(N. 61)

SENATO DELLA REPUBBLICA

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori CROLLALANZA, PASTORE Raffaele, GRIECO, JANNUZZI, PAPALIA, ROGADEO, GRAMEGNA, NACUCCHI e ANGELINI Nicola

COMUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 30 SETTEMBRE 1953

Provvedimenti per la città di Bari.

Onorevoli Senatori. — La emanazione di precedenti provvedimenti legislativi di carattere generale e di carattere particolare a favore del Mezzogiorno o di determinate città meridionali pone innanzitutto a chi si accinge a proporre al Parlamento la emanazione di una legge speciale per la città di Bari il problema pregiudiziale sul fondamento e i motivi che la giustificano. Il problema va a tale riguardo esaminato sotto due aspetti che si integrano e completano reciprocamente: il primo postula la sufficienza e la insufficienza della legislazione per il Mezzogiorno; il secondo - corollario del primo - dirà se un problema vitale realmente sussista e trovi per la città di Bari possibilità di soluzione nel quadro della legislazione vigente.

Un punto su cui è appena il caso di insistere, ma che acquista valore di principio determinante dell'azione del Governo, è che tutta la legislazione per il Mezzogiorno non è in effetti una legislazione speciale di favore, ma la concreta realizzazione di un'opera di giustizia nell'interesse dell'intera Nazione. La communis opinio che si è formata sul valore di cotesto fondamentale principio di giusti-

zia non dispensa però dall'intrattenersi sul suo reale fondamento, se se ne vuol cogliere come è necessario — la ragione profonda che lo ispira e lo giustifica, il che è quanto dire, la conoscenza della struttura e delle caratteristiche dell'ambiente sociale in cui la legge deve operare e quindi la sua influenza sulla produttività della economia nazionale. Gli è, infatti, per questa inscindibile correlatività dei termini che compongono il problema che va sotto il nome di « questione meridionale » che molti meridionalisti, studiosi e politici, in vari rincontri e nelle stesse discussioni parlamentari hanno posto, e non a torto, l'accento più che sull'esigenza di particolari provvidenze che esauriscono in un breve ciclo di tempo i loro effetti benefici, sulla necessità di impostare piani razionali per una politica economica di produttività sociale, atta ad eliminare quella profonda frattura che si è creata tra nord e sud col progressivo depauperamento di quest'ultimo, determinatasi attraverso la concentrazione dei monopoli capitalistici nelle altre regioni d'Italia.

Il principio stesso dell'unità nazionale sarebbe sufficiente di per sè stesso a dare am-

pia giustificazione a quest'opera di riequilibrio dell'economia del Paese, attraverso un nuovo mercato e persistente indirizzo propulsivo dell'economia delle zone depresse, per riportarle gradatamente ma tenacemente al grado di sviluppo raggiunto dalle aree più progredite. Ma vi è un altro fattore che denota in questa opera di giustizia un interesse preminente delle stesse regioni favorite.

Un recente studio della Svimez ha messo in chiara evidenza il vitale contributo che è destinato a portare il sud nell'incremento effettivo e naturale del nostro Paese nel settore demografico, così da condizionare l'avvenire di tutta la popolazione attiva italiana. Negli ultimi decenni dello scorso secolo i quozienti di natalità non differivano tra nord e sud, mantenendosi superiori al 35 per cento, e conseguentemente di poco differiva il saggio d'incremento naturale della popolazione.

Dal 1880 al 1936-40 il saggio si contraeva leggermente nel suo complesso, ma mentre nell'Italia settentrionale diminuiva del 25 per cento, aumentava del 35 per cento nell'Italia meridionale. Anche nel periodo 1940-52, in cui il saggio diminuiva complessivamente del 21 per cento, questa diminuzione è rappresentata per il 51 per cento nell'Italia settentrionale, per il 34 per cento in quella centrale e solo per il 2 per cento nell'Italia meridionale. Sicchè nell'ultimo triennio l'incremento naturale della popolazione del Mezzogiorno rappresenta il 65,6 per cento della eccedenza naturale del Paese con una quota assoluta attuale del Mezzogiorno quasi doppia di quella del Nord. È quindi evidente il peso decisivo che è destinato ad esercitare la popolazione meridionale, se, progressivamente, le classi giovani — cioè la popolazione attiva — va concentrandosi sempre più nel Mezzogiorno, mentre nel centro e nel settentrione crescerà la percentuale delle classi anziane.

E poichè è interesse nazionale che le classi giovani meridionali crescano con una preparazione adatta alle loro future mansioni, il peso sia del maggiore onere per l'allevamento delle nuove generazioni sia per la qualificazione professionale di queste non può essere sopportato che dalla Nazione tutta. Perchè — e sia detto qui per inciso — l'aspetto più preoccupante della disoccupazione che attanaglia il Mezzogiorno non è soltanto problema di numero, tale cioè da potere fare prevedere la sua soluzione con l'applicazione di determinate provvidenze nel volgere di un certo tempo, ma anche e soprattutto problema di qualificazione professionale, cui non sono stati finora apprestati gli strumenti idonei alla sua soluzione.

Per avere una idea della particolare ed eccezionale situazione della città di Bari basti considerare che, mentre Bari occupa il primo posto — fatta eccezione della Capitale, laddove il fenomeno trova la sua accentuazione nell'immigrazione — tra i comuni di oltre duecentomila abitanti con un indice di incremento di 283,4 rispetto al censimento del 1901 (indice che degrada per le altre città da 235 fino a 148,3), ha, per converso, la più bassa percentuale di addetti alle unità locali nel settore delle attività economiche censite nel 1951, vale a dire il 13,9 rispetto al 42,5 di Milano e al 15 della stessa Napoli.

Alla luce di guesta verita irrefutabile la intitolazione di legislazione « a favore » del Mezzogiorno, o di questa o quella città meridionale, appare manifestamente errata, e in errore sono anche coloro che pensano all'efficacia miracolista di una legge generale, partendo dalla inidoneità delle leggi sin qui emanate. Anche nel campo della politica legislativa per il Mezzogiorno vi sono problemi di carattere generale e problemi speciali che richiedono strumenti di analoga natura.

La legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno, 10 agosto 1950, n. 646, le successive leggi 23 marzo 1952, n. 166; 25 luglio 1952, n. 949; 17 ottobre 1952, n. 1317, colgono problemi di comune e generale interesse del Meridione, ma non hanno potuto e non potevano, per il loro carattere particolare, prendere in considerazione e risolvere i problemi di carattere speciale di determinate singole città. Chè, anzi, la particolare caratterizzazione dei problemi speciali e la impossibilità della loro impostazione e soluzione, nel quadro della legislazione generale per il Mezzogiorno, è la prova della proprietà stessa del metodo e delle finalità perseguite da codesta legislazione generale. La quale constatazione dimostra e, ad un tempo, giustifica la comune convinzione che i problemi più ponderosi che assillano la città di Bari non trovano alcuna

soluzione nelle leggi vigenti. Posto dunque che questi problemi si inquadrano nelle finalità di politica economica e sociale che sono alla radice della legislazione per il Mezzogiorno, si tratta perciò di non correggere la legislazione vigente, ma di integrarla opportunamente per realizzare in pieno alcuni postulati che per il carattere stesso di quella legislazione non sono stati nè realizzati nè presi in esame.

E qui corre l'obbligo di dimostrare se questi problemi sussistano, quale ne sia il carattere e l'importanza che assumono nella vita e per lo sviluppo della regione pugliese.

Si tratta di un complesso massiccio di problemi, di cui alcuni preesistevano all'ultimo conflitto mondiale, mentre altri sono stati posti o acuiti dagli eventi bellici, e altri ancora si sono presentati nell'immediato dopoguerra e tengono tuttora vive le ansie dei pugliesi e dei baresi in particolare.

La portata tutta particolare ed eccezionale di alcuni di tali problemi è dimostrata già dalla esistenza di particolari provvedimenti legislativi seppure inadeguati.

L'esame che ne seguirà di tutti cotesti problemi ci porterà immediatamente al riconoscimento di quel preminente generale interesse, che si è rilevato nelle considerazioni che precedono, di tal che se una preoccupazione può presentarsi nell'iniziare la loro disamina essa è posta dall'ordine di trattazione, essendo denominatore comune e invariabile « l'urgenza e la indifferibilità della loro soluzione ».

A) EDILIZIA POPOLARE.

Il problema dell'edilizia popolare nel dopoguerra ha assunto, com'e noto, carattere e importanza di pubblico e generale interesse, per cui vari e notevoli sono stati fin qui i provvedimenti adottati, sia per favorire l'incremento dell'attività edilizia privata con lo esonero dal pagamento delle imposte sui materiali da costruzione, sia contribuendo con facilitazioni e concorsi in base alle vigenti disposizioni di legge.

