dopo tanti anni di sperimentazione, ad un approfondito esame per accertare se sia ancora conveniente che alcune categorie di opere rimangano a quel Dicastero o tornino ai Lavori pubblici.

Secondo il mio modesto parere, penso che bisognerebbe lasciare al Ministero dell'agricoltura, oltre le opere di vera e propria trasformazione fondiaria, la piccola irrigazione e le sistemazioni montane a carattere prevalentemente di rimboschimento, e riportare al Ministero dei lavori pubblici tutte le sistemazioni idrauliche, la grande irrigazione ed anche la costruzione delle grandi strade di bonifica, perchè la bonifica, nella sua impostazione generale, prima di essere opera di avvaloramento agrario è opera di ingegneria e quindi va eseguita dagli ingegneri, e comunque va coordinata con tutte le altre opere che si eseguono da parte del Ministero dei lavori

pubblici per evitare gli inconvenienti che purtroppo si verificano anche in questo settore.

Per quanto riguarda la «Cassa del Mezzogiorno» non è nelle mie intenzioni, ora che è quasi a metà del tempo fissato dalla legge istitutiva, di chiedere che essa tronchi la sua attività per restituirne le competenze ai Dicasteri ai quali le aveva sottratte. La «Cassa» ha un ciclo di funzionamento di dieci anni, protratto a dodici, in seguito agli ultimi finanziamenti. È perfettamente naturale che essa completi i suoi programmi, ma alla scadenza del termine previsto dalla legge, è necessario che si spogli delle competenze che le sono state affidate nel settore dei lavori pubblici; il che non significa che debba sparire, perchè può assumere aspetti decisamente di attività finanziaria, così come è avvenuto per l'elettrificazione di alcune linee ferroviarie, allorchè ha procurato i fondi che ha messo a disposizione del Ministero dei trasporti; il quale però ha preteso ed ottenuto - ed ha fatto bene - che non ci fosse nessuna ingerenza tecnica, provvedendo per suo conto ad eseguire le opere. Domani, trasformata in un Istituto di finanziamenti, la «Cassa» avrà ancora una funzione da assolvere nel Mezzogiorno per assicurarne la industrializzazione, per procurare, con prestiti ed obbligazioni, mezzi straordinari ai Ministeri tecnici, per svolgere azione benefica a favore dei proprietari terrieri soggetti alle trasformazioni fondiari, per potenziare, insomma, i vari settori dell'economia meridionale, accentrando ed unificando gli Istituti di credito che sono da essa derivati.

Ma, in attesa del ripristino, nel Ministero dei lavori pubblici, delle competenze che gli sono state sottratte - e mi auguro che sia intenzione del Governo di raggiungere gradatamente questo obiettivo, anche per consentire che i fondi messi a disposizione dal Tesoro per alimentare i vari rivoli e rivoletti sortiscano più felici risultati - allo scopo di evitare, onorevole Romita, che si continui a dire che il suo Dicastero è vecchio; che si muove sui binari di un tran tran, che risente della legge del 1865, di una legislazione che può apparire ed è in effetti, per alcuni aspetti, in contrasto con il progresso e con il ritmo intenso dei nostri tempi; onde evitare queste critiche, è necessario che ella ne aggiorni la legislazione, ne snellisca gli organismi, ne rammoderni la struttura. Dimostrerà così - ammesso che ce ne fosse

bisogno - che esso è in condizioni di assumersi la piena ed integrale responsabilità di tutte le competenze, nel settore delle opere pubbliche, sulla scia di una tradizione che, dalla lontana unificazione del Regno fino ai giorni nostri, ha lasciato tracce inconfondibili di attività, di virtuosismo e di capacità, che gli son valsi, per decenni e decenni, i più lusinghieri riconoscimenti in Italia ed all'Estero.

E qui vorrei, con l'occasione, onorevole Ministro, pregarla anche di accelerare i tempi per la rimessa in efficienza dell'albo dei costruttori. Debbono sparire i faccendieri, debbono sparire i costruttori che si improvvisano tali, semplicemente perchè hanno quattrini da impiegare, che giocano negli appalti come in borsa, o coloro che con faciloneria assumono i lavori, salvo poi a piantarli in asso durante la costruzione; devono infine sparire quelle imprese che si presentano agli appalti per disturbarne il regolare corso, allo scopo soltanto di prendere sotto mano denaro dalle ditte concorrenti.

Questi falsi o improvvisati costruttori si muovono con la maggiore spregiudicatezza, sperando sempre di trovare per vie illecite il loro tornaconto. So che il Ministro è perfettamente consapevole di tale situazione e che ha predisposto un provvedimento legislativo, ma che trova delle difficoltà - che mi sembrano veramente strane - a vararlo da parte di qualche Ministero. Ho sentito dire, per esempio, che il Ministero dell'interno è alquanto riluttante in quanto scorgerebbe nel provvedimento aspetti che si ispirerebbero al corporativismo.

Non ho capito come entri il corporativismo in una iniziativa del genere. Se sono bene informato il Ministro avrebbe previsto, nella legge, delle commissioni miste di funzionari e dirigenti dell'associazione dei costruttori perchè assieme procedano a liberare le file degli appaltatori da gente non desiderabile. Ebbene, se questo cosiddetto corporativismo può produrre dei buoni risultati perchè allarmarsi tanto ad applicarlo?

Ho accennato in precedenza che il ministro Romita ha ottenuto delle leggi di finanziamento per provvedere alle esigenze più assillanti per alcune categorie di opere, ma invece infruttuosi sono riusciti i suoi sforzi per assicurarsi integrazioni di bilancio negli stanziamenti per i danni di guerra, per i servizi di pronto soccorso, le costruzioni marittime e ferroviarie. È

opportuno, onorevole Ministro, persistere in tali sforzi perchè ella, in tali settori, ha veramente le mani legate.

Ma anche per le opere idrauliche, se si escludono i corsi d'acqua di maggiore portata, per i quali provvede la legge speciale dei 120 miliardi, le esigenze aumentano ogni giorno, in conseguenza dei disboscamenti e del conseguente disfacimento di vaste zone collinari e della montagna. Molti fiumi e torrenti hanno bisogno di cure speciali. Cito, fra gli altri, ancora una volta l'Ofanto, che continua a straripare con crescente frequenza, allagando le campagne ed interrompendo il traffico sulle strade nazionali e provinciali.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. No, non mi sembra proprio il caso.

CROLLALANZA. Invece è proprio il caso di parlarne. Io le sono grato per avere disposto e fatto approvare dal Consiglio superiore il progetto di massima di sistemazione del basso corso di tale fiume per l'importo di circa due miliardi e di avere stanziato 300 milioni per l'appalto del primo progetto esecutivo di stralcio, ma faccio presente che occorre subito provvedere ad un'altra assegnazione. Non pieghi le braccia, onorevole Ministro, in senso di sconforto. Lei mi ha poc'anzi ricordato che la legge 9 agosto 1954, n. 638, le consente di impegnare in anticipo sugli esercizi successivi i fondi occorrenti per alcune opere più urgenti. Ebbene impegni sulle disponibilità di quella legge, per l'Ofanto, in questo esercizio, almeno altri 500 milioni, che sono necessari per allargare le luci del ponte ferroviario e del ponte stradale, causa dell'aggravarsi delle esondazioni. Cerchi poi di far accelerare le procedure per l'appalto dei lavori finanziati con i primi 300 milioni. (*Interruzione del Ministro dei lavori pubblici*).

Le ho prospettato, onorevole Ministro, con una interrogazione, la possibilità di delegare il Provveditore alle opere pubbliche, nei limiti dell'attuale sua competenza, ad appaltare i lavori mediante tre stralci di 100 milioni l'uno.

Situazione di indisciplina idraulica si lamenta anche nell'Appennino tosco-emiliano, nel versante orientale della Sicilia, ed in altre vaste zone della Lucania, della Sardegna, della

Capitanata e del Gargano, dove anche di recente vi sono state disastrose piene torrentizie ed alluvioni che hanno invaso con melma e ciottoli interi abitati.

Per quanto riguarda la gestione dei terremoti se ne occuperà in modo particolare il collega Barbaro e quindi, anche per la brevità del tempo, io sorvolo, ma in proposito, onorevole Ministro, vorrei pregarla di rimettere in efficienza la legge del pronto soccorso del 1926 che, nella sua applicazione, ha dato ottimi risultati. È vero che, in questi ultimi anni, è sopravvenuta una legge Scelba che ha creato delle interferenze del Ministero dell'interno, ma non mi risulta che la legge del 1926 sia stata abrogata. Consideri che solo mediante quella legge il Ministro dei lavori pubblici ha pienezza ed unicità di intervento per fronteggiare le calamità che purtroppo sono così frequenti nel nostro Paese. So che, pur non essendo in funzione la legge del 1926, ella, durante i disastri della Calabria e del Salernitano, non ha esitato a recarsi sul posto ed a impartire tutte le disposizioni necessarie, ma so anche che le interferenze non le sono mancate.

Assai preoccupante si presenta la situazione nel campo delle opere marittime. Qui non si tratta di costruire nuovi porti, perchè di porti, lungo le coste della Penisola, non ne difettiamo - anche se, tranne Genova, Trieste, Venezia e Napoli, gli altri generalmente non hanno ancora quell'adeguata attrezzatura ed efficienza che sarebbero desiderabili - ma di completare le opere esistenti. Negli anni scorsi si è proceduto, con prontezza di interventi, sia pure in rapporto ai mezzi a disposizione, alla riparazione di gran parte dei danni di guerra, ma in conseguenza hanno segnato alquanto il passo le opere che erano in corso allo scoppio del conflitto. Tra queste io debbo citare innanzi tutto, per l'urgenza che il problema riveste, le opere del porto di Bari.

Ella, onorevole Ministro, ad una mia interrogazione con la quale lamentavo la improvvisa sospensione dei lavori e prospettavo la necessità di riprenderli con mezzi adeguati, ha risposto facendo presente che la sospensione era dovuta alla mancanza di fondi, che però allo scopo di venire incontro alle esigenze delle maestranze licenziate aveva per il momento destinato qualche diecina di milioni per l'esecuzione di determinate opere. (*Interruzione del Ministro dei lavori pubblici*).

Ebbene, i fondi messi a disposizione non bastano neanche per chiudere le crepe e gli sgrottamenti, che si sono verificati nella diga foranea, dopo la mareggiata del novembre scorso, che, per la sua violenza, è stata senza precedenti, pari soltanto a quella, abbattutasi successivamente sulla costa ligure, che ha avuto la forza di trinciare un tratto del molo nel porto di Genova. I facili critici hanno subito parlato di difetti di costruzione, il che non è affatto giusto, perchè le opere del porto di Bari sono costruite secondo i più moderni e sperimentati criteri della tecnica.

