ARALDO DI CROLLALANZA

SENATORE DELLA REPUBBLICA

Strade porti e ferrovie fattori di rinascita per il Mezzogiorno

Discorso pronunziato al Senato della Repubblica nella seduta del 15 ottobre 1957

TIPOGRAFIA DEL SENATO DEL DOTT. G. BARDI

ROMA — 1957

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono stato alquanto perplesso circa l'opportunità o meno di intervenire anche quest'anno nella discussione del bilancio; poichè, riscontrandovi le stesse caratteristiche, le stesse deficienze, e quindi dovendosi prevedere le stesse lacune nell'attività del Ministero, mi son chiesto se valesse la pena di ripetere rilievi ed osservazioni, già espressi negli esercizi precedenti. Comunque ho finito con il decidermi a prendere ancora una volta la parola in considerazione del fatto che alla testa del Dicastero è cambiato il titolare; il quale, anche se perfettamente edotto, come lo è certamente, della situazione incresciosa nella quale si dibatte la sua Amministrazione, potrebbe vedersi facilitato il compito, nel cercare di modificarla, da una critica non preconcetta svoltasi nella nostra Assemblea.

Prima di iniziare l'esame del bilancio ritengo però di dover dare atto al nostro egregio

relatore, senatore Canevari, della diligenza posta nel compilare la sua relazione, ricca di dati e di rilievi che, in gran parte, mi trovano consenziente.

Comincerò con la parte prettamente contabile dello stato di previsione, perchè, tralasciando i dettagli, dall'esame dei grossi raggruppamenti dei fondi a disposizione possono scaturire più eloquenti le osservazioni che farò in seguito.

Realtà del bilancio dei LL.PP.

Il bilancio di quest'anno prevede stanziamenti per 198.321.169.165, di fronte ai 192 miliardi e 936.684.645 dell'esercizio scorso, con un aumento di 5.384.344.000, per variazioni in più o in meno nei vari capitoli. Per chi non è smaliziato, e per chi non sa leggere tra le righe dei bilanci, questo maggiore stanziamento può dare l'impressione che siano in effetti aumentate le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici, ma sostanzialmente esso si riferisce a maggiori spese per il personale ed i servizi ed alle incidenze per vecchie e nuove leggi speciali.

Il panorama contabile, dicevo, può apparire confortante, ma vediamo quale è la realtà. Essa è assai diversa perchè dagli oltre 198 miliardi bisogna cominciare a defalcare — trascuro le migliaia e centinaia di lire —: *a*) per

spese generali e di funzionamento, 23 miliardi e 162 milioni; *b*) per annualità impegnate in esercizi precedenti, cioè praticamente per debiti da soddisfare, in conseguenza di opere eseguite o in corso, 59 miliardi e 943 milioni; *c*) per movimento di capitali, 159 milioni. In totale: 83 miliardi e 106 milioni.

Sono dunque già oltre 83 miliardi che non rappresentano possibilità di spesa per investimenti in nuove opere onde fronteggiare, nei vari settori, le esigenze che si determinano. Se si detraggono poi gli oltre 6 miliardi destinati alle manutenzioni (qui apro una parentesi per rilevare ancora una volta che, se c'è un piccolo aumento nello stanziamento di questo capitolo, il fondo a disposizione è assolutamente inadeguato a fronteggiare le esigenze di una vasta amministrazione come quella dei Lavori Pubblici, che deve curare la conservazione di un imponente patrimonio dello Stato, che va dalle opere idrauliche alle marittime, a quelle edilizie, eccetera; e che perciò è costretta a limitare gli interventi alle opere che più rischiano di andare in rovina); se si detraggono, dicevo, anche questi 6 miliardi, si hanno a disposizione poco più di 109 miliardi sui 198 preventivati. Questa cifra sarebbe tuttavia cospicua, se fosse tutta liberamente spendibile, secondo le esigenze del Ministero, ma purtroppo non è così. Infatti, dai 109 miliardi bisogna ancora defalcare, ai fini della possi-

bilità di investimenti per nuove opere, altri 66 miliardi e 500 milioni, che rappresentano incidenze di leggi speciali, e quindi stanziamenti obbligati per determinati lavori, molti dei quali già in corso ed in via di esaurimento, o per interventi eccezionali derivanti da calamità pubbliche.

Il Ministero dei lavori pubblici non ha purtroppo nel proprio bilancio adeguate assegnazioni sull'apposito capitolo per fronteggiare tali eventi, che nel nostro Paese si determinano con una certa frequenza; ed è costretto ad adottare, di volta in volta, esauriti i limitati mezzi per i primi interventi, leggi speciali che si proiettano, come autorizzazione di spesa, in vari esercizi, e che difficilmente consentono una tempestiva ed organica azione di ricostruzione o di indennizzo, perchè gli stanziamenti da parte del Tesoro non sono mai corrispondenti al fabbisogno ed alle relative richieste. Infine, bisogna detrarre i 10 miliardi destinati, per la legge 463, a dare esecuzione al primo programma costruttivo delle autostrade.

Le effettive possibilità.

Praticamente, quindi, il fondo spendibile con una certa libertà da parte del Ministro dei lavori pubblici si riduce a poco più di 43 miliardi.

A proposito delle detrazioni degli stanziamenti derivanti da leggi speciali, ed in modo particolare dei 10 miliardi per le autostrade, dei 2 miliardi per la viabilità nazionale a favore del Mezzogiorno, dei 12 miliardi per i grandi fiumi e dei 19 miliardi per le abitazioni malsane, si potrebbe obiettare che comunque essi consentono l'esecuzione di necessari lavori; ma qui occorre precisare che, mentre i fondi per le autostrade e la viabilità nazionale del Mezzogiorno non riguardano l'Amministrazione dei lavori pubblici, ma quella dell'A.N.A.S., gli altri non investono, ed inadeguatamente, che limitati settori di attività del Ministero, e si riferiscono generalmente ad opere già iniziate da tempo, alcune delle quali anche in via di ultimazione.

La legge n. 364, per esempio, non contempla che la regolazione di alcuni fiumi, secondo una tabella allegata alla stessa legge, ed è quindi ben lontana dal fronteggiare la preoccupante vasta indisciplina idraulica esistente in tutto il territorio nazionale.

Per tutti gli altri settori che cosa c'è a disposizione? Vi sono soltanto 36 miliardi e 900 milioni, in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 7 della legge del bilancio, con pagamento in unica soluzione: per completamento di opere pubbliche; per costruzione di nuove chiese; per interventi in caso di pubbliche calamità; per la rinnovazione dei mezzi effossori del Ministero,

come draghe fluviali e marittime; per riparazioni dei danni di guerra; per concorsi e sussidi nell'esecuzione di opere degli Enti locali ed a favore dei danneggiati dai terremoti. Vi è inoltre, con riferimento agli articoli 5 e 6 della legge del bilancio e ad alcune leggi speciali, un limite d'impegno di 5 miliardi e 805 milioni che consente spese in annualità per contributi a favore dell'edilizia popolare e scolastica e dei proprietari danneggiati dagli eventi bellici, per costruzione di impianti elettrici e per altre opere degli Enti locali.

Annualità e residui.