Per quanto riguarda la città di Bari, all'attuazione dei programmi delle costruzioni di case popolari ed economiche sono interessati, oltre il Comune, l'Amministrazione provinciale, l'Istituto delle case popolari, l'Ufficio del Genio civile, l'Istituto case del mezzogiorno, l'Istituto per l'edilizia economica e popolare, l'I.N.C.I.S. e il Ministero della difesa.

Il complesso dei finanziamenti in parte investiti ed in via di concessione per la costruzione delle case in esame, si aggira intorno a 7 miliardi di lire.

Questa cifra dà la possibilità di valutare la consistenza numerica delle nuove abitazioni costruite e da costruire, che in via di approssimazione si può calcolare in un complesso di 16.500 vani, ivi compresi 5.500 accessori.

Nell'attuazione dei programmi sopracennati, degni di particolare rilievo sono i piani tecnico-finanziari del settennio di cui alla legge 28 febbraio 1949, n. 43, della Gestione I.N.A.-Casa, la quale in base ai fondi assegnati e deliberati dal Comitato di attuazione, potrà presumibilmente costruire circa 7.000 (settemila) vani, compresi gli accessori.

Al complesso dei 16.500 vani che si inquadrano nell'attività edilizia sovvenzionata, facente capo agli Enti, di cui si è fatto cenno, vanno aggiunte le costruzioni eseguite dalle imprese private, cooperative e singoli proprietari, il cui apporto — che si manifestò di una certa consistenza a partire dal 1949 — si può valutare all'incirca di 14.869 vani, per nuove costruzioni, ricostruzioni, sopraelevazioni ed ampliamenti, di cui 7.897 vani utili, come si desume dai relativi dati statistici.

Stabilito in via di larga approssimazione che l'attività edilizia esercitata dagli enti pubblici e dai privati darà un complesso di nuove abitazioni pari a 18.897 vani utili, oltre gli accessori, vien fatto di esaminare ora in quale proporzione l'incremento edilizio succennato inciderà sull'enorme fabbisogno totale di case della città di Bari.

È da rilevare, a priori, che i problemi impostati agli effetti delle indicate costruzioni — per quanto comportino la esecuzione di lavori di grande mole — sono lontani dal pervenire alla copertura della paurosa carenza di case, che, com'è noto, è il substrato permanente di un diffuso, gravissimo stato di disagio della popolazione, che in taluni riscontri

dà luogo a situazioni veramente raccapriccianti nelle sfere delle classi più umili.

I fattori generatori della crisi edilizia nella quale si dibatte la città, vanno ricercati in un duplice ordine di cause che derivano essenzialmente: a) dalla lunga stasi edilizia in contrapposto alla dinamica dell'incontenibile fenomeno di accrescimento naturale della popolazione; b) da particolari condizioni locali che sono connesse al problema ponderoso della città vecchia, nonchè alle non poche case distrutte o rese inabitabili dai danni bellici.

Giova ricordare le seguenti risultanze statistiche emerse dalla rilevazione del recente censimento generale della popolazione:

1. L'incremento naturale, dal 1936 al 1951, è stato di abitanti 70.979, con una media annua, approssimata, di 4.600 unità.

Infatti, la popolazione residente, censita al 5 novembre 1951, risulta di abitanti 267.726 contro 196.747 censiti nel 1936.

L'aumento subito, come enunciato dal notiziario I.S.T.A.T. n. 20 del 1º dicembre 1952, risulta del 35,3 per cento, di talchè la nostra città, in ordine di incremento della popolazione, è al terzo posto rispetto ai 25 maggiori centri d'Italia aventi una popolazione di oltre 100.000 abitanti.

2. Le abitazioni vere e proprie occupate sono 49.519 nella città nuova e 4.914 nella città vecchia; vanno aggiunte le grotte, baracche, costruzioni posticce, che risultano di n. 5.511, nelle quali vivono in condizioni drammatiche e inumane ben 5.717 nuclei familiari con oltre 25 mila abitanti, cioè circa il 10 per cento dell'intera popolazione.

Sono migliaia di famiglie, le quali intristiscono in ambienti fetidi e malsani, veri focolai di malattie e di immoralità, laddove, fra l'altro, durante i mesi invernali la pioggia penetra a rivoli formando strati di sporca fanghiglia. Questi agglomerati si addensano e si dilatano sempre più entro il perimetro di alcuni siti della Città, noti sotto il nome di Cortile Speranza — La Socia — Corso Mazzini — Rioni Boffoli e Levi — ex Ospedale San Pietro — ex G.I.L. e infine Campo Torre Tresca. Quivi, allo scopo di fronteggiare, in via transitoria, l'imperioso bisogno di dare rifugio alle famiglie assolutamente

prive di tetto, sono state allogate finora 390 famiglie con 1.600 persone che, nonostante tutte le cure della civica amministrazione, vivono in condizioni degradanti. Di recente, a seguito dei numerosi sfratti eseguiti, non poche altre famiglie sono state avviate allo stesso Campo, ed in mancanza di baracche si è dovuto ricorrere a riprese all'impianto provvisorio di tendoni forniti dalla Croce Rossa.

Alcuni aspetti del quadro desolante che imprime una indicibile sofferenza morale al più freddo osservatore, sono ritratti in alcune fotografie consegnate alla Presidenza del Senato.

3. Limitatamente alle abitazioni vere e proprie, risulta che il numero complessivo dei vani abitati è di 117.423, per cui, operando sul rapporto medio tra abitanti (267.726) e vani abitati, si perviene alla determinazione del coefficiente di abitazione che è di 2,28 abitanti per vano.

La situazione in esame assume aspetti allarmanti quando si consideri che nella città vecchia si riscontra una elevatissima densità edilizia con una popolazione di 31.024 abitanti, i quali occupano 9.118 vani. Ne deriva che, nel quartiere San Nicola, il coefficiente medio di abitazioni si eleva ad abitanti 3,40 per ogni vano, cioè 34 persone per ogni 10 vani ed in alcuni casi troviamo famiglie di 10 persone in un unico locale terraneo.

Alcuni dati, desunti da accertamenti diretti fatti eseguire in loco, danno la misura delle tristi condizioni di vita alle quali sono dolorosamente condannate numerose famiglie che abitano nella città vecchia: su un gruppo di 284 famiglie prese in esame, 187 abitano ciascuna in più vani assolutamente insufficienti e 97 addirittura allogate ognuna in un sol vano. Infatti, 2.036 persone dormono in 674 letti con una media di 4 persone per letto.

È intuibile che numerosi sono purtroppo i casi di malattie polmonari, tracoma e t.b.c.: in via Lamberti n. 12, in un solo vano sono addensati 4 nuclei familiari; il capo di uno di questi è inesorabilmente minato dalla t.b.c. che, nelle condizioni di vita e di ambiente ivi esistenti, ha trovato un terreno adatto per assalire progressivamente tutti gli altri membri della comunità.

Inoltre, nell'edificio già adibito ad ospedale consorziale, da tempo abbandonato perchè pe-

ricolante, a seguito dei bombardamenti e dello scoppio delle navi nel periodo bellico, si sono rifugiate forzosamente parecchie famiglie che non avevano altre possibilità di alloggio. In questo fabbricato, che è sotto la minaccia costante di crollo, 377 persone ammalate vivono in orribili seminterrati e persino nell'ex camera mortuaria dell'ospedale.

Aggiungasi poi la permanente minaccia delle pericolose condizioni di stabilità di una forte percentuale di case che vanno gradatamente crollando. Infatti l'Amministrazione è chiamata quotidianamente ad intervenire d'urgenza per l'immediato allontanamento delle famiglie esposte al pericolo di crolli imminenti. Si intende che questa è una soluzione di ripiego di uno stato di cose che, come dire, ha il carattere di emergenza e che lascia sospesa la risoluzione radicale del problema della casa per le famiglie nel Campo Tresca.

Ponendo ora a raffronto la situazione su esposta con i risultati emersi su scala nazionale, vien fatto di osservare che, per quanto concerne la densità media della popolazione, il coefficiente di abitabilità locale è circa il doppio di quello nazionale, dato che il primo è, come innanzi precisato, di abitanti 2,28 per vano, mentre il secondo è di appena 1,32 (cioè un abitante ed 1/3 per vano); ora — a prescindere dalla profonda disparità che sussiste tra la nostra città ed alcune regioni dell'Italia settentrionale (in Liguria, in Piemonte ed in Val d'Aosta ogni cittadino dispone di più di un vano) — volendo adeguare il fabbisogno di alloggi di Bari alla densità media nazionale si perverrebbe ad una esigenza totale di vani 202.822, e poichè l'attuale disponibilità è di vani 117.423 ne discende che sussiste una deficienza di vani utili di 85.399.

Conseguentemente l'incremento edilizio dianzi specificato, valutato in 18.897 vani utili, coprirà appena la quarta parte del fabbisogno totale di 85.399 vani che, per altro, non può considerarsi stazionario in vista del progressivo aumento demografico.