Comunque, bisogna considerare che i danari che ella ha messo a disposizione si polverizzano in brevissimo tempo e non risolvono il problema fondamentale che è quello del completamento del molo foraneo e dell'attrezzatura del porto. Io ho fatto recentemente un sopralluogo ai cantieri del porto di Bari ed ho dovuto constatare che ogni attività è ferma. Eppure vi è una lunga teoria di massi ciclopici di 70 tonnellate, già confezionati, che non possono essere messi in opera perchè non ci sono più fondi. Il fatto che il Ministero si sia avvalso della facoltà di sospendere i lavori per il quinto d'obbligo e che, allo stato attuale, debba pagare all'impresa 175 milioni per lavori già eseguiti è una chiara dimostrazione di imprevidenza e la conferma che un'opera di tanta importanza sia stata alimentata in questi anni del dopoguerra con mezzi finanziari assolutamente inadeguati.

Onorevole Ministro, nella risposta alla mia interrogazione ella ha affermato che per completare le opere del porto di Bari occorrono 3 miliardi. Mi permetto di dissentire perchè vi è un errore di valutazione: i 3 miliardi saranno solo sufficienti per completare le opere del molo foraneo - secondo precisi accertamenti tecnici e contabili - e tutt'al più per provvedere a qualche altra opera di modesta importanza prevista dal piano regolatore. Ma c'è tutto il problema dell'attrezzatura, del potenziamento, della messa in efficienza del porto che bisogna risolvere, perchè delle due l'una: o il porto risponde ad un'esigenza nazionale ed allora bisogna decisamente completarne le opere, o non lo è ed in questo caso occorre assumersi la responsabilità di dichiararlo; il che sarebbe in contrasto con la realtà storico-geografica.

Che il completamento delle opere rappresenti una urgente necessità è dimostrato dal fatto che il porto ha raggiunto oltre 3 milioni di tonnellate di traffico; che è il polmone di una città che ha tradizioni secolari con il Medio Oriente e con la Penisola Balcanica; che aveva dei traffici in costante incremento, anche prima che si sviluppasse, con la raffineria, il tonnellaggio dei combustibili liquidi. L'incremento dei traffici per le merci solide ha avuto una battuta di arresto soltanto dopo che, con la fine della guerra, si è abbassata quella cortina di ferro che ci divide da tutto un mondo, e che noi ci auguriamo che non tardi ad essere eliminata per consentirci di riprendere i contatti con l'altra sponda. Vogliamo proprio aspettare che ciò si verifichi, fra un anno o disgraziatamente fra molti anni, per completare il porto di Bari? Sarebbe una miopia di concezione ed anche un'impostazione sbagliata sia dal punto di vista tecnico che amministrativo, perchè il tenere dei cantieri fermi ed un porto aperto alle traversie ed in condizioni d'inefficienza, mentre lo esporrebbe a gravi inconvenienti, costringerebbe lo Stato a maggiori oneri il giorno della ripresa dei lavori.

Ora, onorevole Ministro, debbo ricordarle che le esigenze del porto di Bari sono state tenute presenti nella proposta di legge speciale a favore della città che io ho avuto l'onore, insieme agli altri colleghi di tutti i partiti politici, di presentare al Senato poche settimane dopo l'inizio di questa legislatura. Purtroppo, tale proposta di legge, che ha ottenuto l'unanime parere favorevole della Giunta del Mezzogiorno, è ancora ferma alla Commissione dei lavori pubblici, e mi dispiace che non ci sia il Presidente Corbellini per rinnovargli le premure, già espresse nell'ultima riunione della Commissione, perchè venga sollecitamente discussa. La legge, alla quale voglio sperare non mancherà la sua adesione, per quanto riguarda il porto, prevede la spesa di 12 miliardi che rappresenta il fabbisogno per completare il molo foraneo, per costruire la darsena dei petroli, la zona industriale, per ripristinare le attrezzature esistenti, per svilupparle e per provvedere a quant'altro è necessario per la sua piena efficienza.

In attesa però che la legge sia discussa, e mi auguro approvata, desidero pregarla vivamente perchè si immedesimi della necessità di assegnare fondi adeguati per la sollecita

ripresa dei lavori portuali, con particolare riguardo al completamento della diga foranea. In proposito mi corre l'obbligo di farle presente che, poichè un ritmo adeguato dei lavori per tale opera può valutarsi nell'ordine di mezzo miliardo all'anno; e poichè più di cento giorni lavorativi in alto mare non si registrano – eppur tuttavia il cantiere e gli operai non possono rimanere inoperosi negli altri giorni – occorre provvedere a stanziare anche un minimo di fondi da destinare ad altre opere previste dal piano regolatore nell'interno del porto. Voglio perciò augurarmi che ella, se riuscirà ad ottenere dal Tesoro un finanziamento speciale per le costruzioni marittime, finanziamento che mi risulterebbe non ha mancato di chiedere, vorrà disporre in conseguenza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei sa tutto!

CROLLALANZA. È merito suo se è stato così cortese di informarmene. So dunque che c'è una sua richiesta di alcuni miliardi per provvedere non solo al porto di Bari, ma anche alla difesa di spiaggia di Massa-Carrara, all'ulteriore fabbisogno, in conseguenza dei danni della mareggiata, per il porto di Genova e per altre necessità, nelle quali vorrei veder comprese anche quelle dei porti di Barletta, di Monopoli, di Molfetta e di Mola. Bisogna che lei ottenga questi quattrini dal Tesoro, ma, poichè non basta la sua buona volontà, sottopongo al senso di responsabilità di tutto il Governo il problema che è di una gravità eccezionale, perchè, se non si provvede alla esecuzione di determinate opere nel settore marittimo, con una certa urgenza, si corre il rischio di nuovi guai, e voglia Iddio che ciò non si verifichi.

Situazione non meno preoccupante è quella che si registra nel campo delle nuove costruzioni ferroviarie. Con i fondi a disposizione non si riesce ancora a portare a termine le ferrovie iniziate nell'anteguerra, mentre occorre integrare la rete di grande comunicazione nel sud per i rapidi collegamenti con l'Italia centrale e settentrionale. Fra le ferrovie che nel nuovo piano regolatore risultano di preminente urgenza vi è, per esempio, la Bari-Metaponto che assicurerebbe il più agevole

traffico di merci lungo la litoranea jonica e la adriatica fra la Sicilia, la Calabria, la Puglia e il Nord.

Per quanto riguarda l'edilizia universitaria ho già detto, onorevole Romita, che lei ha la competenza per provvedere, in base alla legge 18 maggio 1931, n. 544. Non ha i quattrini, ma i quattrini, ove non intervenissero assegnazioni di bilancio, dovrà procurarseli con le leggi speciali di finanziamento come si è fatto per Torino e per altre città. È un malvezzo, ma purtroppo non vi è altro rimedio.

Per l'università di Bari, in attesa che venga discussa la legge speciale di cui le ho fatto cenno o la leggina che l'onorevole Resta ha presentato nell'altro ramo del Parlamento, io le chiedo solo, per ora, di mantenere la benevola promessa di assegnare 300 milioni per l'istituto di chimica, che ha adesso un alloggio di fortuna, e di dare corso ai 210 milioni per danni di guerra dei quali ebbe a darmi ufficiale comunicazione, ma che non trovano rispondenza nelle possibilità del Provveditorato alle opere pubbliche, che più di 10 milioni all'anno dice di non poter assegnare. Qui c'è stata la sua buona volontà, della quale la ringrazio, ma sussistono ancora delle difficoltà a provvedere. Mi auguro che, con una variazione di bilancio, ella possa mantenere l'impegno che mi aveva comunicato.

Sorvolerò sull'edilizia economica e popolare, anche perché altri colleghi se ne occuperanno di proposito. Rilevo, però, che in questo settore notevoli passi avanti si sono fatti e che il problema, anche se riveste ancora una certa imponenza, non è più angoscioso come qualche anno fa, perché molti provvedimenti sono stati adottati, molti istituti lavorano e c'è una legge egregia, quella per la lotta contro le abitazioni malsane, che porterà indiscutibilmente un notevole sollievo. Vorrei approfittare dell'occasione, ancora una volta, per richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, sulla necessità del risanamento del vecchio abitato di Taranto e per dare un maggiore impulso all'edilizia di Foggia, città che ha avuto 20.000 morti e metà delle proprie abitazioni distrutte, e di quelle altre località della regione che le ho già segnalate.

Per l'edilizia scolastica c'è una nuova legge che offre notevoli possibilità, ma che non darebbe i risultati che ci attendiamo, ove permanesse la scarsa disponibilità da parte

degli istituti finanziatori nella concessione dei mutui ai Comuni.

Molte, come ho già rilevato in precedenza, sono le necessità nel campo delle opere igieniche. Voglio però fare un solo accenno riportando sul tappeto la questione dell'acquedotto pugliese, di cui mi sono già occupato in precedenti interventi. Il problema le è noto, la popolazione pugliese già risente carenza di acqua, perchè i quattro metri cubi immessi nel canale principale non sono più sufficienti ad alimentarla, ed allora si è costretti a turni di erogazione. Ciò è in pieno contrasto con la imponenza costruttiva di un acquedotto che, a ragione, per lo sviluppo delle sue condutture, è considerato il più grande del mondo. È necessario provvedere perchè altrimenti la situazione diventerà gravissima. Occorre non soltanto non privarlo della riserva su una considerevole aliquota delle sorgenti del Biferno, ma assegnargli, oltre i recenti 1.400 litri del Calore, anche le acque delle sorgenti di destra del Sele, cioè quelle di Calabritti e Quaglietta.

In tal modo si potrebbe avere una disponibilità complessiva di 10 metri cubi di acqua, sufficiente a fronteggiare i bisogni di una popolazione che si prevede, nel 2000, raggiungerà i 6 milioni e mezzo di abitanti.

Per la viabilità minore, onorevole Ministro, non ho che da raccomandarle di varare l'apposita legge, che era stata studiata e articolata fin dai tempi che dirigevo io il suo Dicastero. Essa fu purtroppo bloccata per difficoltà frapposte all'ultimo momento dal Ministero dell'interno. So che è stata ripresa e che ella se ne occupa, ma non bisogna più indugiare a farla venire fuori, magari anche con il forcipe, perchè il problema diventa sempre più preoccupante.

Ed ora un breve accenno alle autostrade, Onorevole Ministro, ella ha avuto il merito, anche se con un finanziamento non proporzionato ai bisogni, di portare sul terreno concreto la realizzazione di questo problema e noi tutti gliene abbiamo dato atto.