Come si vede, ben modesta è la disponibilità di fronte alle molte esigenze ed alle numerose istanze che arrivano al Ministero. Soltanto nel settore degli ospedali si registra una carenza di ben 60 mila posti-letto, di cui 50 mila nel Mezzogiorno e nelle Isole.

A proposito dell'autorizzazione di spesa di 5 miliardi e 805 milioni per annualità, destinata a contributi di vario genere, è stato messo in risalto che essa consente la esecuzione di opere per molte decine di miliardi.

Onorevoli colleghi, il ragionamento, da un punto di vista teorico, può andar bene, però la realtà è un'altra, e l'ha avvertita lo stesso Ministro Togni, con la sua sensibilità ed aderenza alle cose concrete, quando ha detto alla

Camera che non basta dare i contributi, ma che occorre per gli Enti locali assicurarsi contemporaneamente che essi abbiano la possibilità di contrarre i mutui, perchè diversamente le annualità finiscono con l'aumentare i residui. Egli ha annunciato che in questi ultimi tempi è riuscito a ridurre i residui; ma resta il fatto che presso alcune Direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici esistono tuttora elenchi numerosi di contributi, concessi per esecuzione di opere comunali o provinciali, che rimangono non elargiti, perchè gli Enti, assai spesso, non avendo la possibilità di delegare le sovraimposte, non riescono ad ottenere i finanziamenti dalla Cassa depositi e prestiti o perchè, pur potendo offrire tali delegazioni, non trovano disponibilità da parte dell'Istituto.

Questo è tutto un settore da riodinare. Molto opportuno quindi il proposito del Ministro, annunziato di recente, di fare in modo che la concessione del contributo avvenga in concomitanza con la concreta possibilità di erogazione del mutuo.

Praticamente, dopo questa schematica illustrazione delle grandi cifre del bilancio e delle effettive disponibilità che esso offre, risulta evidente che mancano al Ministro dei lavori pubblici mezzi finanziari sufficienti per iniziare o portare a termine opere di un certo rilievo. Egli, purtroppo, è costretto ad esplicare la sua attività in limiti assai ristretti. Così, opere rispondenti a vitali esigenze della Nazione,

quali, per esempio, quelle riguardanti un'organica disciplina idraulica, non vengono realizzate in modo adeguato.

L'indisciplina idraulica.

Con legge n. 638 del 9 agosto 1954, furono stanziati a questo scopo 100 miliardi, ma ricordo che quando essa venne discussa in Commissione, da parte di tutti i settori, fu rilevata l'insufficienza di tale finanziamento che, scaglionato in 10 esercizi, se rendeva possibile la iniziale regolazione di alcuni fra i maggiori corsi d'acqua, non consentiva altrettanta possibilità per la sistemazione di quelli secondari a regime torrentizio, le cui piene a volte sono non meno disastrose di quelle dei grandi fiumi.

Bisogna considerare che lungo tutte le pendici dell'Appennino, della Murgia, dei massicci montagnosi della Calabria, della Lucania, della Sicilia e della Sardegna, la situazione idraulica è quanto mai preoccupante. Ciò, se trae origine dalla costituzione geologica del nostro territorio, è conseguenza anche dello sfaldamento della montagna per gli indiscriminati disboscamenti del tempo di guerra; del suo abbandono da parte delle popolazioni, attratte al piano dall'urbanesimo; delle occupazioni abusive per coltivazioni nei letti dei torrenti che costituiscono motivo di impedimento al normale scorrimento delle acque, le quali, vinti gli

ostacoli, finiscono con il tracimare nelle campagne e sugli abitati, arrecando lutti ed immani rovine. Lo Stato, che spende centinaia di miliardi per la riforma fondiaria, spesso oggetto di giustificate critiche, per la sua impostazione a sfondo demagogico, ove i presunti fini sociali non si conciliano con le esigenze economiche del Paese, dovrebbe una buona volta rendersi conto che a nulla vale costituire appoderamenti, costruire strade, chiese, centri residenziali ecc., se tali realizzazioni, per l'indisciplina idraulica dei fiumi e dei torrenti, si trovano esposte permanentemente ad allagamenti e a danni talvolta irreparabili.

La regolazione di tali corsi d'acqua è dunque problema di primo piano, che precede in ordine di grandezza e di urgenza tutti gli altri, e che merita perciò di essere affrontato con organicità ed ampiezza di mezzi tecnici e finanziari; il che non è consentito dalle attuali disponibilità del bilancio dei Lavori pubblici.

Necessità di urgenti interventi.

Difficoltà non minori sussistono per sviluppare adeguatamente la viabilità minore; per portare a termine i lavori marittimi da tempo sospesi; per consolidare gli abitati, che in numero sempre crescente, con sinistri suoni di campanello d'allarme, in questa o in quella lo-

calità del territorio nazionale, smottano, scivolano lentamente e minacciano di precipitare nelle sottostanti vallate. Gli abitati che si trovano in così critica situazione sono molti, sia lungo tutto l'Appennino e le Murge, che in altre zone, particolarmente dell'Italia meridionale ed insulare. La situazione è di una gravità eccezionale. Ebbene, quando si spendono decine e decine di miliardi per costruire nuove case nelle città a favore della povera gente, non si può trascurare di salvaguardare quelle di altra povera gente, che vive nell'angoscia di vedersele distrutte dalle frane.

Nè maggiori possibilità offre il bilancio per provvedere all'integrazione della rete ferroviaria dello Stato nelle regioni meridionali ed insulari; per sistemare le università; per dotare molti Comuni che ne sono tuttora sprovvisti di un minimo di attrezzatura ospedaliera; e per assicurare la difesa delle spiagge, in quelle località dove, forse con troppa facilità, si è costruito in prossimità della battigia del mare. Vi sono abitati lungo le spiagge o in alcune zone rocciose del litorale nazionale, che rischiano di essere mangiati dal mare. Certo, si è fatto male a costruire in tali località, ma ora è inutile recriminare, occorre provvedere. A Marina di Carrara, in Toscana, v'è una zona che ha bisogno di urgenti interventi, ma non so se il Ministro

Togni, che è toscano, con i fondi a disposizione, avrà la possibilità di provvedere a tali esigenze.

Piani poliennali . . .

Onorevole Ministro, alla Camera ed in altra sede (ho seguìto i suoi discorsi) Ella ha annunziato di aver messo in elaborazione dei piani poliennali di opere. Lodevole iniziativa questa, perchè non si può continuare a vivere alla giornata, nè a distribuire gli scarsi mezzi finanziari con criteri prevalentemente politici e — mi si consenta — alle volte elettoralistici. Se c'è un settore in cui è giustificata la pianificazione è proprio quello delle opere pubbliche, ma occorrono naturalmente mezzi finanziari adeguati.

Compilati i piani diventa agevole la scelta delle opere secondo una graduatoria che tenga conto del loro grado di urgenza e della loro utilità.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Così si opera sul concreto.

CROLLALANZA. Si opererà sul concreto, come giustamente ha detto il Ministro, con criteri organici e con senso di responsabilità, se si spenderanno bene i pochi mezzi finan-

ziari che abbiamo e se si interverrà anzitutto dove è più vivo ed assillante il bisogno. Ma a tutto questo, onorevole Ministro, Ella non potrà provvedere con le attuali disponibilità di bilancio, contenute in rime obbligate o in capitoli, che se offrono un certo margine, esso risulta talmente modesto da non permettere la realizzazione di programmi del genere.