Ne consegue pertanto che, ad esecuzione effettuata dei piani programmati, risulterà sempre una deficienza di 66.502 vani utili che, aumentati degli accessori, dànno un complesso di circa 90.000 stanze con una spesa di oltre 35 miliardi.

Rappresentata — a grandi linee — qual'è la situazione degli alloggi e in quale tenue misura concorreranno ad attuarne la crisi le costruzioni che gli Enti pubblici ed i privati vanno realizzando, balza di tutta evidenza che il problema della casa in Bari è tutt'altro che sulla via della soluzione e che su di esso va richiamata tutta l'attenzione degli organi governativi per evitare che la situazione precipiti sino all'inverosimile.

È pertanto di evidenza solare che il problema delle case a Bari — nonostante le provvidenze e le realizzazioni finora conseguite — si presenta eccezionalmente preoccupante, talchè la civica Amministrazione, compresa delle necessità inderogabili di non dilazionare l'esame in profondità di tutte le possibili soluzioni che potevano concorrere ad alleviare la crisi, non ha mancato di escogitare ogni mezzo capace di concrete realizzazioni.

È da rilevare a tal riguardo che, purtroppo, il Comune si è trovato nella dolorosa impossibilità di potenziare il programma delle costruzioni di case ultrapopolari con mezzi straordinari di bilancio, date le note disastrose condizioni nelle quali versa la civica finanza.

Ed infatti giova precisare che in confronto a lire 178 milioni circa di residuali disponibilità tributarie vincolabili a garanzia dei mutui, 175 milioni sono già stati assorbiti dai prestiti già contratti ed in corso di ammortamento.

L'attuale disponibilità è, pertanto, di lire 3 milioni e su questa base i mutui stanziati nel bilancio 1953 e retro e non ancora contratti, non trovano ovviamente possibilità marginali di essere garantiti agli effetti del relativo ammortamento che, a conti fatti, comporta la garanzia per la maggiore somma di lire 18 milioni.

Di fronte a siffatte insuperabili difficoltà, considerando il problema in esame alla stregua delle esigenze profondamente sentite dalla collettività, la civica Amministrazione non ha mancato di richiamare ripetutamente l'attenzione del Governo sulla urgenza di assicurare un modesto tetto a 25 mila diseredati che vivono in condizioni spaventose nelle anguste e logore baracche, nelle grotte, nelle costruzioni posticce, nei seminterrati, nei corridoi delle scuole e sotto tendoni improvvisati.

Indubbiamente il Governo, come ebbe a preannunciare, non mancherà di potenziare i programmi già impostati e di svilupparli più intensamente in quelle zone in cui il fenomeno si rivela più preoccupante, ma il problema dell'edilizia popolare di Bari è estremamente grave e richiede interventi veramente eccezionali.

Il problema della casa a Bari è il presupposto fondamentale per assicurare quel progresso economico e sociale che il Governo ha inteso di perseguire con la legge 25 luglio 1952, n. 949, recante provvedimenti per lo sviluppo dell'economia.

Le inenarrabili difficoltà nelle quali atrocemente si dibattono migliaia di famiglie senza tetto rivestono carattere di eccezionale gravità non meno di quelle di altre città meridionali, come Napoli e Matera, a favore delle quali il Governo è intervenuto promuovendo apposite leggi straordinarie che autorizzano la spesa di vari miliardi a carico del bilancio dello Stato per la costruzione di case ultrapopolari.

A questo scopo con l'articolo 2 della presente proposta di legge viene autorizzata la spesa di lire cinque miliardi per la costruzione di case ultrapopolari nella città di Bari.

B) RISANAMENTO DI BARI VECCHIA.

Il problema del risanamento igienico sanitario di Bari vecchia fu affrontato sin dal 1931, quando, con regio decreto 5 novembre 1931, n. 1479, convertito in legge 24 marzo 1932, n. 431, fu dichiarato di pubblica utilità ed approvato il piano regolatore edilizio della città vecchia.

Senonchè il termine di 20 anni assegnato per l'esecuzione del piano, decorrente dal 5 novembre 1931, ebbe a scadere nel 1951 senza che fosse stato possibile dare inizio all'esecuzione per sopravvenute difficoltà, aggravate dalla mancanza dei necessari mezzi finanziari.

Nel 1950 l'Amministrazione comunale, ripreso in esame il problema, proponeva al Governo — con dettagliata relazione — l'adozione dei provvedimenti di legge utili alla concreta realizzazione del piano in questione, previa proroga del termine di 20 anni.

Nella relazione furono messe in risalto le ragioni di natura igienico-urbanistiche, sociali e di sicurezza pubblica che rendevano improrogabile l'attuazione di quel programma, per il quale veniva chiesto un finanziamento di lire 1.125.000.000 circa da ripartirsi fra lo Stato ed il Comune, oltre ad una spesa di lire 1.600.000.000 a totale carico dello Stato per la costruzione di alloggi popolari, occorrenti per ospitare le famiglie da sfrattare dalle abitazioni da demolire o da risanare.

Con decreto del Presidente della Repubblica in data 21 ottobre 1951, registrato alla Corte dei conti, è stato prorogato al 5 luglio 1958 il termine per l'attuazione del piano in parola.

Con legge 1º luglio 1952 fu autorizzata la Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Bari mutui per un ammontare complessivo di lire 1.200.000.000, assistiti dal contributo statale per il risanamento igienico-sanitario della città vecchia.

Il provvedimento, che tien conto della spesa prevista per la esecuzione del piano regolatore edilizio e per il risanamento della città vecchia, trascura, invece, completamente la spesa di lire 1.600.000.000 occorrente per la costruzione di alloggi popolari necessari ad accogliere le famiglie da sfrattare dalle abitazioni da demolire o risanare.

È facile comprendere che, in tal modo, si rende inoperante il provvedimento adottato, essendone presupposto il preventivo allontanamento delle famiglie dai fabbricati da demolire o risanare. Nè può ritenersi di qualche efficacia il provvedimento di concessione di un mutuo di 200 milioni col contributo statale autorizzato dal Governo e ciò sia per la limitatezza della concessione, sia perchè l'autorizzazione all'assunzione di mutui nelle difficilissime e stremate condizioni del bilancio del comune di Bari, che in seguito si avrà occasione di esaminare, non fa che sbarrare la strada alla soluzione dei problemi sempre crescenti della civica amministrazione.

La soluzione di questo problema, invece, richiede la precedenza assoluta su ogni altro, se si tien conto della sempre crescente e preoccupante gravità della situazione dell'abitato in questione.

I dati statistici dell'ultimo censimento ne dànno la tragica conferma.

Infatti, nella città vecchia troviamo una densità di popolazione elevatissima che raggiunge i 31.000 abitanti, i quali, come si è già rilevato, occupano 9.118 vani con un coefficiente medio di 3,40 abitanti per ogni vano.

Non pochi sono i casi di famiglie di 10 e più persone occupanti un solo locale terraneo, in condizioni d'immorale promiscuità.

Questa la situazione demografica-sociale della zona in esame.

Ma l'aspetto più preoccupante è rappresentato dalle gravissime condizioni statiche di un elevato numero di quelle case secolari, rese ogni giorno più pregiudizievoli alla pubblica incolumità, in quanto oltre alla vetustà delle costruzioni, sono sopravvenuti gli eventi bellici che ne hanno minato ogni residua staticità.

Non meno allarmanti sono le condizioni igieniche di quell'agglomerato di case, prive di acqua corrente e d'impianti di fognatura, aggravato dalla già segnalata forte densità di abitanti per vano.

Tale situazione è resa più preoccupante dalla persistente generale penuria di alloggi in Bari, per cui il problema della città vecchia è un aspetto particolare del più vasto problema dei senza tetto di cui si è innanzi parlato.

Emerge da quanto sopra la necessità assoluta di dare immediata soluzione all'annoso problema dell'apprestamento degli alloggi alle famiglie che dovranno sfrattare dalla città vecchia per dare luogo all'inizio del risanamento igienico-edilizio. Con l'articolo 3 della presente proposta di legge non si intende che riproporre l'autorizzazione alla spesa di lire due miliardi per la costruzione di alloggi ultrapopolari per gli sfrattandi della città vecchia.

C) COMPLETAMENTO OSPEDALE POLICLINICO.

Nel 1932, con decreto ministeriale 22 agosto, inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 dello stesso mese, n. 196, fu costituito fra lo Stato, il Comune, la Provincia e gli altri Enti locali, il Consorzio per la costruzione dell'ospedale Policlinico.

Scopo dell'ente era quello di realizzare in Bari un complesso ospedaliero, nei limiti della spesa di lire 51 milioni, assunto in parti uguali dallo Stato, dal Comune e dall'Amministrazione provinciale di Bari.

L'opera, progettata dall'ingegner Marcovigi, era all'inizio della guerra già completa nel rustico murario dei suoi 18 padiglioni, negli impianti elettrici, termici e sanitari.

