ARALDO DI CROLLALANZA

SENATORE DELLA REPUBBLICA

ORDINE SPARSO NEI LAVORI PUBBLICI

PROBLEMI DELLA PUGLIA E PREMESSE PER LA RINASCITA DEL MEZZOGIORNO

Discorso pronunciato al Senato della Repubblica nella seduta del 18 ottobre 1955

ROMA
TIPOGRAFIA DEL SENATO
DEL DOTT. G. BARDI
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 vedersele 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 accorate istanze, gli vengono sottoposti da questa o quella Regione.

Panorama del bilancio.

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 è 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 sottolinea 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 da 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.

I danni di guerra.

Deficenze 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.

Le opere idrauliche e le costruzioni marittime.

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 da 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 interna, per quelle idrauliche straordinarie e per la 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 glie lo consente, però è anche vero che ha 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.

L'edilizia universitaria.

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 universitari, scolastici, finanziari, ecc ».

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 inevase 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 o le Provincie, per le note ragioni, non riescono a stipulare i mutui per l'esecuzione delle opere.

La manutenzione 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 irri-

sorio 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 inorgogliscono 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 esi-

genze 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 rinunziare, 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.

Frazionamento di attività costruttiva.

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 porre 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.

La « Cassa del Mezzogiorno ».

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, 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 opere, 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.

I cantieri di lavoro.

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 particolar-

mente 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 diecine e diecine 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 tuttaltro 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 trattasi 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 degradano rapidamente, costituendo 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 contino 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 utilmente impiegata la mano d'opera disoccupata. Basterebbe come ho già detto soltanto sviluppare adeguatamente la manutenzione delle opere per asșorbire più operai di quanti ne assorbono i cantieri di lavoro.

Per esempio a Monopoli, collegio elettorale e paese nel quale è nato 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 ne ha trovato finora nei cantieri di lavoro.

L'I.N.A.-Casa e l'edilizia popolare.

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 territoriali — non voglio dire politici — in un Comune le case rimangano sfitte o risultino esuberanti, mentre in quello vicino il sindaco assilli il Ministro dei lavori pubblici, che difetta di mezzi, perchè costruisca altri lotti di case popolari o finanzi 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.

Nuovi colpi mancini al Ministero dei lavori pubblici.

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 dispiacciano 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 centinaia di Comuni privi di acqua, di cimitero, di strade, ecc., perchè è doveroso riconoscere che il loro numero sarebbe attualmente molto superiore se notevoli 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 ».

Gli ingiustificati tentativi del Ministero dei trasporti.

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 una sua tradizionale 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 ragiori 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.

Necessità di superare i compartimenti stagni.

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 tor-

nerà ad essere il centro motore della politica dei lavori pubblici.

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 esperimentazione, 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 fondiarie, per potenziare, insomma, i vari settori dell'economia meridionale, accentrando ed unificando gli Istituti di credito che sono da essa derivati.

Adeguare il Ministero dei lavori pubblici alle nuove esigenze.

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 cosidetto corporativismo può pro-

durre 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.

La sistemazione dell'Ofanto.

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 dispo-

sto 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 medianti 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 e ad impartire tutte le disposizioni necessarie, ma so anche che le interferenze non le sono mancate.

Il porto di Bari.

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 guerrà, 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 sopraluogo 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 tuttalpiù per provvedere a qualche altra opera di modesta importanza prevista dal piano regolatore. Ma c'è tutto il problema dell'attrezzatura, del po-

tenziamento, 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 però sarebbe in contrasto con la realtà storico-geografica.

In attesa della legge speciale per Bari.

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 gruppi 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 spero 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 --- e 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 già richiesto, 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 esecu-

zione 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.

La ferrovia Bari-Metaponto e l'Università di Bari.

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 la 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 leggine speciali di finanziamento come si è fatto per Torino e per altre città. È un ripiego, 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 dar 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 nel 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 perchè 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, perchè 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, sul problema del risanamento del vecchio abitato di Taranto e sulla necessità di un maggiore impulso all'edi-

lizia 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.

Carenza d'acqua in Puglia.

Molte, come ho già rilevato, on. Romita, 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, e quindi 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 in 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.

Le autostrade nel Mezzogiorno: la Bari-Napoli e l'Adriatica.

Ed ora un breve accenno alle autostrade. Onorevole Romita, 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 glie ne abbiamo dato atto.

La legge che stanzia 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 il 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 ai 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 dall'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 urgente 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.

La viabilità ordinaria e la camionale Roma-Campobasso-Foggia.

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 si apprende 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 dimo-

strazione 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 pr 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 adeguati ammodernamenti.

Fra i lavori più urgenti, comunque, io devo segnalare, ancora una volta, l'opportunità di apportare profonde modifiche al tracciato della Roma-Campobasso-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 il Lazio, il Molise e la Puglia.

Un solo centro motore e una sola leva di comando.

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 glie ne 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 fondiarie, 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 ed 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 progredire finchè è avulso 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 preconcetto 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 facendo 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).