Questi potrebbero essere varati soltanto se, parallelamente a quanto è stato fatto per la Cassa del Mezzogiorno — mi si perdoni se parlo spesso del Mezzogiorno, ma non posso dimenticare di essere meridionale e meridionalista — si assicurasse per legge un fondo adeguato e liberamente spendibile a disposizione del Ministro, ogni anno. Alla « Cassa » si sono concesse decine e decine di miliardi all'anno per fronteggiare alcune delle esigenze delle zone depresse, pur essendo la sua attività limitata a pochi settori delle opere pubbliche.

... e possibilità di loro realizzazione.

A più forte ragione il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe avere un congruo fondo, in ogni esercizio, come limite d'impegno per opere straordinarie. Nel « ventennio » tale fondo veniva autorizzato con un articolo della legge di bilancio, e con esso il Ministro riusciva a finanziare organici programmi, a seguito di riunioni col Presidente del Consiglio superio-

re dei Lavori pubblici, con i direttori generali ed i Provveditori alle opere pubbliche, sentiti anche i Prefetti, i sindaci dei capoluoghi ed i presidenti delle Amministrazioni provinciali; o quanti erano in condizione di esprimere i bisogni vivi delle popolazioni.

Solo se, oltre i mezzi ordinari di bilancio, il Ministero avesse a disposizione un limite di impegno annuale di almeno 50 miliardi, potrebbe incominciare a realizzare un piano poliennale di opere straordinarie. Diversamente, Ella, onorevole Togni, vedrà naufragare i suoi lodevoli propositi di fronte alla rigidità, qualche volta miope, del Ministro del bilancio. Purtroppo fin'ora il Governo non si è reso conto di questa necessità, che se è vivamente sentita in tutta la Nazione, lo è in modo particolare nel Mezzogiorno, che pur avendo maggiori bisogni lamenta insufficienti fianziamenti di opere a suo favore. Sono istruttivi al riguardo alcuni dati, che si riferiscono alle spese che più chiaramente si possono individuare nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Investimenti al Centro-Nord e al Sud.

Se si analizza infatti la tabella di suddivisione dei fondi, secondo le autorizzazioni di spesa per opere, di cui agli articoli 2, 3, 4 e 7 della legge di bilancio, o in relazione al complesso

delle leggi speciali, si ha che per il Centro-Nord complessivamente vi sono a disposizione 32.390.950.000; per il Sud e le Isole 16 miliardi 580.000.000; per l'Amministrazione centrale 54.384.150.000; e quindi in totale 103 miliardi. Ebbene, confrontando i totali di spesa limitatamente al Centro-Nord ed al Sud, si ha una proporzione quasi del 50 per cento a favore del Mezzogiorno e delle Isole, che può apparire anche equa; ma analizzando anche i 54 miliardi dell'Amministrazione centrale, nella suddivisione dei tre grandi territori nazionali, si constata che la percentuale non è più del 50 per cento ma del 30 per cento, perchè la maggior parte dei 20 miliardi, incidenza annuale destinata, con leggi speciali, alla regolazione dei grandi fiumi o alla costruzione delle autostrade, ha trovato fin'ora impiego nel nord. Lo stesso può dirsi di altre leggi speciali.

Siamo dunque al di sotto di quella media del 50 per cento che, nel « ventennio », era riservata al Mezzogiorno e alle Isole nel finanziamento di opere da parte del Ministero dei lavori pubblici e di quello dell'agricoltura. Le statistiche sono a disposizione di chi vuol consultarle, e quindi non è necessario che mi indugi su questi dati. Comunque, per evitare che da qualcuno si possa affermare che queste suddivisioni di percentuali di spese siano frutto di calcoli opinabili, non sarebbe male, onorevole Ministro, che i fondi che si spendono per

opere in tutto il territorio nazionale, fossero divisi tra l'Italia settentrionale, centrale e meridionale, in distinti e chiari capitoli. Ciò varrebbe, dopo tutto, a dare un panorama preciso e non frazionato degli impegni che lo Stato, anche attraverso il suo Dicastero, onorevole Togni, va assumendo per la rinascita delle aree depresse.

Il Mezzogiorno è sempre in credito!

Nei riguardi di tali aree, si potrebbe forse osservare che, se il Ministero dei lavori pubblici ha limitate possibilità d'investimenti, c'è però la Cassa del Mezzogiorno che dispone a loro favore di fondi massicci. Non è mia intenzione in questa sede discutere della « Cassa », nè esaminare se le procedure che hanno giustistificato la sua costituzione siano più rapide e più economiche, nè se l'Ente operi meglio di quanto lo potrebbe il Ministero dei lavori pubblici, al quale ha sottratto alcune competenze. Sorvolo su tutto ciò, ma non esito a riconoscere che molti miliardi essa investe nel Mezzogiorno. Ora se è vero tutto ciò, e se quindi bisognerebbe aggiungere agli investimenti del Ministero dei lavori pubblici quelli effettuati dalla Cassa del Mezzogiorno — ciò che sposterebbe le percentuali da me enunciate in precedenza — è anche vero che agli interventi praticati da tale Ente, nelle regioni

meridionali, corrispondono in misura anche maggiore quelli che lo Stato, direttamente o indirettamente, pratica al nord, attraverso Ministeri ed Enti, quali l'E.N.I. e l'I.R.I. Quindi, se tiriamo le somme degli investimenti comunque operati dalle varie Amministrazioni, nel Settentrione e nel Sud, le percentuali che ho esposte prima variano ancora a danno del Mezzogiorno, scendendo in tal caso al disotto del 30 per cento.

Tutto ciò evidentemente non tengono presente certi nostri colleghi che, considerandoci eccessivi sostenitori degli interessi meridionali, sono inclini a protestare, al punto che qualche volta non esitano ad investirci con un « basta con il Mezzogiorno! ».

Essi perdono di vista il fatto che la « Cassa » opera unicamente, come ho già rilevato in precedenza, in settori limitati delle opere pubbliche, e che tutti gli altri, di vitale interesse per creare migliori condizioni di vita alle popolazioni meridionali, sono ancora di competenza del Ministero.

Perciò parliamoci chiaro. Se anche risultasse, ciò che non è, che si spende molto per il Mezzogiorno, io mi sentirei autorizzato ad affermare che le nostre regioni sono ancora, e lo saranno per molti anni, in credito verso lo Stato, il quale non si sdebiterà mai sufficientemente delle ingiustizie compiute a loro danno dall'unità d'Italia in poi.

L'insoluto problema della viabilità nazionale.

Illustrate così, a grandi linee, le difficoltà nelle quali è costretto a muoversi il Ministro, mi occuperò, senza diffondermi — come ho fatto in altri interventi — in tutti i settori dell'Amministrazione dei lavori pubblici, particolarmente di quello delle comunicazioni, cioè della viabilità, delle opere marittime e delle nuove costruzioni ferroviarie.