La legge che stanziava a questo scopo i primi 100 miliardi, approvata alcuni mesi fa, è entrata in vigore, ma è tempo di concludere la consultazione con i suoi colleghi del Tesoro e dei Trasporti, per definire il programma iniziale di esecuzione e

passare alla concessione dei primi tronchi. Con l'occasione desidero ancora una volta manifestarle la riconoscenza delle popolazioni pugliesi per aver accolto la proposta, da me sostenuta in Commissione ed in Aula, di includere nella compilazione del piano regolatore, e con grado di maggiore urgenza, il tronco Napoli-Bari, e di averne affidato già la progettazione ad alcuni egregi professionisti. Le sono grato anche per aver accolto, a suo tempo, il mio emendamento con cui viene assegnato al Mezzogiorno il 25 per cento dei 100 miliardi, previsti dalla legge. Mi permetto, a tal riguardo, di farle presente che il Mezzogiorno, storicamente e geograficamente, comincia sul versante tirrenico dai confini fra il Lazio e la Campania; e ciò ai fini della scelta dei tronchi di più immediata esecuzione. Non aggiungo altro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. A buon intenditore poche parole.

Voce dalla destra. Tutte le strade conducono a Bari.

CROLLALANZA. Tutte le strade conducono a Bari, perchè Bari è certamente un centro motore della rinascita del Mezzogiorno ed ha il merito di essere diventato tale, per virtù dei suoi figli, prima che si promulgassero le leggi a favore delle regioni meridionali.

Onorevole Ministro, mi avvio verso la fine, ma ho bisogno ancora di richiamare la sua attenzione sulla necessità di disporre la progettazione del prolungamento dell'autostrada adriatica da Pescara fino a Lecce, anche se tale opera, secondo il piano regolatore, dovrebbe essere eseguita in un secondo tempo.

È opportuno, invece, accelerare i tempi, perchè sulla attuale strada nazionale, che costituisce il cordone ombelicale che collega la Puglia operosa alla Lombardia, fervida di attività, il traffico è divenuto quanto mai intenso per la spola che vi compiono giornalmente centinaia di autotrasporti pesanti, oltre agli autoveicoli leggeri ed i carretti, che rendono più difficile la circolazione di quanto non si verifichi sulle strade dell'Italia settentrionale, dove la trazione animale è quasi scomparsa. Va

considerato anche che questa autostrada si riallaccia, così come la Napoli-Bari, ai grandi tracciati previsti dell'O.N.U. nella compilazione della Carta delle strade internazionali. Essa, inoltre, è vivamente richiesta non soltanto dalle popolazioni della Puglia, ma anche da quelle dell'Abruzzo, che hanno tradizionali rapporti economici con la mia regione.

La scoperta del petrolio ad Alanno e l'esistenza della raffineria a Bari renderanno ancora più frequenti ed intensi i traffici fra le due regioni.

L'inizio di progettazione dell'autostrada, nel suo tronco terminale da Pescara a Lecce, si rende opportuno anche in considerazione che il piano Vanoni prevede, nel suo primo quadriennio di esecuzione, stanziamenti di 100-150 miliardi all'anno a favore del Ministero dei lavori pubblici. Ella potrà quindi attingere a tali fondi per fronteggiare anche questa esigenza.

Per quanto riguarda poi la viabilità dell'A.N.A.S. è inutile che io sottolinei gli inconvenienti che si verificano, per la deficienza dei mezzi a disposizione, nella manutenzione ordinaria e straordinaria. Il collega Amigoni, relatore del bilancio, ha messo in evidenza dei dati che sono molto interessanti e dai quali risulta che, mentre è aumentato il traffico sulle strade nazionali, sono diminuiti gli stanziamenti destinati a tale scopo.

Risulta infatti dalla relazione che, salvo alcuni esercizi del periodo bellico, in cui gli stanziamenti subirono inevitabili contrazioni, i fondi per la manutenzione ordinaria, iscritti nel bilancio dell'A.N.A.S., rapportati al costo delle costruzioni del 1905, sono stati generalmente inferiori a quelli del periodo in cui la gestione era dell'A.A.S.S., specialmente negli ultimi tre esercizi.

Dal 1928, anno della fondazione dell'A.A.S.S. si passa, al costo attuale di costruzione, cioè tenendo conto del valore attuale della lira, da 17 miliardi di stanziamento per manutenzione ordinaria a 10 miliardi negli ultimi tre anni. Ciò è di una eloquenza tale che ogni dimostrazione risulterebbe superflua. In simili condizioni non si possono pretendere miracoli nè dall'A.N.A.S. nè dai suoi funzionari, che con tanto zelo accudiscono al funzionamento dei vari compartimenti. Gli

stanziamenti sono quasi dimezzati; lo stesso avviene per le sistemazioni generali. Ma, in pieno contrasto con le riduzioni di bilancio, vi sono altri dati della relazione Amigoni, che è bene siano tenuti presenti dal Senato e particolarmente dal Governo; non certo dal Ministro dei lavori pubblici, il quale evidentemente li conosce, ed è sperabile che se ne serva tutte le volte che bussa a danaro per ottenere maggiori finanziamenti.

Il diagramma della tassa di circolazione dal 1928 ad oggi - rapportato a lire del 1955 - dà questo risultato: i proventi sono aumentati da 8 miliardi all'epoca di fondazione della A.A.S.S. a 30 miliardi di oggi. L'imposta di fabbricazione sugli oli minerali dal 1927-28 ad oggi segna un'ascesa veramente astronomica: da 256 milioni si arriva a 140 miliardi.

Si tratta di un gettito di entrate, dovuto all'incremento della motorizzazione, che sarebbe logico fosse riservato alla Cassa dell'A.N.A.S. per consentirle di tenere le strade in perfetto ordine, di ampliarle, rettificarle e svilupparne la costruzione. Ma io non mi illudo che si possa ottenere tanto dal Tesoro, anche perchè lo scorso anno un mio ordine del giorno in questo senso non fu accolto, dato che le esigenze del Governo sono molte in tutti i campi. Ma se si assegnasse all'A.N.A.S. almeno il 50 per cento dei 30 miliardi dell'incremento di quest'anno, l'azienda avrebbe la possibilità di provvedere all'eliminazione di quelle maggiori deficienze che, ripeto, non sono da imputare al personale e alla volontà di chi dirige l'azienda, ma purtroppo alla deficienza dei mezzi ed alla conseguenza meccanica del traffico divenuto sempre più intenso.

È vero che l'A.N.A.S. ha a disposizione, oltre i 40 miliardi divisi in dieci esercizi, per interventi straordinari, altri 20 miliardi riservati unicamente al Mezzogiorno, in base alla recente legge di finanziamento delle autostrade, ma praticamente anche questi fondi non sono tali da consentire vaste rettifiche ed ammodernamenti.

Fra i lavori più urgenti, comunque, io devo segnalare, ancora una volta, l'opportunità di apportare profonde modifiche al tracciato della Campobasso-Matera-Foggia sì da renderlo veramente camionabile, così come è nei voti delle regioni interessate. Si avrebbe in tal modo una vera arteria di grande comunicazione fra Roma, il Molise e la Puglia.

Concludendo, onorevole Ministro, dirò che ho voluto di proposito indugiarmi sui problemi delle comunicazioni perchè penso che le strade, le ferrovie ed i porti costituiscano la premessa indispensabile della rinascita del Mezzogiorno, quella rinascita che il Governo persegue - ed io gliene ho già dato atto - non lesinando per alcune opere i mezzi finanziari.

Larghi mezzi, infatti, si stanno investendo in opere intese ad aumentare la produttività, come le trasformazioni fondiari, o ad elevare il tenore di vita delle popolazioni, come acquedotti, fognature ed altre opere igieniche. Tutte cose utili, che effettivamente occorrono al Mezzogiorno e per le quali non vi saranno mai quattrini sufficienti, dato il secolare abbandono che vi è stato. Ma, onorevole Ministro, quando noi avremo aumentato la produttività; quando avremo dato un maggiore tenore di vita e maggiori possibilità di reddito alle nostre popolazioni; se non ci saremo contemporaneamente preoccupati di toglierle, come avviene per alcune regioni, dall'isolamento nelle quali si trovano, perchè tagliate fuori dalle grandi vie di comunicazione e dagli sbocchi marittimi; se non avremo accorciato le distanze fra il Nord e il Sud, assicurando attraverso rapide ferrovie ed autostrade facilità di scambi per i nostri prodotti; se non avremo potenziato i nostri porti, non potremo dire di avere svolto opera organica e capace veramente di sollevare le condizioni di vita del Mezzogiorno, nè di rendere veramente fruttiferi gli investimenti che si stanno effettuando per aumentarne la produttività.

Ciò è stato autorevolmente affermato anche nel convegno della C.E.P.E.S. dove sono intervenute anche molte personalità del mondo industriale e finanziario dell'Alta Italia. Il dottor Valletta ha detto chiaramente che bisogna creare le infrastrutture nel Mezzogiorno, senza di che è inutile parlare di industrializzazione e di rinascita. Altro è il miglioramento delle condizioni di vita delle singole località, altra è la rinascita di un vasto territorio, che non può essere tale finchè è avulsa dal fervore di attività di tutta la Nazione e finchè non si proietta per le vie del mondo. Ciò non si determinerà finchè non avremo creato le premesse, che sono costituite dalle strade, dai porti e dalle ferrovie. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, questo mio intervento, necessariamente lungo – e di ciò vi chiedo venia – dato il giro di orizzonte che vi ho compiuto, se si è indugiato a tratteggiare deficienze di bilancio ed esigenze insoddisfatte della Nazione, non certo per spirito preconcepito di critica, in quanto non ho mancato di dare atto all'onorevole Romita della passione con cui assolve il suo compito e della tenacia con cui è riuscito ad ottenere il finanziamento di alcune leggi di notevole portata; ha avuto un motivo dominante: quello di prospettare la necessità del ritorno nel Ministero dei lavori pubblici di molte delle attribuzioni che gli sono state sottratte da altri Dicasteri o che sono in parte passate ad organismi diversi.

Ciò tacendo non ho preteso di sottoporre al Governo e alla vostra attenzione idee originali, ma ho ritenuto opportuno segnalare rilievi ed interpretare stati d'animo largamente diffusi nell'opinione pubblica.