Prospettato dal Consorzio in varie riprese all'onorevole Ministero dei lavori pubblici che il Comune e la Provincia non erano in grado di fronteggiare ulteriori spese per il completamento del Policlinico, con speciale provvedimento legislativo (legge 30 marzo 1942, numero 436), lo Stato si accollò l'onere di lire 25 milioni per la ultimazione delle opere.

Senonchè, durante la guerra tutto il Policlinico fu occupato, in un primo tempo dalle truppe italiane e successivamente dagli alleati, per cui non fu possibile portare a termine i lavori di completamento ed utilizzare quindi il finanziamento di cui alla su menzionata legge 30 marzo 1942.

L'occupazione procurò danneggiamenti e distruzioni nei complessi murari ed ancor più negli impianti tecnologici, tanto da richiederne la completa rifazione.

Liberato il Policlinico, si presentò assillante il problema del suo completamento previa riparazione dei danni subiti.

Con gli esigui mezzi finanziari ottenuti sui fondi dei danni bellici, è stato possibile ripristinare alcuni padiglioni. La quasi totalità dei fabbricati è invece tuttora in uno stato di completo abbandono, mentre assillante si presenta la rimessa in efficienza del Policlinico per togliere dal continuo depauperamento le opere e per consentire alle cliniche universitarie — che attualmente svolgono la loro opera in locali insufficienti ed inidonei, o quali ospiti di altri Istituti — di avere una sede confacente alle necessità della funzione didattica-ospedaliera.

Il vivissimo interessamento del Consorzio, del Comune e dei parlamentari, nonchè la comprensione degli Organi governativi, ha portato all'adozione della legge 17 maggio 1952, n. 620, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* numero 139 del 18 giugno 1952.

Detta legge comporta l'assunzione da parte dello Stato della spesa di lire 1.200.000.000 per il completamento del Policlinico, da rim-

borsarsi per il 50 per cento dagli enti locali in 30 rate annuali costanti senza interessi, decorrenti dal terzo anno successivo all'approvazione dell'ultimo atto di collaudo.

Senonchè il Comune e la Provincia non sono in grado di accollarsi detto onere date le condizioni deficitarie dei loro bilanci.

In particolare, sul contingente della sovrimposta e delle imposte di consumo delegabili in complessive lire 177.800.910, il Comune ha assunto impegni con rilascio di delegazioni assorbenti detta disponibilità per cui trovasi nella impossibilità di garantire finanche l'ammortamento di mutui occorrenti al finanziamento di opere, quali costruzione di cimiteri, scuole, fognature, acquedotti, la cui esecuzione presenta carattere di assoluta urgenza.

Per tale motivo il Consiglio di amministrazione del Policlinico, l'Amministrazione provinciale ed il Consiglio comunale di Bari, hanno chiesto al Governo che la ripetuta legge 17 maggio 1952, n. 620, sia integrata da altro provvedimento legislativo di assunzione a totale carico dello Stato dell'intera spesa di lire 1.200.000.000 occorrente per il completamento del Policlinico, così come era stato disposto con la legge 30 marzo 1942, n. 436.

L'adozione dell'invocato provvedimento non costituirebbe che la conferma del precedente provvedimento legislativo del 1942, rimasto ineseguito a causa delle vicende belliche, oggi tanto più giustificato dalle aggravate situazioni deficitarie degli enti locali, ed in considerazione del fatto che la rivalutazione di quell'onere di 25 milioni, in base al coefficiente di svalutazione di 50 volte, dà all'incirca la somma di lire 1.200 milioni che lo Stato dovrebbe accollarsi nell'intero ammontare.

D'altra parte, un provvedimento analogo a quello richiesto è stato adottato per la sistemazione delle cliniche dell'Università degli studi di Padova con la legge in data 25 maggio 1952, n. 627, pubblicata nella stessa Gazzetta Ufficiale del 18 giugno 1952, n. 139, che riporta quella concernente il completamento dell'Ospedale Policlinico di Bari, e pertanto, anche indipendentemente dall'obbligo assunto dallo Stato con la legge del 1942, il provvedimente si impone per ragioni di uguaglianza di trattamento.

Con l'articolo 5 della presente proposta di legge viene perciò autorizzata la spesa di lire due miliardi, quale si prevede la spesa per il completamento dell'Ospedale Policlinico, ad integrazione e sostituzione degli oneri assunti dallo Stato con la legge 17 maggio 1952, numero 620.

D) COMPLETAMENTO EDIFICI UNIVERSITARI.

L'Università di Bari fu istituita, come è noto, nel 1925. Dotata da principio di una sola facoltà, quella di medicina, fu successivamente accresciuta, prima della guerra, dalle facoltà di giurisprudenza e di farmacia e poi di economia e commercio (trasformazione quest'ultima del vecchio glorioso Istituto di scienze economiche e commerciali), e poi ancora di scienze agrarie. Durante e dopo la guerra le condizioni particolari del nostro Paese portarono all'istituzione di corsi provvisori di lettere, filosofia, magistero, ingegneria, scienze naturali, lingue e letterature straniere, veterinaria: corsi poi trasformati, in gran parte, in regolari facoltà. Siffatta trasformazione. profondamente rispondente alle necessità di studio dei nostri giovani e sollecitata da enti ed istituzioni pugliesi e delle regioni limitrofe seguì con un'assegnazione, da parte dello Stato all'Università di Bari, di una somma del tutto irrisoria di lire 45.000.000, laddove occorrevano miliardi per costruzioni, installazioni, attrezzature didattiche e scientifiche e simili.

Le vecchie facoltà dovettero quindi ospitare le nuove e quasi tutte si ridussero in locali angusti, inadatti, che spesso offendono, addirittura, gli studi. E così il palazzo Ateneo, l'edificio della Facoltà di economia e commercio, i locali tenuti in fitto nel palazzo della Camera di commercio e finalmente l'edificio della Facoltà di agraria, costruito quest'ultimo nell'immediato dopoguerra, in esecuzione di vecchio progetto, dovettero servire a bisogni per lo meno triplicati, quando l'accresciuta popolazione scolastica avrebbe, a stento, potuto far ritenere sufficienti quegli edifici per le ne-

cessità alle quali originariamente provvedevano.

E così si è verificato che talune Facoltà e corsi non hanno sede stabile, che intere Facoltà tecniche sono costrette in pochi vani, mentre abbisognerebbero di più edifici, che istituti scientifici di preminente importanza sono addirittura allogati in cantine umide ed oscure.

La ricerca scientifica, almeno per talune Facoltà, è compromessa, se non addirittura resa impossibile, e più compromessa è la preparazione dei giovani.

Non va dimenticato che l'Università di Bari è, per popolazione scolastica, la quarta d'Italia, dopo Roma, Napoli e Bologna e che le Facoltà e corsi che più sperimentano difficoltà di ogni genere raccolgono ben 4.500 studenti.

Naturalmente è tutta l'Università che ne soffre e con i 4.500 studenti ne soffrono i rimanenti 8.500.

Le necessità essenziali si possono così riassumere:

1) costruzione sul suolo edificatorio ancora disponibile del Policlinico di un grande edificio che possa accogliere quegli istituti della Facoltà di medicina e chirurgia (patologia generale, farmacologia, fisiologia, chimica biologica, igiene, microbiologia), che non sono previsti nei piani costruttivi già finanziati dalla apposita legge 17 maggio 1952, n. 620:

Istituti n. 6 - spesa lire 500.000.000.

Siffatta costruzione è anche resa indispensabile per liberare completamente dagli istituti di medicina l'edificio Ateneo per farlo servire non solo alle Facoltà che già ospita (giurisprudenza e farmacia) ma alle altre che vi saranno trasferite come: lettere, filosofia, magistero e, in parte, scienze, quando tutte le cliniche avranno trovato sede nel Policlinico;

2) costruzione, sul suolo di proprietà dell'Università, in via Salerno, di tutti gli edifici del futuro Politecnico barese:

spesa preventivata lire 1.500.000.000.

3) costruzione, nel medesimo suolo, dell'Istituto di fisica sperimentale ed insegnamenti connessi, dell'Istituto di chimica generale e speciale, dell'Istituto di botanica con relative serre:

Istituto di fisica — Spesa preventivata lire 200.000.000

Istituto di chimica — Spesa preventivata 300.000.000

Istituto di botanica — Spesa preventivata 200.000.000

Istituto sussidiario per gli insegnamenti di zoologia, anatomia, ecc. — Spesa preventivata . . . 200.000.000

Per gli impianti fissi e per le relative attrezzature sono state, poi, preventivate lire 600.000.000.

Queste cifre dicono l'imponenza del problema che assilla l'Università di Bari.

Le necessità fatte presenti e che toccano tanto da vicino il progresso dalla scienza e l'avvenire dei nostri figli rischierebbero di permanere per decenni e decenni se non intervenisse decisamente e concretamente lo Stato.