In tema di viabilità penso che saremo tutti d'accordo nel ritenere che le strade sono fattore essenziale di vita per una Nazione, e tanto più lo sono, quanto più intensa essa diventa, quanto più frequenti si fanno i rapporti fra regione e regione e fra un Paese e l'altro.

Ebbene, impostato nella sua prima programmazione il problema delle autostrade, rimane in gran parte da affrontare quello della viabiità nazionale.

Quando fu fondata l'Azienda della strada, che allora si chiamava A.A.S.S., l'Italia, erede anche in ciò di una grande tradizione — non per niente i romani furono veri maestri in tali costruzioni, aprendo vie consolari ovunque giunsero le legioni imperiali — nel giro di pochi anni, conquistò un primato di fronte agli altri Paesi d'Europa. Ricordo che in quel periodo compii un vasto giro in parecchie nazioni europee, comprese alcune a tenore di

vita più elevato del nostro. Viaggiando ebbi la precisa sensazione che noi, di colpo, da una situazione di strade polverose, fangose, per cui spesso i veicoli affondavano fino ai mozzi delle ruote, eravamo passati, con le sistemazioni eseguite sulla rete viabile, ad una posizione di avanguardia. La Francia, che aveva iniziato la depolverizzazione di qualche strada, senza però le caratteristiche tecniche adottate dall'Italia, conservava ancora i piani viabili a schiena di asino; la Germania, grande paese, non aveva ancora iniziato la costruzione delle autostrade, nè impostato un piano per ammodernare le sue arterie ordinarie.

Gli stranieri, che dai valichi alpini scendevano nella Penisola, non esitavano a manifestare meraviglia ed ammirazione per i progressi da noi compiuti, perchè si trovavano di fronte a belle strade pavimentate, rettificate, alberate, spesso fiancheggiate da siepi ed aiuole fiorite, in tutto adeguate alle esigenze del traffico di allora.

Cifre eloquenti.

Oggi, fra le grandi Nazioni europee, siamo ad uno degli ultimi posti, e non certo per colpa dei Ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti in questi ultimi anni, o dei dirigenti dell'A.N.A.S., che si prodigano con impegno per fronteggiare la situazione, nella

inadeguatezza del personale e dei mezzi finanziari a loro disposizione. Purtroppo il crescente sviluppo del traffico, la molteplicità dei mezzi a trazione meccanica, turistici, commerciali ed agricoli, in circolazione, hanno arrecato una forte degradazione ai manti stradali, danneggiati anche dalla guerra e da altri eventi calamitosi. Inoltre l'ampiezza delle strade non è più proporzionata al volume del traffico che su esse si svolge, nè i molti passaggi a livello tuttora esistenti sono più compatibili con le esigenze moderne. Oggi si corre, si ha fretta, si ha molta fretta, per cui avvengono disgrazie di anno in anno sempre più numerose. La situazione, insomma, è divenuta insostenibile in rapporto al ritmo di vita della Nazione.

La circolazione, alla fine del 1956, secondo alcune recenti statistiche registrava 2.056.065 autoveicoli e 2.500.000 motoclicli e cicli-motore, e quindi complessivamente 4.556.000 unità. Nell'ultimo Convegno di Stresa è stato poi previsto, in base a dati attendibilissimi, il raddoppio, nel giro di pochissimi anni, della già sviluppatissima motorizzazione.

Gli incidenti stradali, che nel 1955 furono 139.754, sono passati nel 1956 a 166.290; i morti, che furono 5.759, sono aumentati a 6.706; i feriti, che assommarono a 111.537, sono già saliti a 134.916. Le percentuali di incremento dei sinistri (basta confrontare quelli del 1956 con il 1953) nel giro di tre anni segnano: il 45 per cento negli incidenti, il 39

per cento nei morti, il 49 per cento nei feriti. Sono cifre che impressionano, di fronte alle quali non possiamo rimanere indifferenti, nè deve rimanere indifferente il Ministro del tesoro. Occorrono dunque adeguati provvedimenti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ed il Codice della strada.

CROLLALANZA. Il nuovo Codice della strada potrà ridurre gli incidenti, ma non modificherà le condizioni di inadeguatezza delle nostre strade...

FERRETTI. E poi la disciplina degli automobilisti!

CROLLALANZA. Purtroppo la incresciosa situazione stradale, come già detto, non dipende da cattiva volontà o da incapacità degli organi tecnici competenti, ma dalle condizioni di insufficienza del bilancio.

L'inadeguato bilancio dell'A.N.A.S.

Anche qui un brevissimo sguardo panoramico allo stato di previsione dell'A.N.A.S.: esso pareggia fra entrate ed uscite nella cifra di 48.533.207.000 con un aumento di 7 miliardi e 724 milioni per variazioni in più o

in meno; ma se andiamo ad analizzare l'aumento ci accorgiamo che non si tratta di maggiori disponibilità...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Sono annualità.

CROLLALANZA. Stavo per dirlo. Ma esaminiamo le entrate: esse ammontano a 39 miliardi 494 milioni 807 mila che, sotto varia forma, lo Stato elargisce all'A.N.A.S., e a 4.038.400.000 che provengono dalla gestione propria dell'A.N.A.S. per diritti di pubblicità, pedaggi di autostrade, ecc. È inutile scendere a maggiori dettagli, tanto più che il relatore, nella sua egregia relazione, ci ha fornito diffuse notizie. Basterà soltanto sottolineare che, prescindendo dalle spese di personale, le disponibilità di fondi per i servizi ammontano a 36 miliardi 566 milioni 950 mila, che si riducono a circa 33 miliardi, al netto delle spese generali e di amministrazione; ma anche tale cifra, ai fini delle spese di manutenzione ordinaria e di sistemazione della vasta rete viabile, si riduce, a sua volta, sostanzialmente alla metà, perchè da essa bisogna stralciare i 10 miliardi destinati alle autostrade ed i fondi assegnati per riparazioni straordinarie, per il pagamento di impegni riferentisi a lavori già eseguiti, ad ammortamento di mutui e ad altri particolari compiti.

Sostanzialmente, quindi, si può contare su

10.980.000.000 per manutenzione ordinaria delle strade e su 3.800.000.000 per sistemazioni generali, cioè per le pavimentazioni e per quei piccoli lavori di rettifica di tracciati, che hanno particolare grado di urgenza. Ma tali disponibilità, come vedremo, sono assolutamente inadeguate, pur prescindendo da ogni programma di radicali trasformazioni della rete viabile, di cui diremo in seguito. Al riguardo basta soffermarsi su poche considerazioni.

Confronti con il passato.