È da augurarsi che superata la fase, necessariamente convulsa – e perciò non scevra di inconvenienti – del primo decennio del dopoguerra, l'attività, nel campo delle opere pubbliche, venga gradatamente di nuovo concentrata nel suo tradizionale Dicastero per articolarsi, con unitaria disciplina di azione e di mezzi, in piani organici di opere per ogni settore, scaglionate secondo il loro grado di produttività e di urgenza, in rapporto anche alle possibilità finanziarie dello Stato.

In tal modo, mentre si realizzeranno più agevolmente le finalità che si intendono perseguire per proiettare l'Italia sempre più avanti sulla via del progresso e per sollevare in particolar modo, dallo stato di depressione il Mezzogiorno e le Isole – dove, è onesto riconoscerlo – il Governo in questi ultimi anni sta erogando notevoli fondi, si avrà il vantaggio, tanto più che sono cessate le elargizioni di oltre Oceano, di impiegare nel modo più razionale e con risultati più proficui, le scarse disponibilità finanziarie di una Nazione proletaria che provvede, con i già onerosi sacrifici dei suoi contribuenti, a quelle che sono le inderogabili esigenze di vita di uno Stato moderno. *(Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Norme sulla classifica delle strade statali (*)**

(Senato della Repubblica, seduta del 14 dicembre 1955)

CROLLALANZA. Domando di parlare a favore della proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, io penso che quanto ci è stato prospettato dal Sottosegretario ai lavori pubblici meriti considerazione da parte del Senato. È vero quello che ha detto il Presidente della 7^a Commissione, che cioè il problema delle strade è un problema assillante; che vi sono strade comunali e provinciali che vanno in rovina e che, in base ad un piano organico, dovrebbero passare all'A.N.A.S., affinché lo Stato possa provvedervi adeguatamente, tenuto anche conto delle condizioni deficitarie dei bilanci comunali e provinciali. Se tutto ciò si potesse realizzare, attraverso una proroga della legge in discussione, io non avrei nulla da osservare e mi associerei a coloro che ne vogliono la discussione e l'eventuale approvazione. È da considerare, però, che l'A.N.A.S. ha mezzi inadeguati, che non le consentono di mantenere come sarebbe necessario in modo perfetto le attuali strade statali. Noi sappiamo - e

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 1043) non giunse ad approvazione.

durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici ne abbiamo avuto precisa notizia dai dati che ci ha fornito il relatore, collega Amigoni – che mentre il traffico motorizzato è aumentato notevolmente, sono diminuiti in misura geometrica gli stanziamenti i quali, se una volta erano proporzionati alle esigenze della manutenzione e della sistemazione delle strade statali, oggi non lo sono più.

In queste condizioni, se noi prorogassimo, attraverso questa leggina, la possibilità di classifica di strade da parte dell'A.N.A.S., aumenteremmo le difficoltà nelle quali l'Azienda si dibatte; creeremmo molte illusioni nel Paese e faremmo pervenire molte richieste di passaggio di strade provinciali o comunali all'A.N.A.S., senza assicurarne un'adeguata sistemazione.

In sostanza noi daremmo ad intendere di voler risolvere una situazione incresciosa, la quale, viceversa, non è risolvibile tanto facilmente.

Il sottosegretario Caron assicura che il problema della viabilità minore è oggetto di studio al Ministero dei lavori pubblici; io aggiungerò che è oggetto di studio da qualche decennio, fin dai tempi in cui ero io Ministro di quel Dicastero. Purtroppo non riuscì neanche a me, allora, di poter varare il provvedimento che, pur esaurientemente elaborato, si arenò per le difficoltà che furono frapposte dai Ministeri del tesoro e dell'interno. Sopravvenne la guerra d'Etiopia e non se ne fece più niente.

Oggi lo studio è stato ripreso, e speriamo che sia la volta buona, per quanto io non mi faccia eccessive illusioni, onorevole Sottosegretario, nonostante l'intendimento suo e dei componenti della Commissione di voler affrettare i tempi per portare alla discussione questo provvedimento di legge, perchè dubito che, nelle attuali difficoltà di bilancio, esso possa trovare il consenso rapido ed adeguato da parte del Tesoro. Anche se tutti i fondi che sono attualmente a disposizione dei Comuni e delle Province per manutenzioni stradali passassero automaticamente all'A.N.A.S., questa non avrebbe il modo di risolvere il problema, perchè, praticamente, se tali fondi sono inadeguati per gli Enti locali, lo sarebbero anche per l'A.N.A.S., che non potrebbe con essi provvedere ai nuovi compiti che le verrebbero affidati.

Ed allora, per concludere, augurandomi che il Ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Sottosegretario riescano a convincere il Ministro del tesoro della necessità assoluta di risolvere l'annoso problema, mi dichiaro favorevole, per le ragioni che ho esposte, al rinvio del disegno di legge.

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957**

(Senato della Repubblica, seduta del 5 giugno 1956)

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

«Il Senato, considerato che la città di Bari, con la Fiera del Levante ed i suoi traffici marittimi, già fiorenti ed in continua ascesa fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, è destinata – per la sua posizione geopolitica e per l'intraprendenza della sua gente, all'avanguardia nella rinascita del Mezzogiorno – a riprendere, superate le attuali contingenze, la sua funzione storica negli scambi con i mercati del vicino e dell'estremo Oriente;

considerato l'incremento che a tali traffici è derivato anche dallo sviluppo della produzione petrolifera, che ha fatto salire il tonnellaggio complessivo delle merci, imbarcate e sbarcate, ad oltre 3.000.000 di tonnellate;

che le opere del nuovo porto, iniziate nel 1924, dopo la parentesi bellica, per inadeguatezza di mezzi finanziari, hanno avuto scarso sviluppo e possono considerarsi attualmente sospese;

che il completamento del nuovo molo foraneo, la costruzione delle opere minori e della darsena dei petroli, nonché l'attrezzatura del porto, nel voto unanime espresso dalla Giunta consultiva del Mezzogiorno del Senato a favore della legge speciale di Bari, sono stati riconosciuti di preminente interesse non solo per la città e per la rinascita del Mezzogiorno, ma anche per il potenziamento dell'economia nazionale;

invita il Governo, in attesa che la predetta legge, completato il suo *iter*, sia sottoposta all'esame dell'Assemblea, e che il problema abbia organica soluzione, a predisporre un adeguato finanziamento che valga a riattivare i cantieri oggi inoperosi».

PRESIDENTE. Il senatore Crollanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a differenza dei precedenti interventi non pronunzierò un discorso panoramico sulla politica dei Lavori pubblici e sulla situazione del Ministero dei lavori pubblici; dovrei ripetere cose già dette, che in parte sono state anche messe in rilievo dal nostro egregio relatore, senatore Vaccaro, il quale ha chiaramente fatto presente come il bilancio sottoposto al nostro esame diventi sempre più asfittico, come esso sia costretto in scarpe cinesi, che rendono sempre più difficile la marcia di attività che il Ministero deve svolgere nell'interesse del Paese.

L'esercizio 1956-57 segna formalmente un aumento di stanziamenti di 22 miliardi di fronte all'esercizio precedente, il quale raggiungeva la cifra complessiva di 171 miliardi e 918 milioni mentre quello che discutiamo si eleva a 192 miliardi e 938 milioni. Però, come è stato rilevato anche dal relatore, sostanzialmente le dotazioni a disposizione del Ministro per quelli che sono i compiti ordinari di istituto sono semplicemente di 38 miliardi, di cui 31 miliardi e 500 milioni per opere in unica soluzione, in virtù di leggi organiche, e 6 miliardi e 495

milioni per opere a pagamento differito. È vero che vi è un altro grosso blocco di stanziamenti di oltre 75 miliardi, ma esso è vincolato da leggi speciali per determinate opere; e quindi praticamente non può essere utilizzato per scopi diversi.

I rimanenti stanziamenti in che cosa consistono? In pagamenti di impegni, assunti negli esercizi precedenti, quindi in debiti che ha il Ministero per opere che sono state appaltate, ultimate o in corso di esecuzione e per le quali bisognerà pagare gli stati di avanzamento o il saldo. Questa cifra dunque non rappresenta alcuna disponibilità per quelle che sono, lo ripeto, le incombenze ordinarie del Ministero.

Un'altra grossa cifra è quella che riguarda le spese generali e quelle di funzionamento. Vi sono poi 5 miliardi e 250 milioni per le spese di manutenzione.

Da un quadro sintetico così esposto si possono trarre subito dolorose conclusioni per alcuni settori di attività dove particolarmente si riscontra la deficienza dei mezzi. Le lacune o le restrizioni si rivelano particolarmente gravi per alcuni capitoli: per esempio, il capitolo dei danni di guerra. In precedenti interventi ebbi già ad esporre una sequenza di cifre che stanno a dimostrare che se si è fatto parecchio per la ricostruzione, in questo settore, molto ancora rimane da fare.

Il senatore Vaccaro negli specchi allegati alla sua relazione dà di ciò ampia documentazione. Ebbene, qui le limitazioni hanno assunto un particolare risalto, perchè dai 18 miliardi che erano stanziati nell'esercizio precedente si è scesi a 14 miliardi e 300 milioni, che, distribuiti tra i vari capitoli che si riferiscono ai piani regolatori particolari, alla ricostruzione degli edifici statali e degli edifici degli Enti locali e all'edilizia privata, danno la sensazione precisa che se si dovesse continuare con questo ritmo occorreranno diversi decenni ancora per smaltire la grossa eredità che ci deriva dalla guerra. Io voglio prospettare non al Ministro dei lavori pubblici, perchè so con quanta passione e tenacia bussi alle porte del collega del Tesoro, ma al Governo collegialmente una situazione che diventa quanto mai incresciosa e che assume aspetti di ordine morale di fronte a vaste categorie di cittadini, tra i quali molti hanno già volenterosamente iniziato o portato a termine la ricostruzione, mentre numerosi altri attendono di

poterla iniziare, quando il Ministero sarà in condizioni di poter andare loro incontro.

Se questo è, però, il settore ove più appariscente si rivela la forte contrazione degli stanziamenti, deficienze di notevole entità si riscontrano nei capitoli per le manutenzioni e gli interventi straordinari alle opere marittime. Qui la situazione, per alcuni aspetti, appare veramente drammatica, dal punto di vista della conservazione di patrimoni che sono costati, a suo tempo, centinaia di milioni, saliti oggi all'ordine di grandezza di decine e decine di miliardi e che vanno salvaguardati. Bisogna quindi evitare che aumentino le rovine. Non meno incresciosa è la deficienza dei mezzi per la riparazione dei danni provocati dalle mareggiate e dalle alluvioni che si sono verificate e che troppo frequentemente si verificano nel nostro Paese, nonché quella per il consolidamento o il trasferimento di abitati in conseguenza delle frane. Questo è uno dei settori su cui richiamo in modo particolare l'attenzione del Ministro. Anche di recente questi fenomeni, aggravati dalle gelate e dai rapidi disgeli, hanno assunto, in molte zone, aspetti veramente angosciosi. Tanto io che altri colleghi, ed in modo particolare il senatore Paolucci per la frana di Vasto, ci siamo rivolti al Ministro chiedendo adeguati interventi, ma la situazione, purtroppo, è quella che è, e ad ogni nuova segnalazione il Ministro, che non può fare i miracoli, si mette le mani nei capelli, perchè non sa, tra le molte richieste, quale accogliere, rivestendo un po' tutte un alto grado di urgenza.