Un esame della più recente legislazione italiana dimostra, all'evidenza, di quali e quanti provvedimenti eccezionali abbiano beneficiato fin qui le Università del nostro Paese.

Per citare i più recenti:

la legge 28 febbraio 1953, n. 103, che ha concesso tre miliardi all'Università di Roma; la legge 9 aprile 1953, n. 297, che ha concesso due miliardi all'Università di Napoli proprio per provvedere ad esigenze edilizie. E si tratta di antiche Università, già largamente provvedute.

Ancora risulta che, interpretandosi estensivamente leggi e disposizioni, il Ministero dei lavori pubblici abbia provveduto per alcune Università dell'Italia centrale e settentrionale non solo a ricostruzioni in dipendenza dei danni bellici, ma addirittura, e per cifre rilevantissime, a costruzioni completamente ex novo di interi edifici universitari.

Giustizia esige che anche per Bari, che ebbe i suoi edifici universitari devastati all'interno dagli occupatori, ma non colpiti all'esterno da bombardamenti e che non ha potuto beneficiare dei provvedimenti per la ricostruzione, largamente intesa, dei suoi fabbricati e che ha visto accresciuti a dismisura i suoi bisogni, lo Stato

intervenga nella soluzione del problema della giovanissima Università.

Con l'articolo 6 della presente proposta di legge viene perciò autorizzata la spesa di lire tre miliardi per il completamento degli edifici universitari.

E) PALAZZO DI GIUSTIZIA

E per accennare ad uno degli altri problemi assillanti di Bari va segnalata la condizione indecorosa, umiliante degli uffici giudiziari attualmente ospitati in un ex edificio scolastico.

Il problema sorto da circa trent'anni con la istituzione della Corte di appello e via via ingigantitosi col moltiplicarsi delle esigenze fino alla recente istituzione della Corte di assise di appello non può essere ulteriormente dilazionato senza compromettere col funzionamento dei servizi il prestigio dell'alta funzione statale.

In ragione dell'interesse diretto dello Stato e della impossibilità assoluta del Comune di programmare sia pure in un lontano futuro la realizzazione di questo problema si giustifica l'eccezionale intervento dello Stato nella spesa presumibile di un miliardo.

F) OPERE PORTUALI

Il porto di Bari si è venuto adeguando di mano in mano alle esigenze dei traffici e copre oramai una superficie di 350 ettari mentre il bacino portuale esistente fino al 1923 non era che di 47 ettari, con fondali molto meno profondi di quelli attuali.

Le caratteristiche del movimento portuale, la natura delle merci in arrivo ed in partenza, la portata delle navi che frequentano il porto hanno senza dubbio esercitato la loro influenza sulla impostazione del progetto del 1923. Bari aveva allora un intenso traffico col vicino Levante e specialmente con i mercati balcanici, mentre il traffico petroliero non esisteva.

La sopravvenuta utilizzazione dei petroli albanesi e l'impianto a Bari dello stabilimento dell'A.N.I.C. hanno determinato una situazione nuova che si riallaccia a tutta una evoluzione in atto nelle correnti dei traffici marittimi e che attraverso il potenziamento dell'industria petrolifera locale, dopo la costituzione della S.T.A.N.I.C., ha portato la città ad uno dei posti più elevati fra i porti italiani.

Si deve, infatti, principalmente al petrolio se il movimento commerciale del porto di Bari è passato

> da tonn. 473.997 nel 1937-38 1.137.356 >> 1948 a 1.404.103 1949 >> a 1.633.385 1950 2.216.1921951 a 2.591.0221952.

Senonchè notevoli deficienze si lamentano, in parte imputabili al fatto che la costruzione fu sospesa per il periodo bellico ed ha subito una nuova battuta di arresto nel dopoguerra per fronteggiare prima di tutto le necessità della ricostruzione. Ma le esigenze di anteguerra non sono venute a mancare, anzi il programma di trasformazione agraria e di potenziamento industriale, che investe appunto gran parte del retroterra di Bari, rende non solo attuale ma addirittura indifferibile il problema del completamento del porto per la protezione della sua imboccatura, tenendo presente la necessità di impostare la costruzione di una darsena per i petroli, che risponda alle esigenze del movimento presente e tenga conto anche degli sviluppi futuri prevedibili.

La consistenza della flotta mondiale va adeguandosi infatti agli sviluppi del traffiffico petroliero. Il suo tonnellaggio è salito da 16 milioni nel 1939 a 32 milioni nel 1952. Di fronte a tale stato di fatto che evidenzia l'assoluta necessità ed urgenza di provvedere alla costruzione della darsena dei petroli è da tener presente che essa investe interessi di numerose attività collegate alla lavorazione del grezzo e che sono anche indispensabili per assicurare il lavoro alle numerose maestranze impiegate sia dalla S.T.A.N.I.C. direttamente sia dalle attività sussidiarie.

Pertanto la tesi che la costruzione della darsena sia di interesse esclusivamente privato e che lo Stato debba restare estraneo alla relativa spesa non ha fondamento, e del resto se ne ha la riprova nell'intervento dello Stato medesimo in costruzioni del genere in altri porti.

È invece da ritenere che l'opera sia di interesse prevalentemente pubblico e che lo Stato debba se mai valutare in quale misura la S.T.A.N.I.C. sia doveroso che intervenga nella spesa all'uopo necessaria.

È quindi di tutta evidenza la necessità di un piano regolatore e di utilizzazione delle aree portuali e nel quale si tenga conto delle complesse esigenze funzionali del porto di Bari, esigenze che non possono essere riguardate alla luce di una situazione del tutto contingente, determinata dall'attuale limitazione dei traffici con i Paesi del vicino oriente, ma bensì in relazione alla funzione naturale e storica del porto di Bari quale appunto si è palesato sempre nei tempi in cui non esistevano le attuali restrizioni di traffico nel campo delle merci varie e la cui eliminazione è nelle aspirazioni unanimi dei popoli e non potrà a lungo ritardare.

a) Zona franca.

Solo in un centro di naturale convergenza delle principali vie di traffico marittimo, già alimentato da un ricco hinterland e dotato di adeguate industrie ausiliarie può, infatti, giustificarsi la organizzazione di quel complesso di servizi che è collegato al regime di franchigia doganale e che può effettivamente contribuire al sorgere di nuove industrie ed alla formazione di depositi di merci per lo smistamento, la manipolazione e tante altre operazioni.

Il porto di Bari, al centro del Mediterraneo ed in posizione particolarmente vantaggiosa per quanto riguarda gli scambi con i mercati del vicino Levante, ha già una solida base di movimento commerciale.

La Camera di commercio ha prospettato da tempo la necessità di creare una zona franca portuale, da utilizzarsi per scopi commerciali ed industriali. Ma perchè la pratica possa ricevere l'auspicata definizione è necessario che nel piano regolatore venga delimitata e realizzata la zona idonea a tale uso. Per quanto riguarda invece la ricostruzione del deposito franco, distrutto nel periodo di guerra, la Camera di commercio, dopo aver espletato la pratica per il rimborso con il Sottosegretariato per i danni di guerra, è giunta ad ottenere che sia disposta la relativa liquidazione, così che

può ritenersi che questo problema non tarderà ad avere la sua realizzazione.

b) Silo per cereali.

Ma le banchine del porto di Bari attendono anche un'altra realizzazione, che ha grandissima importanza, tenuto conto del movimento di cereali che normalmente si svolge e dell'auspicata ripresa dei traffici con il levante: la costruzione di un silo che consenta la rapida discarica delle navi e faciliti lo smistamento dei cereali.

Nel primo semestre del 1953 si è avuto nel porto di Bari un movimento di 65.773 tonnellate di cereali, ma è evidente che tale commercio riceverebbe maggiore impulso se si avesse la disponibilità di mezzi celeri, alla pari dei principali porti nazionali.

È quindi urgente la realizzazione di impianti di così grande utilità e rispondenti alle esigenze dei traffici moderni.

c) Magazzino merci varie.

Altra necessità vivamente sentita è quella della ricostruzione di un magazzino di deposito per le merci varie, in sostituzione di altro già esistente sulle banchine e distrutto per eventi bellici.

d) Attrezzatura delle banchine.

Per quanto riguarda il completamento della attrezzatura del porto, va segnalata la necessità della installazione di altre tre gru sulle banchine 16-18, di altre tre sulle banchine 13-14 e la rinnovazione delle tre gru « Marion » a motore con altrettante gru elettriche, nonchè l'impianto di scaricatori meccanici per il carbone.

Questi scaricatori rivestono grandissima utilità in quanto accelerano le operazioni di discarica e possono perciò facilitare la destinazione a Bari dei carichi di carbone. Nel porto di Trieste si è realizzata con cinque di tali scaricatori, di recente installazione, la resa di 405 tonnellate per ora-nave, scaricando cioè in meno di 26 ore una nave di oltre 10.000 tonnellate.

e) Stazione passeggeri.