Prima dello scoppio della guerra ed all'atto della ricostituzione dell'Azienda — che, essendo stata una realizzazione del fascismo, fu abolita appena cessato il conflitto, ma ricostituita nel 1948, quando ci si accorse dell'errore commesso, limitandosi a modificare la sigla, che da A.A.S.S. divenne A.N.A.S. — la consistenza della rete era di 21.416 chilometri, mentre oggi è di quasi 25 mila chilometri. Ebbene, allora l'Azienda disponeva di un fondo per manutenzione di 138 milioni che, in lire attuali, moltiplicando cioè questa cifra per 80 o 90, è di circa 13 miliardi, con una incidenza di 600 mila lire a chilometro; mentre oggi, con 3.500 chilometri in più, e con il malvezzo (contro il quale io ed altri colleghi in Commissione cerchiamo sempre di resistere) di continuare ad approvare nuove

classifiche, prescindendo da un piano organico, essa non dispone che di circa 11 miliardi, cioè di qualcosa in meno di 400 mila lire a chilometro. La differenza da 600 a 400 mila è ancora maggiore, ove si consideri che, prima della guerra, le strade erano in perfetto ordine, essendo state da pochi anni sistemate, mentre attualmente si trovano nelle condizioni incresciose che voi conoscete. Inoltre le 400 mila lire a chilometro si riducono ancora, perchè su di esse fanno carico anche le spese della mano d'opera dei salariati. Infatti, sviluppata la rete stradale, con l'incameramento di nuovi tronchi, non si è avuto cura di nominare altri cantonieri (solo adesso è in via di espletamento un concorso), e si è dovuto supplire con tale personale, ciò che è andato a detrimento delle già scarse disponibilità per le opere.

Il confronto delle cifre da me illustrate spiega, ma non giustifica, l'incresciosa situazione nella quale si trova ora la rete viabile.

Quali provvedimenti necessitano per modificare questo stato di cose? In rapporto ai 13 miliardi di anteguerra, mettendo anche in condizioni di parità, il che non è, lo stato di conservazione delle strade ed il loro sviluppo chilometrico, bisognerebbe che l'A.N.A.S. avesse a disposizione non meno di 15 miliardi per provvedere alle manutenzioni ordinarie, cioè per assicurare alla rete stradale condizioni di normalità.

Interventi di modesta portata.

Abbiamo parlato di manutenzione, ma se passiamo a considerare il fondo destinato alle sistemazioni, rileviamo che esso è di appena 3 miliardi e 800 milioni, quindi modestissimo, se si tiene conto che per alcune strade si tratta di rifare completamente il manto; il che importa spese di un ordine di grandezza molto superiore a quel che occorre per spargere del pietrisco e del catrame sulle strade. È da tener presente poi che ben mille chilometri di arterie passate all'Azienda, e tuttora a maccadam, devono essere depolverizzate.

Nessuna sistemazione appare dunque possibile, se non in misura molto limitata, con così modeste disponibilità finanziarie; e penso che non si sbagli ove si ritenga di destinare tale fondo, in aggiunta ai 2 miliardi appositamente stanziati in bilancio, alle riparazioni dei danni provocati dalle gelate e dalle alluvioni, per cui, a suo tempo, il Ministero dei lavori pubblici fece richiesta a quello del Tesoro di 10 miliardi.

Modesto è anche l'altro fondo di 2 miliardi, di cui alla legge n. 463, per il miglioramento e la costruzione di nuove strade nel Mezzogiorno. Le condizioni della viabilità in quelle regioni sono a tutti note; comunque ben diverse dal rimanente territorio nazionale. Se

si aggiungono anche questi 2 miliardi ai 3.800 milioni assegnati per le sistemazioni generali, si dispone a questo scopo di non più di 300 milioni per ognuno dei 18 Compartimenti esistenti. Voi pensate che con 300 milioni a disposizione per Compartimento si possa fare qualcosa di concreto in una rete che si sviluppa per 25.000 chilometri?

Abbiamo visto quali sono le necessità, quali i mezzi finanziari, di cui l'A.N.A.S. dispone, ma vale la pena di considerare quali sono le entrate che dà la strada allo Stato. Esse, per imposta di fabbricazione sugli olii minerali ed i carburanti, nonchè per tasse di circolazione e di patente, sono passate, con uno sbalzo quasi astronomico, dai 28 miliardi complessivi dell'esercizio 1951-52 alle previsioni attuali di 350 miliardi. Di fronte a tale imponente gettito lo Stato non dà all'A.N.A.S. che 39 miliardi e 500 milioni per lavori di qualsiasi genere.

Il contrasto, onorevoli colleghi, è così stridente da giustificare ogni più grave giudizio al riguardo.

Occorrono radicali trasformazioni.

Il problema della viabilità nazionale non può essere visto e risolto però soltanto nei suoi aspetti contingenti; ma va considerato ed affrontato anche in rapporto al costante svi-

luppo del traffico. Le strade che andavano bene sino a qualche anno fa, oggi sono da considerarsi superate nelle loro caratteristiche tecniche. Occorre pertanto allargarle con doppie o triple carreggiate, rettificarle nelle curve e nelle accidentalità tuttara esistenti, liberarle da tutti i passaggi a livello e collegarle armonicamente con la rete in costruzione delle autostrade.

Questa necessità d'ammodernamento, e quindi di radicali organiche trasformazioni, non deriva soltanto da inderogabili esigenze della Nazione, ma ci è imposta anche da precisi impegni che il Governo italiano si è assunti a Ginevra, nel 1950, allorchè, sottoscrivendo una dichiarazione comune a vari Stati europei, ha accettato di mettere in piena efficienza, in base a determinate caratteristiche tecniche, ben 6.671 chilometri di strade considerate di grande traffico internazionale. L'impegno si riferisce, per 3.670 chilometri, a tronchi della rete ordinaria nazionale e, per il resto, alle autostrade in esercizio, in corso di costruzione o previste dal piano regolatore, di cui alla legge n. 463.

Il piano elaborato dall'A.N.A.S.

Ora non si può certo far carico al Ministero dei lavori pubblici ed all'A.N.A.S. di non aver soddisfatto ancora queste esigenze, poi-

chè mi risulta che da tempo è stato predisposto un piano tecnico e finanziario sia per attuare gli impegni di Ginevra, sia per adeguare, con una radicale trasformazione, le altre strade di grande comunicazione alle accresciute esigenze dei nostri traffici. Il piano investe un complesso di 10 mila chilometri di arterie, con una spesa approssimativa di 400 miliardi. Tale spesa, che corrisponde grosso modo alle stesse previsioni formulate nello schema Vanoni, potrebbe essere scaglionata in 10 esercizi, in ragione di 40 miliardi all'anno, che rappresentano una modesta incidenza sui 350 miliardi, suscettibili di costante incremento, che lo Stato si è oramai assicurato dai proventi della strada. Qualora però essa fosse considerata eccessiva, in un momento in cui si tende al pareggio del bilancio, il Governo dovrebbe almeno finanziare il programma ridotto di 200 miliardi, in ragione di 20 miliardi all'anno, per consentire all'A.N.A.S. di dare attuazione all'impegno di Ginevra e per sistemare alcune fra le principali strade di grande comunicazione.

Prima di concludere questa parte del mio intervento riguardante la viabilità ordinaria affidata in gestione all'A.N.A.S., verso i cui dirigenti rivolgo un plauso per lo spirito di abnegazione con il quale hanno affrontato situazioni incresciose derivanti da calamità, vorrei raccomandare al Ministro di sollecitare i provvedimenti per adeguare gli organici

del personale ai crescenti compiti dell'Azienda, in rapporto sia al piano in atto delle autostrade, sia a quelli che inevitabilmente dovrà svolgere per l'ammodernamento delle strade nazionali. Tale adeguamento si rende poi necessario anche per assicurare un minimo di carriera al personale, il quale si vede sbarrata dal vecchio organico la via per raggiungere quei gradi che siano proporzionati all'importanza dei compiti che esso svolge.