S'impone, quindi, la necessità di predisporre un disegno di legge di finanziamento straordinario, sia pure graduale, per la organica risoluzione del problema, che, lo ripeto, è uno dei più angosciosi del Paese, che non può più assistere al crescente disfacimento della montagna, in conseguenza del disboscamento e dell'indisciplina idraulica, cause non ultime dell'esodo delle popolazioni.

Per quanto concerne le opere idrauliche, ella, onorevole Ministro, ha il merito di avere ottenuto (e bisogna quasi meravigliarsene) la legge 9 agosto 1951, n. 638, che consente un finanziamento straordinario di 120 miliardi, in dieci anni, per provvedere alla regolazione dei maggiori corsi di acqua, particolarmente per quelli che necessitano di un'organica

sistemazione. Ma lei sa che quella legge, in base all'elenco che le è allegato, vincola gli impegni che si possono assumere; è una legge destinata a pochi fiumi, che non consente che una disponibilità di 10 o 12 miliardi, divisi in altrettanti esercizi, per fronteggiare ulteriori bisogni. Ma in Italia non vi sono solo i corsi di acqua di cui si fa cenno nella relazione illustrativa della legge: purtroppo la disciplina idraulica è indispensabile anche per corsi di acqua di minore importanza, ed in particolare per quelli a carattere torrentizio. Ebbene, i capitoli del bilancio per gli interventi di istituto nel settore delle opere idrauliche sono assolutamente inadeguati a provvedere anche alle esigenze ordinarie: si può collocare al più qualche gabbione, o provvedere ad altri lavori di scarso rilievo.

Non parliamo poi del pronto soccorso: purtroppo il nostro è il Paese dove il pronto soccorso ha carattere di periodicità, e il Ministro dei lavori pubblici deve intervenire, perciò, frequentemente a fronteggiare qualche calamità. Una volta per tale servizio non vi era soltanto una attrezzatura tecnica, ma vi erano anche fondi adeguati ad esigenze che non rivestissero eccezionale gravità. Adesso, è doloroso dirlo, per ogni necessità che si determina, anche di modeste proporzioni, bisogna fare una legge speciale. È vero o non è vero, onorevole Ministro? Non è possibile andare avanti in queste condizioni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Bisogna fare una legge generale.

CROLLALANZA. Non parliamo poi del bilancio dell'A.N.A.S., e quindi dei fondi a disposizione per la manutenzione, ordinaria e straordinaria, delle strade statali. Durante la discussione dello stato di previsione per l'esercizio in corso mi dilungai a dimostrare come, in ragione inversa allo sviluppo chilometrico della rete stradale, diminuiscano annualmente in proporzione gli stanziamenti; per cui le strade non riescono ad avere più, in rapporto anche all'accresciuto traffico, quegli interventi che sarebbero necessari.

Purtroppo la situazione diventa ancora più preoccupante, perchè il gelo e le neviccate hanno prodotto notevoli danni sui piani viabili. Basta percorrere la rete stradale dell'A.N.A.S. -

ove, peraltro, i benemeriti funzionari, con gli scarsi mezzi di cui dispongono, si adoperano con molto impegno ad eliminare i maggiori inconvenienti – per accorgersi dell'entità di tali danni, che se si tarderà ancora a ripararli provocheranno la rovina di un ingente patrimonio.

Come si vede, onorevoli colleghi, si tratta di interventi che hanno tutti carattere di urgenza, e che se ignorati ancora, non saranno causa soltanto di rovine nel campo tecnico, ma in un prossimo domani di più ponderosi oneri al bilancio dello Stato.

Un'ultima particolarità del bilancio merita ancora di essere rilevata: in questo esercizio è sparito dall'apposito capitolo ogni stanziamento per la progettazione delle nuove costruzioni ferroviarie. L'onorevole Ministro sa che in materia di tali costruzioni nessuna persona ragionevole si sogna di chiedere nuove ferrovie a scartamento ridotto, che costituiscono una delle piaghe del Mezzogiorno e delle isole, ma la realtà è che nel Mezzogiorno la rete delle grandi comunicazioni ha notevoli lacune che vanno integrate, sia pure in rapporto alle possibilità finanziarie dello Stato, quando il tempo e i mezzi lo consentiranno. Lo ha riconosciuto la Commissione per il piano regolatore di tali opere che, nella graduatoria delle progettate nuove linee, ha elencato al primo posto la Bari-Altamura-Matera-Metaponto, e subito dopo la Cosenza-Paola. Il primo di questi due tronchi, che potrebbe apparire di carattere locale, è invece di saldatura e di integrazione della grande rete di comunicazioni, in quanto consente di liberare dal quasi isolamento la Lucania, di assicurare rapidi collegamenti tra le due regioni e di rendere più agevole il traffico che si svolge lungo lo Jonio e l'Adriatico, tra la Sicilia, la Calabria, la Puglia e l'Italia settentrionale.

È da ricordare, a tale riguardo, che i convogli di agrumi e di primizie delle Ferrovie dello Stato percorrono le linee del litorale jonico ed adriatico e non quella del Tirreno; il che sta a dimostrare che se si accorciassero sensibilmente le distanze se ne avvantaggerebbe l'economia e la vita civile delle popolazioni.

L'altro tronco, la Paola-Cosenza, è stato illustrato già altre volte ampiamente dal senatore Vaccaro e non sarò io a dire cose più eloquenti di quelle da lui dette.

Se non ci sono disponibilità per costruire ferrovie, nessuno può chiedere miracoli, ma che non ci siano neanche i modesti fondi per completare le progettazioni è una lacuna veramente grave ed una constatazione quanto mai dolorosa.

Una situazione così paradossale di bilancio è stata rilevata e sottolineata dalla 7^a Commissione, sia nella discussione preliminare dello stato di previsione, sia nelle varie discussioni che si svolgono settimanalmente sui diversi problemi riguardanti il Dicastero dei lavori pubblici. Noi sappiamo che il ministro Romita lotta per superarla, sappiamo che egli ha pronti nel cassetto – ed alcuni ne ha già inviati al collega del tesoro – provvedimenti di leggi intesi a fronteggiarla; considerato che in sede di bilancio è costretto sempre a rinculare, ma evidentemente i suoi sforzi, la sua tenacia di buon piemontese non sono valse e non valgono a smuovere questo stato di cose. È stato più facile per lui – e ripeto c'è da meravigliarsene – ottenere leggi speciali di una certa importanza per l'edilizia popolare, specialmente per quanto riguarda le case malsane, per le opere idrauliche, per le autostrade, eccetera, che ottenere le dotazioni adeguate, o quasi, per le esigenze d'istituto del Ministero.

Il relatore, nella sua pregevole relazione, ha lamentato le erosioni di competenze che si sono verificate e che minacciano tuttora il Ministero, e la frammentarietà nell'esecuzione delle opere, ed ha prospettato la necessità di adeguare i servizi e gli organici dei Lavori pubblici ai compiti che gli sono affidati. I rilievi sono quanto mai giusti. Tanto io che altri colleghi, in vari interventi, li abbiamo già prospettati. Purtroppo, non abbiamo cavato un ragno dal buco. Abbiamo ripetuto sempre le stesse cose, e ci siamo trovati sempre innanzi una barriera di resistenze, se non di vera incomprendimento.

Di fronte ad una situazione di questo genere non mi stancherò di ripetere che non soltanto l'attività e le esigenze del Ministero dei lavori pubblici, ma tutta la politica dei lavori pubblici, articolata oggi in vari organismi, enti e Ministeri, va considerata su un piano di azione organica e unitaria, in considerazione anche delle difficoltà nelle quali si dibatte il bilancio dello Stato.

Solo inquadrando e coordinando le molte esigenze e selezionandole, secondo un grado di urgenza e di convenienza

economica e sociale, si potranno superare o attenuare le attuali difficoltà e conciliare le soluzioni con i mezzi finanziari che lo Stato può mettere a disposizione.

Viceversa si pensa a prorogare la legge sulla Cassa per il Mezzogiorno. Io penso che, prima di prorogare tale legge, bisognerebbe attendere di veder concluso un ciclo di attività di questo Istituto per giudicarlo non in base alle cifre notevoli che ci vengono ammannite per progetti approvati o appaltati, per impegni assunti ed erogazioni effettuate, perchè queste sono tutte bellissime cose, sono elementi indicativi di quello che è lo sforzo finanziario dello Stato per la politica che va svolgendo nel Mezzogiorno, ma non ci dicono fino a che punto le attività in corso della «Cassa» e le realizzazioni che da esse deriveranno, dimostrino la bontà del metodo prescelto, e fino a che punto, sia dal punto di vista amministrativo che da quello tecnico, giustifichino l'utilità della istituzione del nuovo Ente.

Per tali considerazioni io non voglio anticipare giudizi sulla «Cassa», anche se ne aversai con gli scritti la fondazione, ma trovo veramente strano, e comunque inopportuno, che, prima ancora di valutarne il consuntivo tecnico ed amministrativo, anche ai fini della sollecitudine e bontà di esecuzione delle opere, quando ancora dunque un giudizio non si può esprimere, si abbia tanta fretta a prorogarne l'istituzione.

Sembra, quindi, prudente soprassedere ad ogni decisione per attendere che sia chiuso un primo ciclo di attività con definitive realizzazioni.

Comunque, se anche la «Cassa» dovesse essere ora prorogata nella sua attività – sbagliando, secondo me, nel mantenerle tutti i compiti costruttivi che le sono affidati anzichè solo quelli di Istituto di finanziamento per i programmi straordinari delle opere pubbliche eseguite dai Dicasteri competenti, nonchè di propulsione per l'industrializzazione del Mezzogiorno – ciò non dovrebbe avvenire, così come si verifica attualmente, a danno del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, perchè praticamente la realtà è questa: che i 100 o 120 miliardi all'anno a disposizione della «Cassa» si ripercuotono in crescenti restrizioni da parte del Tesoro al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Così, mentre la «Cassa» riesce nel Mezzogiorno a svolgere la sua attività, intesa a realizzare la trasformazione fondiaria, gli

acquedotti, le fognature e altre opere igieniche ed a costruire determinate strade, il Ministero dei lavori pubblici, per la mancanza di mezzi sufficienti, deve segnare il passo proprio in tali regioni, lasciando molte opere incompiute e limitando sempre più i suoi compiti d'istituto.