Le esigenze dei traffici moderni rendono sempre più indispensabile la costruzione di una

stazione passeggeri senza la quale non può evitarsi una deviazione più o meno grave del transito verso altri porti che già dispongono di tali servizi.

f) Potenziamento dei servizi marittimi.

La vitalità del porto di Bari è preziosa per i nostri commerci e la nostra industria e per l'impiego di una numerosa mano d'opera che, per lunga tradizione, ha tratto dal lavoro portuale la sua prevalente fonte di vita. A differenza di altri porti, dove i lavoratori portuali regolarmente iscritti sono in numero ridotto, il porto di Bari ha un forte carico di lavoratori appartenenti alla locale Compagnia portuale. Perciò mentre da una parte è urgente assicurare la continuità del movimento petroliero per i motivi sopra esposti, dall'altra è necessario intensificare l'afflusso delle merci di massa e consentire che, attraverso l'aumento dei servizi regolari, si sviluppi anche il movimento delle altre merci, sia all'importazione e sia all'esportazione. Ciò anche per contribuire a fronteggiare le conseguenze della soppressione, in dipendenza della guerra, di numerose linee di navigazione che facevano capo a Bari.

Ma tutto ciò non può essere assicurato se non si assicuri l'assetto dei servizi funzionali.

Con l'articolo 8 della presente proposta di legge viene perciò autorizzata la spesa di lire 12 miliardi che si prevede necessaria per l'esecuzione delle opere di completamento del porto di Bari.

G) IMPIANTI FERROVIARI

Il piano regolatore per la città di Bari, elaborato dal compianto architetto Petrucci nel 1935, era tutto impostato sull'allontanamento verso sud, nella zona di Carrassi, della stazione delle Ferrovie dello Stato con tutti i suoi impianti; sostituiva all'attuale piazzale una grandiosa passeggiata-parco, come le moderne parkways, e immaginando che tutta la zona di ampliamento a sud dovesse sostituire per importanza, nella vita cittadina, l'attuale centro murattiano, prevedeva tutte le necessarie demolizioni nei quartieri che sin d'allora andavano disordinatamente sorgendo a sud.

Quel Piano, per allora concepito con largo respiro e coerenza, non potè avere la legale approvazione per la netta contrarietà dell'Amministrazione ferroviaria, e per l'ingente dispendio che la soluzione avrebbe portato; nè valsero gli interventi insistenti delle varie autorità.

In occasione della rielaborazione del Piano, eseguita dagli architetti Piacentini e Calza-Bini ed in corso di approvazione, è parso assurdo insistere su tale soluzione oggi che impoverite sono purtroppo le finanze statali e accresciuti a dismisura i costi delle opere.

È tuttavia innegabile realtà che la Città deve avere il suo ampliamento verso sud, come bene aveva visto anche il Petrucci; ma la zona sud, per la frattura rappresentata dal piazzale e dagli impianti ferroviari, (malamente e insufficientemente oltrepassati con i due sottopassaggi e la meschina passerella pedonale) non potrebbe mai nelle attuali condizioni offrire la possibilità di uno sviluppo edilizio adeguato per tono e importanza alla dignità dell'armonia della Bari murattiana e del suo superbo lungomare. Oltrepassare nelle attuali condizioni la frattura ferroviaria è per i cittadini baresi come l'andare « fuori porta » in altre città; è andare verso una periferia meno appetibile e avulsa dalla vita del centro; e tanto più questa impressione è giustificata dal tenore povero e sciatto delle costruzioni già sorte che, salvo poche eccezioni, sono intramezzate da stabilimenti e officine mal collocate e da capannoni fatiscenti.

Ferma restando perciò la situazione e tutti i suoi impianti, il piano regolatore prevede la eliminazione degli impedimenti che la cintura di ferro dei binari in corsa a oriente e a occidente oppone al naturale espandersi e assestarsi della città.

Così è stato previsto e studiato nel piano regolatore lo spostamento del primo tronco della Bari-Lecce che, percorrendo un primo tratto parallelo alla Sud-Est, libera ad oriente una delle più belle e sane zone sul mare, per una estensione di oltre 130 ettari, dove potrà sorgere tra parchi e giardini pubblici e privati uno dei più moderni e ridenti quartieri della città.

Con l'articolo 9 della presente proposta di legge viene perciò autorizzata la spesa di lire 1 miliardo e 500 milioni per la deviazione del primo tronco della Bari-Lecce.

-- 13 --

H) RIASSETTO DELLA FINANZA COMU-NALE ED ESECUZIONE DI OPERE DI INTERESSE LOCALE

La mole dei problemi che sono stati sinora esaminati dà già la misura della imponente portata finanziaria che essi assumono, e con ciò stesso dell'assoluta necessità dell'intervento straordinario dello Stato che ne assicuri la risoluzione certa in un congruo ma predeterminato periodo di tempo, risoluzione che non può essere, ne è dato ricercare per altre vie.

Anche, infatti, per alcuni di tali problemi — ad esempio l'edilizia popolare — per i quali potrebbe sembrare possibile una risoluzione nel quadro della legislazione vigente (legge Tupini 3 agosto 1949, n. 589) la soluzione è impossibile per altre considerazioni che attengono alla entità dei problemi da risolvere, alle limitate disponibilità annuali di fondi per contributi statali e per concessioni di mutui da parte della Cassa depositi e prestiti e alla impossibilità, infine, del Comune di garantire i mutui stessi.

Per una analisi particolareggiata della eccezionale situazione finanziaria del comune di Bari dovremmo qui ripetere la documentata relazione della Ragioneria e della Giunta municipale alligata al bilancio del Comune per l'esercizio 1953.

Ma una visione sintetica che connota sufficientemente la situazione è data dai disavanzi della parte ordinaria e della parte straordinaria degli ultimi quattro esercizi finanziari:

A) DISAVANZO ECONOMICO ORDINARIO.

| Anno | Previsto in bilancio | Ammesso dalla Com- missione centrale | Contributo statale in capitale | |
|------|----------------------------|---|--------------------------------------|--|
| 1950 | 436.000.000 | 323.640.000 | 107.880.000 | |
| 1951 | 408.600.000 | 322.500.000 | 107.500.000 | |
| 1952 | 466,641.175 | 391.500.000 | 100.000.000 | |
| 1953 | 563.000.000 | | | |

B) OPERE FINANZIATE CON PROVVEDIMENTI STRAORDINARI (Mutui).

| Anno | | | Im ho orto | |
|------|--|----------|-------------|-------------|
| 1950 | | L. | 526.000.000 | (accertate) |
| 1951 | | » | 314.000.000 | » |
| 1952 | | » | 206.700.000 | » |
| 1953 | | » | 297.000.000 | (previste) |

I due elementi decisivi esposti — se se ne toglie sul primo di essi la quota mediamente di un terzo che lo Stato corrisponde a titolo di contributo in capitali — indicano il grado di indebitamento annuale dell'ente per disavanzo ordinario e per opere straordinarie in quanto entrambi, in difetto di fondi patrimoniali, comunemente vengono fronteggiati con l'assunzione di debiti.

Ora è evidente che un bilancio che si chiude sistematicamente con l'assunzione di mutui per ripiano e opere straordinarie per un importo di 6 o 700 milioni annui denuncia una situazione di squilibrio che, a lungo andare, isterilisce le stesse fonti che consentono la possibilità di assumere impegni a lunga scadenza. E la relazione della Ragioneria ha messo in evidenza il fenomeno, sia sotto l'aspetto legale che della possibilità di fatto, quando ha rilevato che di fronte all'importo dei cespiti delegabili a garanzia di mutui, determinato in lire 214 milioni annui, l'onere per ammortamento del debito complessivo di 3 miliardi e 375 milioni ascende alla maggiore somma di lire 221 milioni annui.

La situazione enunciata pone in evidenza:

- 1) l'aspetto cronico del disavanzo annuale che non accenna a ridursi:
- 2) l'impossibilità del Comune di assumere nuovi mutui per mancanza di disponibilità di cespiti delegabili a garanzia dell'ammortamento.

Ma la situazione è ben più grave quando si consideri lo stato di carenza che si rivela in alcuni settori dei servizi di primissima e fondamentale importanza per la vita di un grande centro quale è Bari.

1) EDILIZIA SCOLASTICA.

È notoria la deficienza di scuole nel Mezzogiorno. Nella provincia di Bari abbiamo poi uno dei maggiori indici di analfabetismo e cioè il 39 per cento: e ciò non perchè le famiglie non vogliono mandare i figli a scuola, ma per deficienza di edifici scolastici! In questa situazione ben 12.000 bambini di Bari non possono, benchè obbligati, frequentare le scuole e sono destinati a rimanere sulle strade.

E difficile è la situazione della popolazione frequentante obbligata a turni doppi e tripli e a concentrarsi in aule spesso inidonee sotto ogni aspetto.