Il 1° programma autostradale.

Ed ora passiamo brevemente alle autostrade. Come è noto, con la legge n. 463, furono stanziati 100 miliardi, destinati alla costruzione di un primo gruppo di autostrade, mediante contributi da parte dello Stato, in media del 33-34 per cento, che consentiranno di realizzare opere ammontanti complessivamente a circa 300 miliardi, per uno sviluppo chilometrico, grosso modo, di 1.400 chilometri. La maggior parte delle concessioni, come è noto, sono state già attribuite, ciò che ha consentito l'inizio dei lavori e l'attivazione di molti cantieri; altre stanno per perfezionarsi. Si può dire che tutto l'apparato riguardante la prima impostazione delle autostrade è in moto, all'infuori del tronco Napoli-Bari, per il quale si commise l'errore di dare l'incarico al progettista di studiare tre soluzioni di mas-

sima, che hanno suscitato deplorevoli campanilismi e rivalità tra regione e regione; mentre sarebbe stato più conveniente affidarsi all'ingegner Tocchetti per la compilazione di un unico progetto, rispondente alle obiettive esigenze economiche di zone depresse che meritano di essere valorizzate. In conseguenza di tale errore si è perduto fin'ora molto tempo e l'A.N.A.S. si è vista costretta, di fronte al contrasto dei parere forniti dagli Enti locali, a disporre una indagine sui traffici attuali in corrispondenza dei vari tracciati.

Io vorrei raccomandare all'onorevole Ministro di disporre l'acceleramento dei tempi, allo scopo di consentire la scelta del tracciato più idoneo e il conseguente incarico del progetto definitivo all'ingegner Tocchetti; tanto più che, in base alla legge n. 463, il 25 per cento della somma globale è riservato a favore delle autostrade del Mezzogiorno, ove, se si esclude il tratto Capua-Napoli, nessuna realizzazione è ancora in atto.

Oltre i 100 miliardi già accennati, la A.N.A.S., con la legge n. 1388, è stata autorizzata a contrarre mutui per 50 miliardi per il raddoppio delle autostrade esistenti. Ho voluto ricordare tutto ciò, che è già noto all'Assemblea, semplicemente per far presente che il programma in atto o di prossima attuazione, non corrisponde ancora alle esigenze della Nazione, consacrate nel piano regolatore approvato a suo tempo dai due rami del Parlamento.

Esigenza di ulteriori realizzazioni.

Di ciò si rese conto lo stesso Ministro Romita allorchè prese l'iniziativa di un disegno di legge inteso a finanziare, con autorizzazione di spesa di 55 miliardi, un nuovo gruppo di autostrade: la Bologna-Rimini, la Venezia-Trieste, la Livorno-Pontedera-Altopascio e la Palermo-Catania, oltre i necessari raccordi all'« autostrada del sole » della rete viabile nazionale, onde fare affluire le arterie minori ad uno dei grandi collettori del traffico. Secondo voci raccolte sembra, onorevole Ministro, che Ella voglia integrare tale programma aggiuntivo con altri tronchi, e precisamente con la Bologna-Padova, che congiungerebbe l'« autostrada del sole » a Venezia, con la Udine-Tarvisio e la Piacenza-Torino. Sono questi tutti tronchi che meritano di essere realizzati, ma che, per non essere compresi nel piano regolatore allegato alla legge n. 463, dovrebbero venir sottoposti all'approvazione del Parlamento.

In contrasto però con tale notizia, che non so quale fondamento abbia, Ella, di recente, ha fatto delle dichiarazioni non molto entusiastiche circa la necessità di un ulteriore sviluppo di tali arterie, forse alludendo al Mezzogiorno, perchè ritiene esigenza essenziale per

alcune regioni, che ne sono alquanto sfornite, la costruzione di strade ordinarie.

Il proposito di colmare le lacune tuttora esistenti nella viabilità minore delle zone depresse è quanto mai lodevole e perciò non può non trovarmi consenziente; ma penso che si sbaglierebbe a sottovalutare il bisogno di una adeguata rete di autostrade anche nel Mezzogiorno, che ha vasti territori tagliati fuori dalle grandi arterie di comunicazioni stradali e ferroviarie, specialmente con il Nord. A che varrebbe continuare a costruire strade secondarie, se queste non affluissero nei grandi collettori destinati a convogliare i traffici e ad accorciare le distanze?

L'autostrada adriatica.

Per queste considerazioni occorre guardare il problema con visione ampia ed organica, sempre nelle linee, per altro, del piano regolatore autostradale approvato dal Parlamento e nello stesso spirito dello schema Vanoni. Noi non chiediamo niente di più di quanto è consacrato in documenti ufficiali. Bisogna perciò far proseguire l'« autostrada del sole » oltre Napoli, fino a Reggio Calabria. Quanto all'autostrada adriatica, che nel programma integrativo dei 55 miliardi si vorrebbe limitare a Rimini, sostengo la necessità che venga estesa, come previsto, fino a Lecce, essendo

essa essenziale per assicurare il rapido collegamento della Puglia con l'Italia settentrionale e per fronteggiare l'intenso traffico che si svolge attualmente sulla litoranea strada nazionale, ove i sinistri sono purtroppo assai frequenti. Non più tardi di avant'ieri sono stato spettatore di uno scontro gravissimo alle porte quasi di Bari, che è stato causa di altre vittime umane.

Noi pugliesi non sollecitiamo che s'intraprendano i lavori contemporaneamente lungo tutto il tracciato, da Bologna a Lecce, ma auspichiamo che lo stesso criterio adottato per l'« autostrada del sole », ove si è attaccata l'opera dal Nord e dal Sud, venga seguìto per l'Adriatica, tanto più che il tratto Bari-Canosa risulterà comune anche all'autostrada Bari-Napoli, che è già finanziata. Non dovrebbe risultare quindi eccessivamente gravoso l'onere per sviluppare il tratto terminale da un lato verso Foggia e dall'altro verso Lecce. Ciò varrebbe intanto a decongestionare il traffico in Puglia sulla litoranea n. 16.

Ed ora, onorevole Ministro, poichè non vedo i problemi in funzione campanilistica, anche se sono un meridionalista convinto che si batte per il Mezzogiorno, mi consenta di esprimere la mia meraviglia per il fatto che non si senta ancora la necessità di mettere in attuazione l'autostrada Bologna-Verona-Brennero. È possibile che non si tenga conto del notevole traffico automobilistico proveniente

dalla Germania, che contribuisce in modo prevalente ad incrementare le correnti turistiche che scendono dai valichi alpini in Italia? Di fronte a 9 milioni di turisti viaggianti in automobile, ve ne sono soltanto 3 milioni che hanno preferito la ferrovia!

Ebbene, tanto l'autostrada per il Brennero che quella che dovà scorrere lungo l'Adriatico, vanno considerate non in funzione di particolari interessi locali, ma nel quadro di quelli più vasti di carattere nazionale, che assumono attualmente speciale importanza, anche dal punto di vista economico, in considerazione della disciplina dei traffici internazionali per il Mercato comune.

L'Adriatico non è un mare morto.