Ed allora, di fronte ad una situazione tanto paradossale, si rende necessario che la legge di proroga della «Cassa» sia integrata da un'altra legge di finanziamento straordinario a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, che sia integrativa della prima ed idonea ad assicurare pieno raggiungimento all'azione intrapresa dal Governo nel Mezzogiorno e nelle Isole.

La legge di finanziamento straordinario per il Ministero dei lavori pubblici, in coincidenza con gli eventuali anni di proroga della «Cassa», dovrebbe essere destinata a consentire il completamento di molte opere, che sono ferme da molti anni ed a creare le infrastrutture necessarie per la effettiva rinascita delle regioni meridionali.

Tutti sanno cosa sono le infrastrutture. Si tratta di integrazione della rete ferroviaria e stradale di grande comunicazione; si tratta del potenziamento e dell'attrezzatura delle opere portuali; si tratta infine dello sviluppo degli impianti delle fonti di energia e della costruzione di zone industriali, che consentano a determinati Comuni, con la cessione a basso prezzo dei suoli, di incoraggiare il sorgere di imprese economiche capaci di assorbire l'ingente massa dei disoccupati.

Per quanto riguarda questa ultima esigenza, bisognerebbe cercare di imitare quello che ha fatto la Regione siciliana per Palermo, Catania, Messina, Trapani ed altri capoluoghi di provincia, dove sono stati erogati notevoli fondi allo scopo di far realizzare ai Comuni tali finalità.

Bisogna tener presente che la Sicilia ha inoltre assicurato alle nuove industrie condizioni di vantaggio abolendo la nominatività dei titoli.

Nel quadro di tali esigenze accennerò ad alcuni problemi di ordine locale, che per la loro importanza assumono aspetti di carattere regionale e spesso anche di portata nazionale.

Come il Senato sa, all'inizio di questa legislatura fu presentata la proposta di legge di iniziativa parlamentare a

favore della città di Bari. Tale proposta, firmata dai senatori della circoscrizione di tutti i settori politici, prevede il completamento di alcune opere pubbliche di carattere statale o nelle quali lo Stato è interessato, nonchè altri provvedimenti di ordine finanziario per l'integrazione straordinaria del bilancio comunale e per l'accensione di mutui a particolare condizione di favore. Trascuro quest'ultima parte che, sotto certi punti di vista, è anche superata ed accenno, invece, ad alcuni problemi di particolare importanza che attendono da anni la loro soluzione.

Devo premettere, però, che la proposta di legge, nonostante il parere favorevole unanime, espresso dalla Giunta consultiva per il Mezzogiorno, purtroppo non cammina, anche perchè la Commissione finanze e tesoro ha osservato – e l'ha osservato quando erano già passati un paio di esercizi – che non c'è la copertura per quello iniziale; inconveniente questo che può sempre essere superato postergando gli stanziamenti negli anni successivi. Ma proprio perchè la proposta di legge segna il passo – e mi auguro che riprenda la marcia al più presto per essere sottoposta all'esame e all'auspicata approvazione da parte di questa Assemblea – sento il bisogno di richiamare su di essa l'attenzione dell'onorevole Ministro e degli onorevoli senatori.

Non mi soffermerò a polemizzare su quanto viene affermato, col fine di non ricevere, in materia di leggi speciali, poichè se mi mettessi su questo terreno dovrei dimostrare che gran parte della legislazione italiana è fatta di leggi speciali. Ho rilevato, in precedenza, che, anche per provvedere a modeste incombenze, qualche volta circoscritte a pochi milioni, per esigenze derivanti da calamità, si ricorre proprio dallo Stato alle leggi speciali, e non soltanto per assicurarne il finanziamento, che non trova capienza nel bilancio dei Lavori pubblici, ma anche per innovare la legislazione ordinaria.

Su un piano polemico dovrei rilevare, inoltre, che leggi speciali a favore di altre città, dopo che noi abbiamo presentato quella per Bari, hanno trovato il consenso da parte del Ministro del tesoro e l'approvazione del Parlamento; potrei ricordare la legge speciale per Savona, che consente l'arretramento, con spesa di molti miliardi, della stazione ferroviaria di quella città; potrei ricordare quelle per Venezia e per il grande aeroporto di

Roma, quella di ieri per il porto di Genova ed altre ancora. Ma, lo ripeto, preferisco non polemizzare. Desidero, invece, per quanto riguarda la legge di Bari, chiarire che, nella sostanza, per molti aspetti, non si tratta di innovazioni legislative o di benefici di eccezionale favore, che tali potrebbero essere considerati soltanto l'integrazione straordinaria al bilancio del Comune e la contrazione dei mutui a speciali condizioni, ma del finanziamento reso necessario per portare a termine o dare esecuzione ad opere che sono di competenza dello Stato.

Si ricorre, dunque, alla legge speciale perchè i bilanci del Ministero dei lavori pubblici da vari anni non offrono la possibilità di ultimare o di eseguire tali opere. Si cerca, insomma, attraverso l'iniziativa parlamentare, di dare una mano al Ministro, nella speranza di trovarlo alleato nel reperimento dei fondi, per risolvere determinati problemi, che non possono più essere procrastinati.

Comunque, questa legge speciale, che aveva una impostazione iniziale di circa 33 miliardi, strada facendo, è oggi alleggerita di un onere di 5 miliardi, poichè per la comprensione del ministro Romita verso le esigenze demografiche di Bari e verso le condizioni deplorevoli di molti alloggi del vecchio abitato e di alcuni quartieri periferici, sorgerà presto, nella città, un quartiere residenziale, dove saranno concentrate le attività costruttive nel campo dell'edilizia economica dei vari istituti e dove saranno realizzati anche gruppi notevoli di costruzioni per sbaraccati. Si tratterà di un complesso edilizio che consentirà la possibilità di alloggio a circa 20.000 persone.

Se si prescinde poi dai previsti stanziamenti per l'integrazione straordinaria del bilancio del Comune e per i contributi di favore per la contrattazione di mutui, l'impostazione iniziale della legge rimane ulteriormente circoscritta a 21 miliardi.

Ma lasciamo stare oggi le vicende e le particolarità della legge speciale e passiamo a trattare alcuni aspetti dei problemi che essa contempla e che rivestono un maggior grado di urgenza. Io le ho già prospettato, onorevole Ministro, in un precedente intervento, la necessità di provvedere alla costruzione almeno di qualcuno dei fabbricati per gli istituti universitari. Ella, benevolmente, mi aveva promesso uno stanziamento di 300 milioni per l'istituto di chimica, ma i tagli che ha subito il

bilancio in corso, dopo la sua approvazione, in alcuni capitoli, per cui le scarpe cinesi sono diventate sempre più... cinesi, hanno fatto rientrare la sua buona predisposizione. Ma la situazione della Università diventa sempre più incresciosa, ed una soluzione, anche parziale per ora, bisogna pur trovarla. Vi sono ancora varie Facoltà, sorte nel dopoguerra, che sono accampate in alloggi di fortuna, dove l'insegnamento scientifico e l'attività dei laboratori si svolgono in condizioni di assoluta inidoneità. Ed allora, onorevole Ministro, cominciamo a fare qualcosa. Debbo ricordare che di recente per le Università di Bologna e di Firenze alla 7^a Commissione abbiamo approvato due leggi con le quali si stanziavano alcune centinaia di milioni per l'una e per l'altra. È tempo, dunque, di cominciare ad operare anche a favore della Università di Bari, che dopo Napoli è l'unica del Mezzogiorno continentale. Urgente è anche la concessione degli ulteriori fondi per la riparazione dei danni subiti dall'Ateneo durante la guerra.

Palazzo di giustizia: ella, onorevole Ministro, sa che in questi ultimi tempi sono state ultimate o iniziate costruzioni di tali palazzi in varie città. La situazione dell'amministrazione della giustizia a Bari è quanto mai incresciosa, perchè con il trasferimento da Trani della Corte di appello tutti gli uffici giudiziari sono stati allocati in un vecchio edificio scolastico, per l'occasione sopraelevato, che non è più in condizione di poter assolvere alla sua funzione, alla quale tutti dobbiamo tenere. So che il ministro Moro ha ripreso lo studio di questo problema. Sono stati fatti di recente degli accertamenti per l'ubicazione della nuova sede e sono state intavolate anche trattative con il Ministero della difesa per la cessione di aree che sono oggi di sua proprietà e per l'eventuale costruzione, in cambio, di edifici militari fuori della città. Si tratta di una cifra relativamente modesta; chiedo per ora, comunque, semplicemente che si provveda alla compilazione del progetto, da me già sollecitato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già mandato l'architetto.

CROLLALANZA. Ne prendo atto, nella speranza che nel prossimo esercizio le condizioni di bilancio possano consentire

al Ministro di poter adottare un primo stanziamento per la realizzazione dell'opera.

Ma il problema per cui debbo richiamare, ancora una volta, in modo particolare, la di lei attenzione, onorevole Ministro, e la comprensione del Senato è quello riguardante il porto di Bari, per il quale presento il seguente ordine del giorno:

«Il Senato, considerato che la città di Bari, con la Fiera del Levante ed i suoi traffici marittimi, già fiorenti ed in continua ascesa fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, è destinata - per la sua posizione geopolitica e per l'intraprendenza della sua gente, all'avanguardia nella rinascita del Mezzogiorno - a riprendere, superate le attuali contingenze, la sua funzione storica negli scambi con i mercati del vicino e dell'estremo Oriente;

considerato l'incremento che a tali traffici è derivato anche dallo sviluppo della produzione petrolifera, che ha fatto salire il tonnellaggio complessivo delle merci, imbarcate e sbarcate, ad oltre 3.000.000 di tonnellate;

che le opere del nuovo porto, iniziate nel 1924, dopo la parentesi bellica, per inadeguatezza di mezzi finanziari, hanno avuto scarso sviluppo e possono considerarsi attualmente sospese;

che il completamento del nuovo molo foraneo, la costruzione delle opere minori e della darsena dei petroli, nonché l'attrezzatura del porto, nel voto unanime, espresso dalla Giunta consultiva del Mezzogiorno del Senato a favore della legge speciale di Bari, sono stati riconosciuti di preminente interesse non solo per la città e per la rinascita del Mezzogiorno, ma anche per il potenziamento dell'economia nazionale;

invita il Governo, in attesa che la predetta legge, completato il suo *iter*, sia sottoposta all'esame dell'Assemblea e che il problema abbia organica soluzione, a predisporre un adeguato finanziamento che valga a riattivare i cantieri oggi inoperosi».

L'ordine del giorno mi sembra che sia abbastanza chiaro, perciò non bisognevole di molta illustrazione. D'altra parte, onorevole Ministro, ella sa quante volte sono venuto ad

interessarla, quante interrogazioni le ho rivolto, quante volte le ho sottoposto la incresciosa situazione che si verifica nel porto di Bari. Comprendo che, nonostante tutta la buona volontà, ella non ha nel capitolo per le opere marittime che mezzi inadeguati anche per modesti interventi. Modesto fu infatti quello che mise a disposizione allorchè avvenne, alcuni mesi fa, per esaurimento di fondi, il licenziamento di molti operai; modesto perchè le diecine di milioni erogati non sono neanche sufficienti a chiudere le breccie verificatesi al molo foraneo, in occasione della eccezionale mareggiata del novembre 1954, che arrecò danni notevoli non solamente al porto di Bari, ma anche ad altri porti. (*Interruzione dell'onorevole Romita, ministro dei lavori pubblici*). Qui giova rilevare che ciò non dipese dalla struttura delle opere, che sono state bene eseguite, perchè danni ben maggiori, per le stesse ragioni, ha subito successivamente il porto di Genova.

In quella circostanza ebbi a prospettarle che nei cantieri del porto di Bari vi sono lunghe teorie di massi ciclopici di 70 tonnellate, già costruiti, che non possono essere collocati per prolungare il molto foraneo, per mancanza di mezzi. Feci anche presente che, per potere assicurare un ritmo lavorativo adeguato a tale opera è necessario avere a disposizione annualmente non meno di mezzo miliardo, tenuto conto che per completarla ne occorrono 3. Al ritmo di mezzo miliardo all'anno dovremo dunque attendere ben sei anni per l'ultimazione di un'opera destinata a dare sicurezza effettiva al naviglio nell'interno del bacino, e sei anni sono già molti. Va anche considerato che i giorni lavorativi per il collocamento dei massi in alto mare, là dove si sviluppa il molo foraneo, sono limitati, e che, d'altra parte, negli altri giorni il cantiere non può rimanere fermo. Ora, poichè occorre anche provvedere alla esecuzione delle altre opere, come la darsena dei petroli, la ricostruzione dei magazzini distrutti dalla guerra, la stazione marittima, la installazione di adeguati mezzi meccanici, in aggiunta a quelli modesti attualmente esistenti, e ad altre esigenze secondarie, che non sto ad enumerare, è pacifico che il mezzo miliardo non lascerebbe margine sufficiente per iniziare gradualmente gli altri lavori necessari per mettere in efficienza il porto di Bari. Ecco perchè, onorevole Ministro, si è ravvisata la necessità di

includere al numero uno della legge di Bari questo problema, che è di vitale esigenza per la città. Ma, in attesa del più e del meglio, è indispensabile ed urgente ottenere un adeguato finanziamento che consenta, dall'esercizio che sta per iniziarsi, di riprendere il ritmo lavorativo atto ad assicurare, tra non molti anni, il completamento delle opere portuali.

Mi sembra che la richiesta non sia eccessiva e fuori luogo perchè, dopotutto, onorevole Ministro, Bari è una città che non dorme, e non dorme neanche nelle attuali difficoltà; è una città che se dei benefici ha avuto, nel passato ventennio, molto ha fatto da sè, contrariamente alla leggenda messa in giro di un Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, che sarei io, che le elargiva i benefici a piene mani. I baresi hanno il merito di aver cambiato volto alla città con la loro intraprendenza, con la loro capacità contributiva, ricorrendo, quando è stato necessario, anche a fruttuose iniziative per realizzare le opere, allorchè le condizioni del bilancio non lo consentivano. Con mezzi assai modesti e felici ripieghi si è costruito il nastro chilometrico del lungomare Nazario Sauro che non è costato nulla allo Stato e che pure passa per un'opera da esso eseguita.

Ebbene, una città che - lasciamo la retorica da parte - ha avuto periodi di grande intraprendenza, anche quando le repubbliche marinare erano in declino, e attraverso la spola dei suoi velieri, seppe mantenere le posizioni nei mari di levante, riuscendo a trafficare con quei mercati, che videro i nostri pescatori trasformarsi in commercianti; una città che ha saputo esprimere una classe di commercianti e di industriali fattivi, tenaci, insonni, per cui i baresi sono definiti un misto tra genovesi e milanesi; una città che era in continua ascesa fino allo scoppio della seconda guerra mondiale; che ha il merito di aver creato uno strumento di politica economica internazionale come la Fiera del Levante; che ha fondato con i suoi mezzi la propria Università, faro di italianità proiettato verso l'Oriente e centro di attrazione culturale per le popolazioni meridionali; che ha realizzato altre opere ed iniziative anche in questo periodo di crisi; che non anela che a sviluppare i suoi traffici; che se trova il muro, lo sbarramento verso i Paesi dell'altra sponda, cioè verso i Balcani, non si perde d'animo e va in cerca di nuovi mercati in altri mari; che, senza attendere provvidenze

speciali, è da vari decenni all'avanguardia nella rinascita del Mezzogiorno; una città simile è ben meritevole, onorevole Ministro, di particolare considerazione.

Se si riconosce tutto ciò e non si esita ad ammettere che Bari ha una funzione storica, che le deriva dalla sua posizione geo-politica, allora è doveroso non arrestarla nella marcia ascensionale, non colpirla nel fianco privandola della necessaria attrezzatura, mercantile e culturale, ma assecondarla, invece, nelle sue esigenze. Solo in tal modo si potranno fugare, se sopravvivono, le nostalgie verso il «ventennio» che le fu largo di comprensione e di assistenza. Sta ora al Governo e alla nuova classe dirigente di determinare per un domani un eguale sentimento nell'animo della popolazione barese.

Onorevole Ministro, io non dovrei fare una perorazione per il problema del porto di Bari, perchè mi sembra che si imponga da sè. Voglio augurarmi che esso trovi in lei il maggiore sostenitore, tanto più che contro quello scalo sembrano coalizzati gli interessi dei porti del nord Adriatico e dell'alto Tirreno; che ne paventano un'eventuale concorrenza. Siamo tutti una famiglia nazionale, abbiamo tutti il diritto di vivere, di lavorare, di prosperare. Non ci devono essere città favorite e città che, avendo tutte le condizioni per poter contribuire al potenziamento dell'economia nazionale, risultino sacrificate. Io ho l'impressione che ci sia una specie di congiura contro il porto di Bari. Bisogna smentire tutto ciò, e lei può smentirlo con i fatti, perchè di parole non abbiamo bisogno.

Onorevoli senatori, si può discutere, ed io ho espresso il mio pensiero in merito in varie circostanze, se sia stato un bene o un male istituire la «Cassa» per sviluppare una politica di opere pubbliche a favore del Mezzogiorno; si può e si deve riservarsi di giudicarne l'opera allorchè sarà chiuso, a lavori ultimati, un adeguato ciclo di attività - e il sistema adottato avrà avuto il suo collaudo, sia nel campo tecnico che in quello amministrativo - ma non si può non riconoscere che massicci interventi finanziari, anche se a danno del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, vengono svolti dalla «Cassa», e che le finalità del Governo mirano a dare un colpo di leva decisivo per sollevare il Mezzogiorno e le isole dal secolare abbandono e dallo stridente contrasto di vita con altre regioni.

Fatta però questa constatazione, occorre aggiungere che il Mezzogiorno e le isole, se – dopo le realizzazioni conseguite nell'anteguerra dai Provveditorati alle opere pubbliche, e dopo la più vasta attività che è in corso da parte della «Cassa» – sono sempre bisognosi di ulteriori provvidenze per soddisfare le più elementari esigenze di vita, non potranno peraltro realizzare il potenziamento della loro economia, e quindi una effettiva rinascita, fino a quando, incrementata la produzione agricola e raggiunto un notevole sviluppo industriale, non avranno la possibilità di uscire dalla situazione di quasi isolamento in cui permangono ancora in vaste zone.

Per ottenere ciò occorre, quindi, che, di pari passo con il soddisfacimento delle esigenze elementari di vita e con lo sviluppo della trasformazione fondiaria, il Mezzogiorno e le isole siano collegate fra di loro e con i centri fervidi di attività della Penisola da moderne, rapide, arterie di comunicazione, stradale e ferroviaria, e che ottengano finalmente il completamento delle opere e delle attrezzature portuali, che possono considerarsi realizzate solo a Napoli, perchè anche Catania, Reggio Calabria ed altre grandi città meridionali risentono, in tale settore, lacune e incompiutezze.

Allora soltanto il Mezzogiorno e le Isole, saldati organicamente al ritmo pulsante di attività delle più progredite regioni del Nord ed ai mercati europei, proiettati come giganteschi moli nel Mediterraneo verso i lidi e gli empori già familiari dei continenti africano ed asiatico, in una concreta conseguita rinascita, potranno riprendere quel ruolo che la geografia e la storia assegnano loro, sulla scia di una luminosa civiltà che da molti secoli si è spenta, ma di cui, onorevoli senatori, permangono inequivocabili testimonianze. *(Vivissimi applausi dalla destra. Molte congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 3 luglio 1956)

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, convinto che un'effettiva rinascita delle regioni meridionali non potrà realizzarsi sino a quando esse non saranno collegate tra di loro e con l'Italia centrale e settentrionale da rapide vie di comunicazione;

considerato che gravi lacune e deficienze sussistono ancora nella rete a scartamento ordinario delle Ferrovie dello Stato;

mentre esprime il proprio compiacimento per i lavori in corso di elettrificazione sul tronco Bari-Foggia-Pescara e per l'ammodernamento e potenziamento di altre linee;

fa voti perchè nei nuovi programmi sia compreso il raddoppio del binario e la elettrificazione della Bari-Lecce, in

considerazione dell'apporto notevole che reca all'economia nazionale la regione pugliese;

auspica la sollecita ultimazione della ferrovia Bari-Barletta sia dando concreta soluzione al modificato tracciato nel tronco terminale fra Bitonto ed il capoluogo della Regione, sia assicurando i mezzi finanziari all'uopo occorrenti;

esprime, infine, l'avviso che, nel programma delle nuove costruzioni ferroviarie, concordato tra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, sia data la precedenza a quelle linee, come la Bari-Metaponto e la Cosenza-Paola, che costituiscono le principali e più urgenti integrazioni della rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno d'Italia».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non è mia intenzione di pronunziare un discorso sullo stato di previsione che stiamo discutendo, sia perchè il tempo stringe, sia perchè i problemi di ordine generale del Ministero dei trasporti, sono stati già trattati e sviluppati da altri colleghi. Io mi limiterò invece a svolgere un ordine del giorno, per inquadrare alcuni problemi ferroviari nella discussione generale.

L'ordine del giorno è il seguente:

«Il Senato, convinto che un'effettiva rinascita delle regioni meridionali non potrà realizzarsi sino a quando esse non saranno collegate tra di loro e con l'Italia centrale e settentrionale da rapide vie di comunicazione;

considerato che gravi lacune e deficienze sussistono ancora nella rete a scartamento ordinario delle Ferrovie dello Stato;

mentre esprime il proprio compiacimento per i lavori in corso di elettrificazione sul tronco Bari-Foggia-Pescara e per l'ammodernamento e potenziamento di altre linee;

fa voti perchè nei nuovi programmi sia compreso il raddoppio del binario e la elettrificazione della Bari-Lecce, in considerazione dell'apporto notevole che reca all'economia nazionale la regione pugliese;

auspica la sollecita ultimazione della ferrovia Bari-Barletta, sia dando concreta soluzione al modificato tracciato nel tronco terminale fra Bitonto ed il capoluogo della Regione, sia assicurando i mezzi finanziari all'uopo occorrenti;

esprime, infine, l'avviso che, nel programma delle nuove costruzioni ferroviarie, concordato tra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, sia data la precedenza a quelle linee, come la Bari-Metaponto e la Cosenza-Paola, che costituiscono le principali e più urgenti integrazioni della rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno d'Italia».

L'ordine del giorno è chiaro, quindi non avrebbe bisogno di illustrazione; però desidero sottolinearne alcuni aspetti, che se sono noti al Ministro, probabilmente, non lo sono in modo esauriente al Senato. Intendo riferirmi innanzitutto al programma di elettrificazione in corso e a quelli che sono in cantiere per una successiva realizzazione.

Per quanto riguarda la elettrificazione della linea adriatica, noi pugliesi, noi baresi, siamo grati al Governo per avere finalmente iniziato questi lavori, che si spera potranno essere ultimati per la fine dell'anno. Indiscutibilmente con l'elettrificazione della Foggia-Bari si viene a realizzare un miglioramento notevole nei traffici, anche se limitato, per ora, alle comunicazioni tra Roma, Napoli e Bari, perchè, come è noto, l'elettrificazione della linea si ferma attualmente a Foggia. Maggiori sarebbero i vantaggi ed ancora più rapidi i trasporti se il tronco da Aversa al capoluogo della Daunia, che è a un solo binario, venisse raddoppiato.

Comunque, in attesa della soluzione di tale problema, il giorno in cui anche la Foggia-Bari, sarà elettrificata, i baresi potranno raggiungere la capitale con un'ora di vantaggio e gli inconvenienti derivanti dalla trazione a vapore e dal cambio di alcuni treni, alla stazione di Foggia, saranno per sempre eliminati.

La elettrificazione dell'Adriatica, però, con i lavori in corso, rimane circoscritta, nonostante l'importanza della linea, al tratto Foggia-Bari, che sarà per primo inaugurato, e quindi, alla Foggia-S. Severo-Pescara.

In programma, per un tempo successivo, è previsto anche il tratto che da Pescara sale verso Ancona, ma nessun accenno si

ha, neppure da parte del nostro egregio relatore, al tratto terminale, che da Bari scende fino a Lecce, dove le difficoltà del traffico sono ancora più gravi, perchè quel tratto è tutt'ora ad un solo binario, nonostante che esso colleghi un porto di eccezionale importanza come quello di Brindisi, che ha servizi marittimi celeri con l'Oriente e l'Estremo Oriente, ed il capoluogo della penisola salentina, regione questa che dà un grande contributo all'economia nazionale con le intense colture della vite e del tabacco.

Giunti che si è a Bari, nel proseguire il viaggio si accentuano gli inconvenienti: i collegi che devono raggiungere Brindisi e Lecce per un verso e Taranto per un altro, sanno quanto sia lungo e defaticante l'ultimo tratto di percorso fino ai capoluoghi di quelle altre provincie. Io, fin dal 1924, ebbi a prospettare alla Camera la necessità del raddoppio del binario fino a Lecce; purtroppo, devo riconoscere che questo problema, pur avendo una importanza notevole, non trovò soluzione. È tempo che ciò si realizzi, oggi che il Governo punta più decisamente verso la rinascita del Mezzogiorno. Per tale rinascita si stanno investendo centinaia di miliardi ed eseguendo notevoli opere, ma queste, sia ai fini dell'elevazione del tenore di vita delle popolazioni, sia ai fini di una maggiore produttività nelle varie regioni, attraverso la trasformazione fondiaria, non daranno i frutti sperati, se non saranno potenziate dalle infrastrutture necessarie, che sono costituite dalle ferrovie, dalle strade di grande comunicazione e dai porti.

Sinchè non avremo realizzato tutto ciò, la rinascita avrà le ali tarpate, non raggiungerà le mete cui s'ispira l'azione del Governo, deluderà le aspettative e non fronteggerà le esigenze delle popolazioni meridionali.

Il problema del raddoppio del binario, con relativa elettrificazione del tronco Bari-Lecce, non è, per altro, che uno degli aspetti dello stato di inadeguatezza ed arretratezza in cui si trova la rete delle ferrovie di grande comunicazione nel Mezzogiorno. A tal riguardo, vorrei pregare il Ministro di dare qualche assicurazione anche in merito alla necessità di radicale trasformazione della stazione di Bari, la quale, tranne piccoli lavori, eseguiti negli anni scorsi ed altri di scarso rilievo attualmente in corso, sostanzialmente, dal punto di vista

funzionale, è ancora quella del tempo in cui fu costruita la rete adriatica, allorchè la città contava soltanto poche decine di migliaia di abitanti, mentre oggi è proiettata verso una crescita demografica che, nel giro di un ventennio, potrà salire a mezzo milione di abitanti. Il comune di Bari ha dovuto modificare il piano regolatore Petrucci perchè l'amministrazione ferroviaria, irrigidendosi in drastiche posizioni, non ha accettato la soluzione dello spostamento più a monte della stazione, per liberare la città dalla cinta di ferro che la taglia in due. Il Comune avrebbe dovuto accollarsi tutto il gravoso onere finanziario, il che rappresentava una richiesta ingiusta e, comunque, insopportabile per il proprio bilancio.

È stato giocoforza, nel nuovo piano regolatore, tener conto di tali illogiche resistenze con grave sacrificio delle superiori esigenze urbanistiche.

Ciò, per altro, è in contrasto con quanto si è verificato per la stazione di Savona, per la quale ultimamente il Senato ha approvato una legge che stanziava diversi miliardi per trasferirla a monte della città. Se per Bari non si è creduto di adottare lo stesso provvedimento, non si ritardi almeno ad eseguire tutti i lavori necessari per porre quella stazione in condizione di decoro, di comodità e di pieno funzionamento, cominciando a trasferire altrove i servizi merci e il deposito locomotive.

Con l'occasione vorrei anche ricordare all'onorevole Ministro che è sempre sul tappeto il problema dell'arretramento, per qualche chilometro, del tratto iniziale della linea per Brindisi, che dovrà essere affiancata al binario delle Sud-est, per liberare almeno un polmone della città. A questo scopo, nella legge speciale per Bari, fu previsto lo stanziamento di un miliardo e mezzo, ma quella legge segna purtroppo il passo. In attesa che essa riprenda il suo cammino vorrei pregare il Ministro di risolvere questo problema di modesta entità finanziaria.

Sollecito poi l'ultimazione della ferrovia Barletta-Bari. Questa linea fu iniziata 30 anni fa, ma i lavori subirono un arresto allorchè si procedette alla revisione di tutte le ferrovie in concessione. Fu però riconosciuta dalla speciale Commissione la sua utilità in quanto serve una popolazione di mezzo milione di abitanti e una delle zone più fertili della provincia di Bari, fonte di notevole potenziamento all'economia della Nazione. La

ferrovia fu ripresa a passo ridotto nel dopo guerra, ma i lavori si sono arrestati per l'ultimo tratto, perchè la Società desiderava mettere in atto una soluzione che si è dimostrata in pieno contrasto con lo sviluppo edilizio della città di Bari. La soluzione, a suo tempo studiata, comportava infatti l'inconveniente di 13 attraversamenti con passaggio a livello nell'abitato. Il Ministero ha finito con il riconoscere giusta l'opposizione del comune di Bari, ma siamo ancora nel campo degli studi e lontani da una concreta realizzazione. D'altra parte non vorremmo, noi baresi, sentirci dire dalle popolazioni degli altri Comuni interessati che si ritarda l'ultimazione della ferrovia perchè Bari è soltanto pensosa di tutelare le sue esigenze urbanistiche, mentre ha più di tutti interesse all'ultimazione di questa ferrovia, il cui traffico avrebbe un'enorme rilevanza economica per la città.

Ho già detto che il Mezzogiorno ha bisogno di colmare alcune lacune nella rete delle grandi comunicazioni ferroviarie, oltre che stradali. Alcune di queste lacune possono essere colmate dai due tronchi ferroviari che sono in prima linea nella graduatoria delle nuove costruzioni: la Bari-Metaponto e la Cosenza-Paola. Per quanto riguarda quest'ultima linea il senatore Vaccaro, calabrese, ha argomenti molto più solidi dei miei per illustrarne l'esigenza. Io ho voluto indicarla semplicemente per non aver l'aria di parlare soltanto dei problemi della mia regione e di fare del campanilismo; il che non è certo nelle mie intenzioni, perchè le questioni da me sollevate si inquadrano su un piano di ordine nazionale.

Circa la Bari-Metaponto non ho bisogno di ripetere quanto ho già fatto presente durante la discussione sul bilancio dei lavori pubblici. In tale circostanza illustrai chiaramente l'importanza di questo tronco, che serve ad accorciare sensibilmente le comunicazioni ferroviarie fra la Sicilia, la Calabria, la Puglia e l'Italia centrale e settentrionale. Esso costituisce effettivamente una delle maggiori esigenze di integrazione della rete ferroviaria.

Onorevole Ministro, io la prego vivamente di tener presente che il Mezzogiorno d'Italia, senza moderne ed efficienti ferrovie, non raggiungerà mai la propria rinascita. *(Applausi dalla destra)*.