La popolazione scolastica di Bari che ha potuto ottenere l'iscrizione nell'anno 1952-53 nelle scuole pubbliche materne, elementari e medie ammonta a 41.335 unità ripartite in 808 aule come_appresso:

Scuole materne: aule 46 alunni 3.359 Scuole element.: » 405 » 25.305 Scuole medie: » 357 » 12.851

con un indice di affollamento rispettivamente di 70 e 62 alunni per i primi due gruppi di scuole.

La gravità di questa situazione fu denunciata sin dal 1949 dall'Amministrazione comunale e dal Provveditore agli studi, nel momento cioè in cui la legge 3 agosto 1949 n. 589, sembrò che dovesse risolvere tra gli altri problemi quello dell'edilizia scolastica nell'Italia meridionale.

E sin d'allora il Comune formulò il programma delle necessità più strette inoltrando le domande di contributo statale nei mutui per costruzione di 306 aule per scuole elementari e materne e 194 aule per scuole medie, così distinte:

| 1. Costruzione | edificio | scolastico | |
|----------------|----------|------------|----------------|
| al Rione Pic | one | L. | 150.000.000 |
| | | 1.0 | and the second |

- 3. Costruzione edificio scolastico nella frazione di Ceglie . . . 68.000.000

| 4. | Costruzione edificio scolastico nella frazione di Torre a | |
|----|--|-------------|
| | Mare | 50.000.000 |
| 5. | Varie sopraelevazioni di edifici esistenti | 80.000.000 |
| 6, | Edificio scolastico a Mungivacca | 50.000.000 |
| 7. | Costruzione edificio scuole medie | 180.000.000 |
| 8. | Costruzione edificio scolastico Istituto magistrale | 220.000.000 |

In uno sono oltre 900 milioni che corrispondono oggi a circa un miliardo e mezzo.

Ebbene su questo programma rispondente alle esigenze rilevate nel 1949 il comune di Bari ha ottenuto in quattro anni sulla legge Tupini tre mutui di circa 20 milioni ciascuno, il che significa che il problema è rimasto insoluto, e aggravata la piaga dell'analfabetismo dall'aumentato numero di obbligati a frequentare le scuole.

Se la situazione finanziaria del comune di Bari è quella innanzi descritta, in quale anno di grazia si può prevedere che sarà risolto uno dei più gravi problemi che affligge la popolazione di Bari?

2) Fognature e acquedotti.

Il problema della sistemazione, integrazione e sviluppo della fognatura e dell'acquedotto assume particolare gravità per l'urgenza e l'entità delle opere.

Il Comitato dei Ministri, nell'adunanza del 9 aprile 1952 autorizzò la Cassa per il Mezzogiorno a provvedere al finanziamento — per lire 670.000.000 — di opere facenti parte del piano predisposto dall'Ente autonomo per lo acquedotto pugliese per la sistemazione, integrazione e sviluppo della fognatura di Bari e frazioni, nell'importo complessivo di lire 1.675.000.000.

Le opere, di cui venne autorizzato il finanziamento, si riferivano per 470 milioni a lavori più urgenti di sistemazione e sviluppo e per lire 200 milioni a lavori di fognatura per la Città vecchia e le frazioni.

Il Consiglio di amministrazione della Cassa del Mezzogiorno, in seduta del 23 aprile 1952,

ebbe ad approvare, sul cennato finanziamento, uno stralcio di lavori dell'importo di appena lire 96 milioni per costruzione di un primo lotto di fognatura nella città vecchia.

Intanto, indilazionabile ed urgente si presenta anche il problema della costruzione della fognatura nelle frazioni e della integrazione della rete di acquedotto nelle frazioni stesse, i cui abitanti vivono in uno stato di degradante inferiorità, in case prive dei più elementari ed indispensabili servizi igienici.

Nè di minore importanza ed urgenza si presenta il problema del completamento e della integrale esecuzione di opere di fognatura nelle zone periferiche e di nuova espansione della città; opere la cui esecuzione non ammette ritardi anche perchè ad esse è intimamente connessa la sistemazione della rete stradale.

Tali opere sono, in particolare, le seguenti:

| 1. | Completamento collett. alto L. | 30.000.000 |
|-----|--|------------|
| 2. | Costruzione fognatura in via Toti ed altre strade ad oriente del corso Sicilia | 27.350.000 |
| 3. | Fognatura ed acquedotto nelle zone delle vie Don Bosco, De Bernardis e Crisanzio | 8.300.000 |
| 4. | Fognatura a servizio dell'ex Centro Misto Albania sulla via Napoli | 16.000.000 |
| 5. | Fognatura nella zona dei villini postelegrafonici al rione Carrassi | 3.400.000 |
| 6. | Fognatura al rione San Cataldo | 50.000.000 |
| 7. | Costruzione fognatura al rione Japigia | 55.000.000 |
| 8. | Completamento delle opere di fognatura nella frazione di Carbonara-Ceglie | 78.000.000 |
| 9. | Opere di acquedotto per la frazione di Carbonara | 7.800.000 |
| 10. | Opera di acquedotto per la frazione di Ceglie | 3.400.000 |

| 11. Opera di acquedotto e fogna- | |
|----------------------------------|-------------|
| tura nella frazione di San | |
| Spirito L. | 134.000.000 |
| 12. Opere di acquedotto e fogna- | |

13. Opere di acquedotto e fognatura nella frazione di Loseto 31.300.000

14. Opere di acquedotto e fognatura nella frazione di Torre a
Mare 51.1

51.100.000

Totale . . . L. 568.050.000

L'Amministrazione comunale ha rappresentato alla Cassa la necessità di adottare per la esecuzione di tali opere la eccezionale procedura seguita per il 1º lotto della condotta di Bari vecchia ed ha inoltre richiesto la estensione della rete dell'acquedotto alle frazioni di Palese (100 milioni), Torre a Mare (50 milioni: integrazione acquedotto esterno e del serbatoio) e alla contrada Prete (20 milioni); ma, mentre per questi ultimi tre progetti - in quanto costituiscono opere di adduzione di specifica competenza della Cassa — l'Acquedotto pugliese è stato autorizzato a presentare proposte concrete, la richiesta di finanziamento delle opere su elencate per 568 milioni non ha avuto alcun esito, e ciò perchè la Cassa intende utilizzare il primo finanziamento di 670 milioni per le opere di sistemazione generale della rete di fognatura. È però di tutta evidenza che se l'esecuzione di questo progetto risolverà l'annoso e grave problema dell'inversione delle acque di fogna, che oggi inquinano tutta la costa cittadina, non meno grave ed urgente è il problema del completamento e dello sviluppo della rete idrica e fognante in tutto l'abitato, frazioni comprese; e, poichè del tutto inadeguati si dimostrano i finanziamenti annuali che, per poche diecine di milioni, si possono conseguire sulla legge 3 agosto 1949, n. 589, posto pure che il Comune avesse possibilità di assumerne l'onere di ammortamento, appare chiaro che il problema delle fognature e dell'acquedotto non potrà avere la sua completa soluzione se non interverrà l'eccezionale intervento diretto dello Stato o a mezzo della Cassa del Mezzogiorno. Esattamente l'Amministrazione comunale di Bari ha posto in evidenza che il problema del Mezzogiorno non è soltanto problema di industrializzazione, di sistemazione montana o di rimboschimenti, di bonificamento e di sviluppo e valorizzazione dei servizi turistici, ma è anche e anzitutto problema di bonifica della casa e degli aggregati urbani, e di formazione di masse tecnicamente specializzate.

Ma questi risultati, che costituiscono il presupposto per la realizzazione proficua degli altri, non potranno essere assicurati se alle popolazioni meridionali non sarà dato modo di vivere in abitazioni che abbiano un minimo di requisiti igienici, onde problemi della casa, del risanamento igienico con le opere di acquedotto e fognatura e con gli edifici scolastici per le scuole elementari, sono un unico problema fondamentale per il Mezzogiorno d'Italia, cui il Governo non può sottrarsi se veramente vorrà svolgere una politica meridionalistica efficiente e produttiva di utili immediati risultamenti.

Il piano predisposto dall'Acquedotto pugliese nell'importo di lire 1.675.000.000, integrato come si è detto delle opere suelencate fa ascendere la spesa a lire 2 miliardi e trecento milioni, riducibile di 670 milioni assunti dalla Cassa per il Mezzogiorno.

3) SISTEMAZIONE E AMPLIAMENTO DI OPERE SPECIALI.

Tutta la rete stradale del Comune — se si eccettuino le riparazioni eseguite con i fondi dei danni bellici — ha bisogno di una generale sistemazione, essendosi dimostrato impari alle più urgenti necessità il fondo annualmente stanziato in bilancio per la manutenzione. A ciò si aggiunge la necessità di aprire e sistemare le strade dei nuovi rioni. La situazione in breve presenta questa necessità:

A) Nel capoluogo.

1) Costruire le strade dei nuovi rioni, che sono sorti o stanno sorgendo alla periferia, ove migliaia di cittadini vivono in condizioni igieniche intollerabili.