Ma, purtroppo, come per i servizi marittimi sovvenzionati, che oggi si cerca ingiustamente di concentrare sempre più nei porti dell'alto Tirreno, così anche per le autostrade si delinea la stessa tendenza; ciò che rappresenta una manifesta incomprensione da parte del Governo verso il versante adriatico.

Infatti, soltanto nel tratto fra Savona e Livorno, scenderanno al mare cinque autostrade: la Torino-Ceva-Savona, la Milano-Serravalle-Genova, la Parma-Sarzana, la Firenze-mare, la Firenze-Altopascio-Pontedera-Livorno ...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Quando saranno costruite.

CROLLALANZA. Alcune sono in esercizio, altre in via di concessione e le rimanenti in gran parte finanziate.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Non è così.

CROLLALANZA. La Torino-Ceva-Savona è finanziata; la Milano-Serravalle, che integra la Serravalle-Genova, anche; la Parma-Sarzana è in programma; la Firenze-mare è da anni in esercizio; la Altopascio-Pontedera-Livorno...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Non è finanziata.

CROLLALANZA. Ma fa parte del secondo gruppo che si intende varare con il finanziamento integrativo dei richiesti 55 miliardi. Le dichiaro subito che questa è un'opera necessaria, perchè un porto come Livorno ha bisogno di essere servito da rapide comunicazioni. Come vede, onorevole Ministro, io non faccio del campanilismo.

Sottolineo però ancora una volta che, purtroppo, ci stiamo abituando a considerare lo Adriatico come un mare morto. E non deve essere così, anche se dall'opposta sponda ci

divide, in questo dopoguerra, una barriera politica. Questa barriera deve pur cadere, perchè non è possibile che fra noi e quei popoli ci sia una eterna lotta e l'impossibilità di convivenza, per lo meno sul piano economico. L'Adriatico è un mare che può e deve tornare a vivere e ad essere quello che è sempre stato. A mio modo di vedere si commette un grave errore a sottovalutarne la insostituibile tradizionale funzione, favorendo in prevalenza quella del Tirreno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Questa non è la mia politica.

Integrare la rete autostradale.

CROLLALANZA. Ne sono convinto. Difatti io ho parlato di servizi marittimi e di autostrade di cui Ella non ha alcuna paternità.

Ho ricordato in precedenza che le strade rendono attualmente allo Stato 350 miliardi l'anno, ma devo aggiungere che, allorquando fu varata la legge per finanziare, con cento miliardi, il primo gruppo di tali arterie, se ne approvò, in parallelo, un'altra di inasprimenti fiscali. Tali inasprimenti, che hanno notevolmente maggiorato l'incremento normale delle entrate derivanti dalle tasse sui carburanti, sugli olii minerali, sulla circolazione e sulle pa-

tenti, furono adottati unicamente per finanziare il primo programma delle autostrade. Da parte degli automobilisti si brontolò dapprima, ma alla fine si accettò con rassegnazione l'aggravio, dato che una volta tanto si risolveva a beneficio della stessa circolazione stradale. Senonchè gli inasprimenti non hanno dato, come si sosteneva dal Governo, soltanto i 10 miliardi necessari a coprire, in ogni esercizio, il fabbisogno per le autostrade, ma nel 1956 hanno reso ben 31 miliardi. Quindi lo Stato ha incassato ed incassa 20 miliardi in più all'anno, indipendentemente dall'incremento normale di tali tributi; cioè incassa due terzi in più di quello che dà all'A.N.A.S. per la costruzione di tali arterie.

Sarebbe giusto in conseguenza che almeno 10 miliardi, sui 20 che si realizzano in eccedenza alle previsioni, ritornassero alla strada. Ciò consentirebbe di finanziare un secondo programma dell'ordine di cento miliardi, e quindi l'attuazione, in aggiunta alle autostrade di cui al disegno di legge presentato dall'onorevole Romita al Tesoro, anche dell'autostrada adriatica, oltre Rimini, con particolore riguardo al tronco terminale, e di quelle altre più urgenti che ho accennato in precedenza. Ma se lo Stato vuole proprio ignorare lo specifico compito che avevano quegli inasprimenti fiscali, autorizzi almeno la contrattazione di un prestito all'estero, possibilmente con la Banca internazionale per la ri-

costruzione (B.I.R.S.), la quale ha già concesso 120 milioni di dollari per la costruzione di autostrade ad altri Paesi, che non sono più poveri di noi, ma che anzi si trovano in condizioni notevolmente superiori alle nostre.

L'operazione non dovrebbe essere difficile, tenuto conto che tale Banca, attraverso la Cassa del Mezzogiorno, ha già elargito dei prestiti all'Italia, compreso quello per la elettrificazione di alcuni tronchi ferroviari.

Sempre per quanto si attiene ai problemi delle comunicazioni stradali, vorrei chiedere al Governo, e per esso all'onorevole Togni, se intende veramente risolvere quello della viabilità minore, gestita dalle Provincie e dai Comuni. Se l'A.N.A.S. ha 25 mila chilometri di strade che minacciano di andare in rovina, ve ne sono altri 45 mila provinciali e 107 mila comunali egualmente bisognose di adeguati provvedimenti, specie quelle comunali.

È vero che il problema ha formato oggetto di lungo studio da parte di una commissione interministeriale, e che uno schema di provvedimento legislativo è stato approvato dal Consiglio dei ministri ed è passato quindi alla Camera, dove è oggetto di molte riserve e perplessità, per la sua insufficiente impostazione finanziaria, ma sembra che esso finirà con il rimanere insabbiato, perchè il Tesoro resiste alla richiesta di più adeguati contributi da concedere alle Provincie. Lo Stato, così, trincerandosi nelle solite difficoltà di bilancio, fi-

nirebbe con il mandare in rovina non solo il proprio patrimonio, ma anche quello degli enti locali.

Lacune ferroviarie nel Mezzogiorno.

Un breve accenno ora ad un altro settore delle comunicazioni. Vi è al Ministero dei lavori pubblici una Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, che purtroppo è costretta a segnare il passo. Fa quel poco che gli consentono gli scarsi mezzi a sua disposizione, eseguendo dei tronchi di linea che da decenni avanzano col rallentatore, come la Aulla-Lucca, e completando la Gela-Caltagirone; lutti lavori di modesta mole, di fronte a quella che è la tradizione di questo servizio, che ha realizzato, fra l'altro, in passato, la Bologna-Firenze e la Napoli-Roma, cioè due grandi opere. Oggi invece si trova nell'impossibilità di dare attuazione anche a quei progetti che, dalla stessa commissione interministeriale, sono stati riconosciuti di preminente interesse nazionale, quali la Bari-Matera-Metaponto e la Cosenza-Paola che, neanche a farlo apposta, riguardano il Mezzogiorno.

Ora, non dirò, come ha detto il collega Cappellini in Commissione: « se la Direzione generale ha scarsa attività, è meglio passarla al Ministero dei trasporti ». No, le Ferrovie dello Stato gestiscono le linee; il Dicastero

dei lavori pubblici ha il compito di costruirle. Lo Stato però deve dare i mezzi indispensabili perchè quelle ancora occorrenti siano costruite. Se alcune regioni, specie al nord, hanno sufficienza e forse esuberanza di linee (siamo nel periodo in cui la strada prevale sulla rotaia), ve ne sono altre, la Lucania per esempio, dove la ferrovia, come mezzo di rapide comunicazioni, è ancora un mito, perchè quelle esistenti a scartamento ridotto, che si arrampicano sui cocuzzoli, seguendo tracciati viziosi, risentono della gretta mentalità campanilistica dell'epoca nelle quali vennero costruite. È necessario quindi alimentare, con un adeguato stanziamento, la possibilità di lavoro per la Direzione delle nuove costruzioni, benemerita per le grandi realizzazioni conseguite in decenni di attività. Ciò consentirebbe di dare esecuzione al progetto della Bari-Metaponto che, saldando con notevole abbreviazione del percorso l'Adriatica alla Jonica, renderebbe agevoli e sollecite le comunicazioni fra la Sicilia, la Calabria e la Puglia e fra queste regioni ed il Nord.

Un'altro accenno intendo fare per le opere marittime, che continuano ad essere trascurate costantemente negli stanziamenti di bilancio.

L'incompiuto bacino di carenaggio di Taranto.

Anche in questo settore, purtroppo, si lamenta un cimitero di opere incompiute; ma due incompiute in modo particolare voglio segnalare: mi riferisco anzitutto al bacino di carenaggio di Taranto, costruito per tre quarti prima della guerra. Trattasi di un'opera grandiosa, capace di assicurare la manutenzione e le riparazioni di qualsiasi genere alle navi anche di grosso tonnellaggio che solcano il Mediterraneo; situata nel posto più idoneo, all'estremo limite della Penisola, in un golfo ben riparato. Ebbene, i lavori di tale bacino, che assorbirebbe una mano d'opera altamente qualificata, la quale risulta spesso esuberante per i cantieri navali, sono sospesi dallo scoppio della guerra, e non vi è a tutt'oggi nessun accenno di ripresa. Tutto ciò è in contrasto con l'impegno dimostrato, dopo la stasi bellica, per il bacino di carenaggio di Napoli e con l'interessamento premuroso per le richieste di opere del genere avanzate da alcuni centri marittimi del nord. Poichè il bacino di carenaggio di Taranto aveva ed ha tuttora una sua funzione, penso che sia un delitto non portarlo a termine; tanto più che, di fronte alle centinaia di milioni già spesi, che oggi rappresentano molti miliardi, non c'è che

da investire delle somme relativamente modeste per metterlo in esercizio, con grande beneficio di una città, che risente del fatto di non avere più nelle sue acque una grande flotta militare, la quale costituiva la sua principale fonte di vita.

Ingiustificata sospensione dei lavori nel porto di Bari.

L'altra grande incompiuta, l'ho illustrata in un articolo di cui le ho inviato copia, onorevole Ministro, e riguarda Bari, dove da qualche anno è sospesa ogni attività lavorativa per completare le opere di ampliamento e di attrezzatura di quel bacino portuale, opere delle quali si attribuisce la paternità ad una presunta megalomania di un certo Ministro dei lavori pubblici, che sarei io.

Non è male chiarire al riguardo, anche per smontare la campagna denigratoria che si conduce da tempo, mossa da altri centri marittimi, interessati a contrastare l'immancabile avvenire riservato al porto di Bari, che il suo potenziamento, scaturito dall'accertato crescente sviluppo dei traffici, fu disposto dal Governo liberale prima del fascismo. Mi spoglio quindi di un merito, e per alcuni di un demerito, che mi si vuole attribuire. Se un merito ho io, che è poi comune agli altri Ministri fascisti a me succeduti al Dicastero dei lavori

pubblici, è quello di aver assicurato il normale svolgimento dei lavori, con mezzi adeguati, oltre a quelli inizialmente stanziati dal Governo liberale.

Ma c'è molto ancora da fare per completare quel porto e per ripristinare alcuni fabbricati distrutti dalla guerra. Manca la darsena dei petroli, mancano i grandi magazzini per un adeguato ricovero delle merci; manca una completa attrezzatura meccanica, manca la stazione marittima. Ciò che è più importante ed urgente, però, è l'ultimazione del molo foraneo, indispensabile per garantire definitivamente la sicurezza, nel nuovo bacino, alle operazioni marittime che in esso si svolgono. Solo quando quest'opera sarà portata a termine risulterà evidente la sua grande utilità.

Per assicurare il finanziamento di tutte le opere occorrenti, previste dal piano regolatore, fu inserito uno speciale articolo nella legge speciale per Bari; quella legge però si è sperduta nei meandri delle resistenze passive del Governo. Purtroppo le leggi speciali, quando sono di iniziativa parlamentare, si insabbiano, ma quando invece sono promosse dal Governo, che di esse si serve continuamente, allora trovano giustificazione di fronte alle ristrettezze degli stati di previsione.

Per la verità, onorevole Ministro, il suo predecessore, per le mie molte insistenze, rivoltegli nei numerosi interventi in quest'Aula

ed in vari colloqui personali avuti con lui, riconosciuta la necessità della ripresa dei lavori nel porto, finì con il disporre la compilazione di un progetto di stralcio per l'importo di 1 miliardo e 800 milioni, al fine di completare almeno il molo foraneo, e ne dispose l'esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale lo approvò. Il progetto fu quindi trasmesso al Consiglio di Stato. È pacifico che quando si manda un progetto al Consiglio di Stato . . .

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Non fu stanziata nemmeno una lira.

CROLLALANZA. Mi lasci finire: sto venendo proprio a questo. Il Consiglio di Stato, secondo quanto Ella ha avuto la bontà di comunicarmi, ha dato parere favorevole; però Ella ha tenuto a precisarmi che il Ministero non ha i mezzi a disposizione, perchè i limitati stanziamenti di bilancio debbono fronteggiare le esigenze di tutti i porti italiani.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Due miliardi per tutti i porti italiani!

CROLLALANZA. Fino a prova contraria, il porto di Bari assolve a funzioni nazionali e, nell'ordine di graduatoria, fra quelli da completare, è al primo posto, e quindi, anche ai fini della manutenzione delle opere già co-

gio del bilancio, gravi sarebbero le conseguenze ove, per giungere prima alla mèta, esso persistesse nell'ignorare gli inconvenienti che si ripercuotono nell'Amministrazione dei lavori pubblici, non assicurandole i mezzi indispensabili, non soltanto per mantenere in efficienza le opere che minacciano di andare in rovina e per completare quelle che da lungo tempo sono sospese, e quindi in abbandono, ma anche per sviluppare quei programmi poliennali straordinari, che Ella, con giusta visione delle necessità nazionali, ha annunziato in via di elaborazione onde determinare, con nuove attrezzature tecniche, anche nuovi incentivi economici, e di conseguenza nuove fonti di entrata alle casse dello Stato. Continuando in una politica, che, nel caso particolare, è di cieche economie, si finirebbe con l'ottenere risultati apparentemente favorevoli, ma in sostanza controproducenti.

Chiudo quindi questo mio intervento augurandole, onorevole Ministro, di poter superare felicemente gli scogli della difficile navigazione, che attualmente Ella è costretto a compiere. (*Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).