- 2) Rifare gran parte dei basolati vulcanici del borgo murattiano, perchè consumati dal traffico.
- 3) Rifare lo strato di usura di molte strade bitumate.

B) Nelle Frazioni.

Nelle frazioni sono bitumate solo le poche strade principali, mentre quasi tutte le altre, ancora a fondo naturale, aspettano una sistemazione.

I calcoli effettuati dall'Ufficio tecnico comunale portano alle seguenti conclusioni:

a) per la costruzione di nuove strade nel capoluogo occorre prevedere una spesa di L.

468.880.000

118.933.360

c) per trattamenti superficiali bituminosi sui piani viabili bitumati del capoluogo occorre una spesa di

197.665.674

d) per la sistemazione e bitumatura delle strade a fondo naturale o a Macadam delle frazioni e della periferia del capoluogo occorre una spesa di . . .

137.885.500

50.000.000

Totale . . . L. 973.364.534

La esecuzione di tale complesso di opere per la conservazione del patrimonio stradale e l'ampliamento della rete nei nuovi rioni deve procedere necessariamente di conserva con la ese-

cuzione dei lavori di costruzione della fognatura e della condotta idrica e non sono meno urgenti di queste ultime per gli inconvenienti che oggi si lamentano in tutti i rioni periferici vecchi e nuovi della città. Così mentre da qualche anno sono già abitati gli edifici costruiti dall'I.N.A.-Casa, il Comune non ha potuto realizzare il mutuo di 180 milioni per opere di fognature e acquedotto e per la costruzione delle strade di accesso, e non è assolutamente in grado di iniziare l'esecuzione del piano di lavori stradali innanzi enunciato.

Se ora si considera la somma di questi soli problemi fondamentali presi in esame, che complessivamente importano una spesa di quattro miliardi di lire, e si ha riguardo alla situazione finanziaria deficitaria del Comune, già impari a fronteggiare le normali esigenze di tutti gli altri pubblici servizi che attendono di essere sviluppati e potenziati quando non anche addirittura di essere impostati e risolti quali i mercati rionali inesistenti e che oggi si svolgono sulle pubbliche strade, il mercato all'ingrosso e al dettaglio dei prodotti ittici, i trasporti urbani, i servizi di polizia urbana e di igiene, i cimiteri nelle Frazioni, la pubblica illuminazione, ecc. ecc., ci si convince che parallelamente all'intervento statale per la garanzia e il contributo dell'ammortamento dei mutui per l'esecuzione di tali opere di pubblico interesse soccorre la necessità di assicurare il riassetto della finanza comunale attraverso il ripiano dei disavanzi di alcuni esercizi.

Assicurata la esecuzione delle opere di carattere straordinario che da anni attendono

la loro realizzazione e il consolidamento della finanza civica, il comune di Bari potrà riprendere quella situazione di equilibrio che è presupposto essenziale per assicurare alla città le condizioni necessarie per la vita e il progresso che il suo popolo attende e che il Governo non può negare.

È l'attesa di tutta la popolazione di Bari, ma anche di tutta la Puglia che nella rinascita e nel progresso del capoluogo vede l'ansito e l'affato animatore di tutte le energie della Regione, onde a ragione i problemi che sono stati esposti e che hanno formato oggetto per lunghi anni di voti delle organizzazioni di categoria dei lavoratori, di enti e di autorità hanno trovato l'impegno unanime della nuova deputazione politica della circoscrizione di ogni tendenza politica, nell'adunanza del 19 luglio 1953 promossa dal Sindaco di Bari.

Onorevoli colleghi, i problemi che intende risolvere la nostra proposta di legge meritano la vostra approvazione unanime e incondizionata, perchè essi trovano eco profonda nell'ardente desiderio e in un preciso impegno del Parlamento e del Governo di cancellare definitivamente, da una delle maggiori città del Mezzogiorno e dell'Italia, i residuati di uno stato di vita incivile di un popolo laboriosissimo, che ha dato segni evidenti della sua intraprendenza in tutti i settori dell'economia; che ha saputo fondare e rendere vitale la Fiera del Levante; che chiede di poter lavorare e continuare a progredire insieme con tutto il popolo italiano, per le fortune indivisibili della nostra Patria.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

In aggiunta alle spese ad intero carico dello Stato ed ai contributi statali per opere pubbliche nel comune di Bari e per l'integrazione del bilancio del Comune stesso, da sostenersi o da concedersi con i normali stanziamenti di bilancio in esecuzione di leggi generali, sono autorizzati le spese e i contributi previsti dalla presente legge.

Art. 2.

Per la costruzione a carico dello Stato di fabbricati ultra popolari da destinare ad alloggio delle famiglie bisognose allocate in edifici pericolanti, bassi, sottani, cantinati, baracche o comunque in abitazioni dichiarate inabitabili, è autorizzata la spesa di lire cinque miliardi da ripartirsi in ragione di un miliardo e duecentocinquanta milioni in ciascuno degli esercizi finanziari 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 3.

Per la costruzione a carico dello Stato di fabbricati ultra popolari da destinare ad alloggio delle famiglie bisognose allocate negli edifici da sgombrare per l'attuazione del piano di risanamento igienico del quartiere vecchio della città di Bari, è autorizzata la spesa di lire due miliardi, da ripartirsi in ragione di un miliardo in ciascuno degli esercizi 1954-55 e 1955-56 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 4.

Sono estese alle costruzioni di cui ai precedenti articoli 1 e 2 della presente legge le disposizioni della legge 28 marzo 1952, n. 200, concernente la costruzione di case ultrapopolari nella città di Napoli.

Art. 5.

Ad integrazione e sostituzione degli oneri assunti dallo Stato con la legge 17 maggio 1952, n. 620, è autorizzata la spesa di lire due mi-

liardi per il completamento dell'Ospedale Policlinico di Bari da stanziarsi nell'esercizio 1953-1954 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 6.

È autorizzata la spesa di lire tre miliardi per la costruzione in Bari di edifici universitari da ripartirsi in ragione di un miliardo in ciascuno degli esercizi 1954-55, e 1955-56 e 1956-57 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 7.

Per la costruzione a carico dello Stato del palazzo di Giustizia di Bari è autorizzata la spesa di lire un miliardo da stanziarsi nell'esercizio finanziario 1954-55 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 8

È istituito nel porto di Bari un punto franco. La delimitazione della zona e la sussistenza delle condizioni nonchè le norme per l'applicazione del regime di punto franco, saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze.

Per il completamento delle opere di protezione del porto di Bari e per la esecuzione dei lavori di costruzione della darsena, di sistemazione della zona da riservare a punto franco, la costruzione di silo per cereali, magazzini per merci varie, attrezzature delle banchine e stazioni per passeggeri, è autorizzata la spesa di lire 12 miliardi da ripartirsi in cinque esercizi a partire dagli anni 1954-55 sul bilancio dei lavori pubblici.

Art. 9.

L'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato provvederà alla esecuzione delle opere necessarie per lo spostamento del primo tronco della linea Bari-Lecce in conformità del piano regolatore della città di Bari. A tal uopo è autorizzata la spesa di lire un miliardo e cinquecento milioni che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero del tesoro ripartita in ragione di un miliardo nell'esercizio 1954-55 e cinquecento milioni nell'esercizio 1955-56, e versata all'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 10.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Bari per il finanziamento di opere pubbliche di propria competenza mutui per un ammontare complessivo di lire cinque miliardi.

I mutui previsti dal precedente comma sono garantiti dallo Stato.

Per i singoli mutui la garanzia sarà prestata con decreto del Ministro per il tesoro, di concerto con quello dell'interno.

Art. 11.

Per le opere da finanziarsi con i mutui previsti dal precedente articolo, contemplate dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, è autorizzata la concessione dei contributi di cui alla legge medesima.

Per le opere non sussidiabili ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, e di altre leggi, il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello per il tesoro, fisserà di volta in volta la misura dei contributi in relazione all'importanza delle opere.

Per la concessione dei contributi previsti dai commi precedenti sono autorizzati i limiti annui di impegno di lire 30 milioni in ciascuno degli esercizi 1954-55, 1955-56, di lire 40 milioni in ciascuno degli esercizi 1956-57 e 1957-58, e di lire 30 milioni nell'esercizio 1958-59.

La somma di lire 5 miliardi e 600 milioni occorrente per il pagamento dei contributi di cui al comma precedente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 160 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1954-55 al 1989-90.

Art. 12.

Per il riassetto della finanza del comune di Bari, è autorizzato a favore del Comune medesimo un contributo annuo per tre anni di lire cinquecento milioni dal 1954 al 1956 sullo stato di previsione del Ministero dell'interno.

Le somme previste dal presente articolo saranno stanziate nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno a decorrere dall'esercizio 1953-54.

Art. 13.

L'approvazione dei progetti per le costruzioni di cui alla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono dichiarati urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge.