

### 312<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

#### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 18 LUGLIO 1974

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,  
indi del Vice Presidente VENANZI  
e del Vice Presidente ALBERTINI

#### INDICE

**CONGEDI** . . . . . Pag. 15187

#### **DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione . . . . . 15187  
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 15187

#### **Discussione:**

« Integrazione dei fondi di cui alla legge  
6 ottobre 1971, n. 853, per l'attuazione de-  
gli interventi di competenza della Cassa  
per il Mezzogiorno » (1636):

BASADONNA . . . . . 15202  
CHIAROMONTE . . . . . 15211  
FOSSA . . . . . 15206  
ROSA . . . . . 15226  
\* SCARDACCIONE . . . . . 15219

#### **Votazione:**

« Piano poliennale per l'ammodernamento  
ed il potenziamento della rete delle ferro-  
vie dello Stato » (1640).

#### **Approvazione con il seguente titolo:**

« Programma di interventi straordinari per  
l'ammodernamento e il potenziamento del-  
la rete delle ferrovie dello Stato e muta-  
mento della denominazione del Ministero  
dei trasporti e dell'aviazione civile »:

AVEZZANO COMES . . . . . Pag. 15195  
ENDRICH . . . . . 15188  
PISCITELLO . . . . . 15189  
PREMOLI . . . . . 15194  
PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazio-  
ne civile* . . . . . 15188  
SAMMARTINO . . . . . 15197  
SANTALCO, *relatore* . . . . . 15188

#### **PARLAMENTO EUROPEO**

Trasmissione di risoluzione . . . . . 15187

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del di-  
scorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*



## Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

**PRESIDENTE**. La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

**FILETTI**, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 16 luglio.

**PRESIDENTE**. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

### Congedi

**PRESIDENTE**. Ha chiesto congedo il senatore Pozzar per giorni 2.

### Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

**PRESIDENTE**. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente » (1718);

« Estensione delle norme dello statuto degli impiegati civili dello Stato di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive modificazioni ed integrazioni, agli operai dello Stato, compresi quelli delle amministrazioni ad ordinamento autonomo » (1722).

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**PRESIDENTE**. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

**COLELLA, CUCINELLI, CIPELLINI, RICCI, CAROLLO, BUZIO, e GIULIANO**. — « Integrazione alla legge 13 luglio 1966, n. 559, sul nuovo ordinamento dell'Istituto poligrafico dello Stato (1719);

**SCARDACCIONE, NOÈ, SALERNO, ACCILI, TI-RIOLO, DAL CANTON Maria Pia, PALA, AZIMONTI, POZZAR, NICCOLI, ALESSANDRINI, MAZZOLI, BURTULO, BALDINI e CALVI**. — « Modifica e integrazione delle norme previste dalla legge 4 marzo 1958, n. 179, e successive modificazioni, recanti disposizioni in materia di previdenza ed assistenza per gli ingegneri ed architetti » (1720);

**DE CAROLIS, MERLONI, FARABEGOLI, RICCI, TAMBRONI ARMAROLI, MONTINI, DEL NERO, SANTALCO, MANENTE COMUNALE, SEGNANA, VENTURI, ALESSANDRINI, BERLANDA, NICCOLI, e PASTORINO**. — « Proroga e modifiche della legge 30 luglio 1959, n. 623, e successive modificazioni, per la incentivazione di investimenti produttivi da parte delle medie e piccole industrie » (1721).

### Annunzio di risoluzione trasmessa dal Parlamento europeo

**PRESIDENTE**. Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di una risoluzione, approvata da quell'Assemblea, sul programma preliminare della Co-

munità economica europea per l'informazione e la protezione del consumatore.

Tale risoluzione sarà trasmessa alla Commissione competente.

#### Votazione del disegno di legge:

**« Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » (1640).**

**Approvazione con il seguente titolo: « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile »**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione del disegno di legge: « Piano poliennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

Ricordo che questo disegno di legge è stato già esaminato e approvato articolo per articolo dalla Commissione competente in sede redigente. L'Assemblea dovrà procedere alla sua votazione con sole dichiarazioni di voto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**SANTALCO, relatore.** Signor Presidente, mi rimetto alla relazione scritta.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e della aviazione civile.

**PRETI, Ministro dei trasporti e della aviazione civile.** Non ho niente da aggiungere a quanto già detto in Commissione, in sede redigente, dove ho sottolineato l'importanza del piano al fine di sistemare al più presto le ferrovie italiane. Non sarà certamente una sistemazione definitiva, perchè occorreranno ancora altre migliaia di miliardi.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle dichiarazioni di voto. Invito i colleghi iscritti a parlare ad attenersi ai tempi previsti dal Regolamento.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Endrich. Ne ha facoltà.

**ENDRICH.** Signor Presidente, onorevole Ministro, nell'articolo primo del disegno di legge 1640 è detto che lo Stato si propone di eliminare gli squilibri territoriali in materia di trasporti pubblici e segnatamente di trasporti ferroviari. Ora, per conseguire questo fine, per stabilire cioè l'equilibrio territoriale, mi sembra che ci sia una sola via da seguire: dare di più ai territori che finora hanno avuto di meno. Credo che tale enunciazione, sul piano logico, non faccia una grinza; per ristabilire l'equilibrio territoriale occorre infatti che le regioni che finora hanno ottenuto di meno, d'ora innanzi abbiano di più. La regione che in questo campo (e non solo in questo campo) ha ottenuto di meno è certo la Sardegna.

Non so, signor Ministro — lei non mi ascolta, quindi non mi può rispondere — se abbia mai viaggiato nei treni sardi; se lo avesse fatto, se ne ricorderebbe perchè si tratta di una esperienza penosa che non si dimentica facilmente. La Sardegna ha le ferrovie più arretrate non solo d'Italia, ma dell'intera Europa, molto peggiori perfino delle ferrovie balcaniche.

Fatta questa premessa, formulo una domanda: dei 525 miliardi che l'articolo 6 del disegno di legge 1640 riserva alle regioni meridionali e insulari, quanta parte, ai fini della eliminazione dello squilibrio territoriale, andrà alla Sardegna, che finora ha ottenuto di meno e che ha diritto ad ottenere di più? Le briciole, come insegna il passato. In casi analoghi, per quanto la Sardegna rappresenti più dell'8 per cento del territorio della Repubblica, ha avuto l'1,5 al massimo il 2,5 per cento.

Ieri lei, onorevole Ministro, in Commissione, opponendosi ad un mio ordine del giorno, ha dichiarato che il Governo tutt'al più si potrebbe impegnare al raddoppio del binario tra Cagliari e Decimomannu. Sono esattamente 17 chilometri. Ora, a parte il fatto che tutti gli anni, puntualmente, da svariati anni, viene promesso il raddoppio di questo tronco e la promessa non viene mai mantenuta...

P R E T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Quando io dico una cosa la faccio.

E N D R I C H . Non mi riferisco personalmente a lei, onorevole Preti; ma il fatto è che da parte del Ministro *pro tempore* dei trasporti questa promessa è stata sempre fatta e puntualmente non è stata mantenuta.

A parte queste considerazioni, è chiaro che questa modesta opera non può sopperire alle infinite deficienze di quella linea, agli inconvenienti che derivano dalle soste dei convogli agli incroci dell'unico binario, dalla tortuosità della linea costruita cento anni orsono — e rimasta immutata — quando la tecnica delle opere d'arte era meno progredita e quindi l'andamento della strada rotabile o ferroviaria era condizionato dall'andamento del terreno e infine dalla inefficienza della linea stessa, sulla quale non possono transitare i convogli pesanti. Potrei presentarle dei documenti dai quali risulta che i carichi pesanti non possono viaggiare su quella linea perchè i ponti non li sopportano. Tutto questo va a vantaggio dei mezzi concorrenti, autocarro e autotreno. Ora, siccome questi mezzi costano più del treno, ciò si risolve a danno della disestata economia sarda.

Prima di concludere, onorevole Ministro, vorrei ricordare che un mese e mezzo fa in questa Aula si è a lungo, con dovizia di parole, parlato di rinascita della Sardegna, rinascita che non è possibile se prima non si provvede alle strutture e alle infrastrutture. Se ne è parlato lungamente: eravamo alla vigilia delle elezioni regionali sarde. Che cosa devo pensare? Che, passate le elezioni, della rinascita non si parli più e che la Sardegna si debba rassegnare a piombare ancora nel più completo oblio?

Onorevole Ministro, ad onta di tutto ciò, voteremo a favore del disegno di legge nella speranza che il Governo ci ripensi e che ponga veramente con i fatti fine ad una situazione di squilibrio, di sperequazione e, in definitiva, di profonda ingiustizia. (*Applausi dalla estrema destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Piscitello. Ne ha facoltà.

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non pensiamo di dover sottovalutare dinanzi al Senato l'importanza di questo provvedimento. Il nostro Gruppo vuole dichiarare subito che non potrà esprimere un voto favorevole su questo disegno di legge n. 1640 pur considerando rilevanti e positivi gli emendamenti apportati in Commissione per nostra iniziativa. Esso infatti, per l'ammontare della spesa impegnata, gravemente decurtata da inflazioni e svalutazioni, da impegni precedenti di spesa, da rincari e interessi non coperti dal bilancio dello Stato, come noi invece abbiamo chiesto, non solo rimane molto al di sotto delle esigenze reali di sviluppo economico e di riequilibrio territoriale da perseguire, quando se ne abbia davvero la volontà politica, anche attraverso l'ammodernamento e lo sviluppo della rete ferroviaria, ma conferma ancora una volta, in relazione soprattutto alla grave e certo non passeggera crisi energetica, la frammentarietà, l'approssimazione, i ritardi, le contraddizioni con cui il Governo ha trattato e continua purtroppo a trattare ancora l'importante materia dei trasporti in generale e di quelli ferroviari in particolare.

La pretesa governativa di far passare come piano poliennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria questo disegno di legge che rappresenta in sostanza — pur impegnando la somma in sé certamente non trascurabile di 2.000 miliardi di lire — una semplice autorizzazione di spesa per far fronte soltanto ad alcuni interventi straordinari e urgenti non tanto di potenziamento quanto forse soltanto di svecchiamento, è stata saggiamente modificata e corretta dall'8ª Commissione su nostra precisa richiesta. Con questa legge invece in modo più realistico si dovrà dare attuazione ad un altro programma straordinario, dopo quello dei 400 miliardi, con cui dovranno crearsi le premesse per un piano poliennale degno di questo nome e adeguato alle esigenze del paese.

Consideriamo positivo questo risultato in primo luogo perchè si è data, al nuovo testo esitato dalla Commissione rispetto a quello governativo, una impostazione formalmente meno pretenziosa e a parer nostra più corretta, evitando così l'insorgere nel paese di

attese che sarebbero rimaste insoddisfatte e deluse dall'attuazione della legge.

Inoltre consideriamo positivo questo risultato perchè, impegnando il Ministro dei trasporti a presentare entro il 31 dicembre del 1976 un vero piano poliennale democraticamente elaborato con il concorso delle regioni e organicamente coordinato con il piano generale dei trasporti, che dovrà essere elaborato in sede di programma economico nazionale, teniamo aperto tutto il problema al contributo di elaborazione e di proposte delle forze sociali e produttive, sindacali e politiche e alle spinte e alle pressioni democratiche più generali del paese.

Personalmente pensiamo infatti che le pressioni e le spinte dei lavoratori e dell'opinione pubblica democratica siano essenziali e decisive per poter finalmente realizzare nel nostro paese un moderno ed efficiente sistema di trasporti all'altezza dei tempi e adeguato alle esigenze di sviluppo e di rinnovamento dell'economia nazionale.

È davvero necessario ed urgente imporre una svolta nella politica nazionale dei trasporti, correggendo le storture, le incongruenze ancora persistenti, superando ritardi gravi addebitabili tutti all'incapacità e alle scelte errate dei governi che si sono succeduti, i quali sistematicamente e irresponsabilmente hanno subordinato in questo settore, ancor più che altrove, l'interesse del paese alla logica della espansione monopolistica.

Onorevole Ministro, per imporre questa svolta noi da parte nostra ci consideriamo impegnati fin da ora a sollecitare non soltanto in Parlamento ma soprattutto nel paese un grande confronto democratico con le regioni, con le grandi municipalità, con tutte le assemblee elettive e le forze sociali e produttive perchè la elaborazione del nuovo piano poliennale, nel quadro del piano generale dei trasporti, non si esaurisca in un fatto burocratico, in un compito da assegnare soltanto a tecnocrati, ma diventi occasione di mobilitazione e di partecipazione democratica in connessione ai piani di sviluppo e di assetto territoriale delle regioni, perchè sia concepito come strumento di espansione programmata dell'economia per il su-

peramento degli antichi e nuovi, ma ormai non più tollerabili, squilibri settoriali e territoriali che affliggono il paese.

Ma intanto, signor Ministro, diamo uno sguardo alla realtà attuale, anche in riferimento alla capacità di intervento della legge che il Senato è oggi chiamato a votare. C'è chi prevede per il 1975, anche per le ferrovie del nostro paese, il pericolo di un collasso simile a quello che ha colpito le poste. Noi auguriamo sinceramente che ciò non avvenga, ma non basterà certo il nostro augurio se non si interverrà tempestivamente, energicamente per evitare tale collasso.

La situazione si è fatta molto pesante già quest'anno in relazione all'esodo estivo che ha moltiplicato la domanda di un servizio ferroviario del tutto insufficiente, anche in riferimento all'aumento del prezzo della benzina.

I ritardi ormai non si contano più, l'affollamento dei passeggeri sui treni è tale che non si riescono a garantire nemmeno le prenotazioni. Alla richiesta dei vagoni merci non si riesce a dare più evasione e nel migliore dei casi questi rimangono bloccati a lungo con danni incalcolabili per l'economia.

Tutti sappiamo che anche per protestare contro questa situazione i sindacati dei ferrovieri hanno proclamato per domani, venerdì 19 luglio, quattro ore di sciopero. Certo, nessuno può aspettarsi dei miracoli. Le gravi carenze maturate in lunghi anni di sciagurato abbandono in cui sono state lasciate le ferrovie non possono essere superate in qualche settimana. Per lunghi anni l'esaltazione acritica e spesso irresponsabile della motorizzazione privata ha portato allo scadimento, alla sottovalutazione di questo essenziale servizio pubblico collettivo di trasporto. Non si può certamente rimediare in qualche mese ai guasti provocati nell'arco di un quarto di secolo dalla politica dissennata di governanti che senza alcuna preveggenza hanno dato assoluta priorità alle scelte autostradali nella politica dei trasporti, impegnando in queste imprese risorse colossali al di sopra delle possibilità del paese mentre le ferrovie venivano lasciate al lumicino.

Ma alcune cose, signor Ministro, possiamo e dobbiamo farle subito. Pensiamo prima di

tutto al personale, agli organici. A noi pare scandaloso che un settore tanto importante e delicato rimanga ancora carente di personale. Ella sa meglio di noi, signor Ministro, che mancano ben 13.000 ferrovieri, non rispetto alle necessità reali che sono maggiori, ma rispetto allo stesso organico previsto dalla legge in vigore che fissa in 230.000 unità la consistenza del personale delle ferrovie dello Stato. Il fabbisogno reale accertato dalla stessa azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ammonta a 240.000 unità. Quanto di questo personale mancante dovrebbe essere addetto al traffico? Quanto di questo personale dovrebbe coprire i vuoti attuali registrati anche nei quadri tecnici? Quanto tempo dovrà passare ancora, signor Ministro, prima che si esca da questa intollerabile situazione?

I ferrovieri, soprattutto il personale viaggiante, sono sottoposti a turni di lavoro davvero stressanti, sono molto spesso costretti a saltare i riposi settimanali. Così non si può continuare, anche per la sicurezza delle persone trasportate; occorrono decisione e tempestività. Certo l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stata colpita dall'esodo forse più di altre amministrazioni pubbliche, ma appare incredibile che certe amministrazioni siano stracariche di personale e certe altre ne siano paurosamente carenti. È davvero impossibile realizzare una certa mobilità di personale da un'amministrazione pubblica a un'altra? Sono domande che si pongono i sindacati, che ci poniamo noi, che si pone la gente: non possono essere lasciate senza risposta. Inoltre c'è il capitolo urgente del materiale rotabile (locomotori, carri passeggeri e carri merci): che si potrà fare rispetto alle esigenze con i 750 miliardi previsti dalla legge?

Da quando il piano è stato redatto, da quando è stata ripartita per settori la spesa complessiva di 2.000 miliardi due novità di grande rilievo sono intervenute: primo, la crisi energetica che ha determinato un forte aumento nella domanda di trasporto pubblico; secondo, l'aumento notevole dei costi e il deprezzamento della lira. Che si potrà fare ora con lo stesso impegno di spesa? Per citare qualche esempio, signor Ministro: era previsto, senza tenere ancora

conto dell'accresciuta domanda del trasporto pubblico, che con questa somma fossero costruiti 642 locomotori, ora se ne potranno costruire soltanto 295, meno della metà; erano previste 3.774 carrozze, pare che ora se ne potranno fare soltanto 1.250. Se queste cifre rispondono a verità la situazione, anziché migliorare, rischia di diventare sempre più drammatica.

E qual è la situazione nel settore trasporto merci per ferrovia? Già la situazione appare carente a prima vista se si considera che in Italia viene trasportato in ferrovia soltanto il 27 per cento delle merci trafficate rispetto al 42 per cento della Francia e al 59 per cento della Repubblica federale tedesca, e ciò non avviene per libera scelta, ma soltanto perchè le ferrovie dello Stato non riescono a far fronte alle richieste di carri merci; a parte la paralisi totale che si determina in certi periodi dell'anno (festività natalizie e ferie estive) per dare precedenza ai treni passeggeri e per non parlare poi della carenza quasi assoluta di carri specializzati (frigoriferi, carri per *containers*, per trasporto animali eccetera). Ecco perchè riveste urgenza, come abbiamo sottolineato in Commissione, il problema dei carri merci e con esso quello dei *terminals*, del raccordo e dei collegamenti con i principali porti del paese.

In queste condizioni, signor Ministro, mentre la domanda di trasporto pubblico di persone e di merci è in continuo crescendo, come potremo evitare il collasso?

Noi abbiamo posto il problema di accelerare al massimo la spesa delle somme disponibili non soltanto per evitarne l'ulteriore deprezzamento della capacità di acquisto, ma anche per sopperire alle più urgenti necessità. Sappiamo che si potrà fare poco, ma questo poco facciamolo in fretta, soprattutto insistiamo per il materiale rotabile; altrimenti con le somme disponibili non si arriverebbe neppure a coprire il normale tasso di svecchiamento del parco. A tal proposito, signor Ministro, vogliamo richiamare ancora la sua attenzione sulla necessità da tutti riconosciuta di inserire nel bilancio ordinario dell'azienda delle ferrovie dello Stato le spese occorrenti per il normale rinnovo della manutenzione del parco rotabile, mentre sino

ad ora soprattutto il rinnovo per svecchiamento ha gravato sulle spese straordinarie previste per l'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria. Se si continua così faremo davvero la corsa del gambero.

Per il materiale rotabile noi riteniamo si possa e si debba pretendere il massimo di rapidità nelle consegne. Si tratta di programmare e distribuire le commesse, come abbiamo chiesto con un nostro ordine del giorno accettato dal Governo, in modo che si favorisca la riorganizzazione produttiva e la specializzazione delle aziende fornitrici

di materiale ferroviario. Questo discorso può essere agevolato dalla presenza nel settore delle partecipazioni statali che dovranno, se si vuole, essere impegnate soprattutto nel Mezzogiorno. E a proposito del Mezzogiorno, mentre prendiamo atto dell'impegno di ubicare proprio nel Mezzogiorno le nuove officine delle ferrovie dello Stato, vogliamo ricordare il più scrupoloso impegno, non soltanto nell'impiego delle percentuali previste per quelle zone di impianti fissi, ma anche il controllo sulla esecuzione delle commesse destinate alle aziende meridionali.

### Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue PISCITELLO). Che non si ripeta, signor Ministro, lo scandalo di avere nel Mezzogiorno soltanto il fatturato, mentre il materiale viene prodotto e lavorato in aziende ubicate nel Centro-Nord. E sempre a proposito del Mezzogiorno, che noi vorremmo fosse considerato non soltanto a parole il problema fondamentale del paese, per realizzare davvero la unificazione nazionale, vogliamo sottolineare che condizione essenziale del suo sviluppo è la viabilità e il sistema complessivo dei trasporti che sono rimasti paurosamente arretrati, rispetto allo sviluppo nazionale. E quando ci riferiamo al sistema dei trasporti nel Mezzogiorno, non dimentichiamo il grave problema dei collegamenti con le Isole, che rappresentano in atto per la loro inefficienza una dannosissima strozzatura da cui pure in qualche modo si dovrà uscire.

Noi non chiediamo per il Mezzogiorno, sia chiaro, interventi assistenziali e solidaristici; richiediamo che si tenga conto dell'esigenza nazionale del suo sviluppo. Ora si proclama tardivamente che almeno per un quinquennio non saranno costruite autostrade. Vorremmo prenderne atto sul serio, perchè non abbiamo mai sollecitato quelle scelte. Ma doveva venire, come abbiamo ricordato in Commissione, il turno del Mezzogiorno e sopraggiungere la saggezza. Me-

glio così, perchè noi non pensiamo per il Mezzogiorno ad un tipo di sviluppo caotico e congestionale, come quello che è stato imposto nelle cosiddette aree forti del Nord. Ma il Mezzogiorno che non ha le autostrade, che non ha alcun sistema moderno ed efficiente di viabilità, abbia almeno una rete ferroviaria adeguata alle esigenze del suo sviluppo. Tutti rilevano sconsolati che il Mezzogiorno è periferico, rispetto al nucleo territoriale dello sviluppo europeo. Ma questa sua perifericità dipende in gran parte dall'arretratezza delle vie di comunicazione; questa sua perifericità può, oggi che l'Europa non è più davvero il centro del mondo, servire molto ad una nuova concezione dello sviluppo, può servire ad un sistema nuovo di collegamenti con altre aree del mondo, anche nella prospettiva della riapertura del canale di Suez, con i paesi del petrolio e con altri paesi e continenti in via di sviluppo. Ma per seguire questa nuova concezione dello sviluppo occorre avvertire che, quando si pensa all'adeguamento delle infrastrutture interessate al traffico internazionale, non bisogna più soltanto, onorevole Ministro, pensare ai valichi alpini, ai trafori per i collegamenti con le zone del Mercato comune europeo: bisogna pensare ai porti di Napoli, di Palermo, di Taranto, di Augusta, oltre che giustamente, necessariamente, ai porti di Genova e di Trie-

ste e alle loro infrastrutture ancora inadeguate alle esigenze nuove del traffico internazionale.

Noi per nostro conto abbiamo fissato una precisa scala di priorità nelle scelte da porre per questo programma straordinario e per il prossimo piano quinquennale, scelte che non sempre coincidono — sia chiaro — con le vostre. Per noi la grande scelta nazionale anche per le ferrovie è e resta il Mezzogiorno. L'altra scelta fondamentale è quella dei pendolari e dei trasporti di massa, urbani e suburbani, per cui richiediamo una adeguata attrezzatura in impianti fissi e materiale rotabile. Non vogliamo, signor Ministro, affrontare in questa sede una così vasta problematica che ci potrebbe portare lontano, ma questa scelta noi la consideriamo fondamentale. Questo è un problema che interessa milioni di persone.

P R E S I D E N T E . La prego di concludere perchè il tempo a sua disposizione sta per scadere.

P I S C I T E L L O . Senz'altro, signor Presidente. Rivendichiamo priorità anche per il settore del trasporto merci, per un paese che importa materie prime ed esporta manufatti. Come è stato ricordato, questo settore può diventare il pilastro di un nuovo sistema di trasporti. In questo settore l'utenza chiede oggi più specificatamente i carri chiusi di grande cubatura a carrelli, pianali per il trasporto di *containers* e una maggiore disponibilità di carri specializzati (tramogge, cisterne, eccetera) per trasporti eccezionali. Ma la maggiore richiesta è per i pianali a carrelli in relazione anche allo sviluppo del trasporto a *containers*.

L'espansione di questa nuova tecnica è in effetti dovuta al fatto che, semplificato al massimo il sistema di carico e scarico, il mezzo ferroviario si è dimostrato e sempre più potrà dimostrarsi il vettore ideale su terra. Ecco perchè abbiamo posto in Commissione insieme ai problemi del raccordo con i principali porti l'esigenza, purtroppo non recepita, di programmare d'intesa con le regioni la costruzione di *terminals* per *containers* per-

chè l'Italia anche in questa tecnica di trasporto non arrivi ultima.

Ecco le grandi scelte, le scelte principali che proponiamo. Il resto discende come conseguenza. Non proponiamo e non abbiamo proposto come scelta fondamentale la direttissima Roma-Firenze, questo pozzo di San Patrizio, che sta assorbendo risorse davvero ingenti che potevano prioritariamente essere impegnate altrove.

Abbiamo però preso atto dell'impegno, signor Ministro, di raggiungere almeno un tetto di 230 miliardi di eventuali prelievi per opere precedentemente impegnate dalla nuova legge di finanziamento.

Signor Presidente, onorevole Ministro, ci sarebbero certo altre questioni su cui naturalmente sorvolo per ragioni di tempo. Vogliamo solo accennare però alle principali, tra cui la ricerca scientifica pubblica. Se si vuole pensare ad una svolta nella politica dei trasporti, questa diventa fattore decisivo se non vogliamo rimanere tributari di paesi esteri per i brevetti che ci costano poi decine di miliardi di lire. Ma il problema essenziale che dovrà essere posto al centro del piano generale dei trasporti è il collegamento organico dei vari comparti di trasporti marittimi, ferroviari, autostradali ed aerei. Un avvenire di particolare sviluppo potrà avere, a parer nostro, nel settore delle merci, lo sviluppo dei trasporti marittimi di piccolo cabotaggio. Altri paesi che non le hanno cercano vie navigabili interne, aprono canali. Noi invece che siamo circondati dal mare, che potrebbe rappresentare per l'Italia tutto un canale di comunicazione per trasporti a basso costo, non facciamo ancora nulla. Ecco quindi il senso del coordinamento, della unificazione in un piano generale, in un sistema unico di trasporti dei vari comparti spesso disarticolati e non comunicanti tra di loro.

Questa svolta, signor Ministro, che noi proponiamo, se perseguita con serietà e coerenza, può rappresentare un cardine decisivo, un punto importante di riferimento per un nuovo sviluppo della nostra economia che non sia trainato ed imposto dalle scelte anarchiche, che risultano poi disastrose per gli interessi del paese, delle grandi centrali monopolistiche nazionali e multinazionali, ma

sia determinato da una programmazione davvero democratica, nell'interesse generale del paese.

Le somme disponibili in questo programma di interventi straordinari ed urgenti sono del tutto insufficienti alle necessità più impellenti; ma più che ai fondi disponibili noi guardiamo alla volontà politica che non scorgiamo ancora, alla giusta comprensione, ancora non rilevata, dei molti problemi nuovi che si pongono per la politica dei trasporti. Per questo ci asteniamo dal voto, perchè non possiamo accordare fiducia, non tanto alla vostra capacità di trovare per il nuovo piano poliennale i diecimila o più miliardi necessari per la sua attuazione, quanto per l'assenza assai grave ed allarmante di una scelta chiara, di una volontà decisa, invertendo le antiche tendenze, a percorrere strade nuove nell'interesse del paese. (*Vivi applausi dalla estrema sinistra. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Premoli. Ne ha facoltà.

**P R E M O L I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, una volta ancora ci troviamo davanti ad un disegno di legge, che non nasce, almeno così sembra a noi, da un retroterra di seri studi o di sufficienti indagini di mercato sulla politica dei trasporti e sugli indirizzi programmatici attinenti al settore ferroviario così da fugare le nostre perplessità su quanto la legge stessa statuisce.

Infatti, nè dalla sbrigativa relazione al disegno di legge, nè dai dibattiti in Commissione ci si può fare un'idea della qualità e della serietà dell'analisi condotta allo scopo di definire gli obiettivi e gli indirizzi programmatici di una legge che autorizza l'azienda autonoma delle ferrovie a dare attuazione ad un piano poliennale di opere e forniture per un importo di 4.000 miliardi, piano da realizzarsi in due fasi, di cui la prima, per 2.000 miliardi, nel quinquennio 1975-80.

Noi non contestiamo nè la dimensione della spesa, che anzi appare insufficiente, nè l'urgenza di dar mano all'ammodernamento ed al potenziamento del nostro sistema fer-

roviario. Ci limitiamo soltanto a dire che una legge di questa portata e di questa rilevanza meritava un più vasto e profondo esame di fronte al Parlamento, anche perchè in tema di politica dei trasporti — ho già avuto modo di sottolinearlo in Commissione — ci stiamo lasciando alle spalle non pochi e non piccoli errori, molti dei quali commessi, come la relazione ammette, negli anni sessanta, errori che erano, almeno in parte, evitabili, se non ci si fosse abbandonati ad una politica talora miope e talora di falso prestigio. Ad esempio poteva essere evitata la distorsione della struttura degli investimenti che ha favorito essenzialmente il sistema autostradale rispetto alla viabilità ordinaria ed alle ferrovie. Invece, mentre parliamo, non è ancora chiuso, a quanto ne sappiamo, il problema di un'altra autostrada inutile, la celebre « Pirubi » che, oltre tutto, ferisce brutalmente alcuni stupendi paesaggi del nostro Trentino.

Quanto agli articoli della legge, ci limiteremo a qualche osservazione sull'articolo 1 il cui testo è tanto pesante e macchinoso da farci insorgere il sospetto che, dietro al velo delle parole e degli incisi, si annidi il rifiuto di approdare al « concreto ». Si dice, infatti, nel citato articolo che « il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato interministeriale della programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico-nazionale, nel contesto delle misure tese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese ». E ciò a prescindere da un programma di interventi straordinari per l'importo di 2.000 miliardi, programma che dovrebbe rientrare nella cornice del piano poliennale, ma che in pratica nascerà, e dovrebbe essere già iniziato, prima della presentazione del piano stesso, piano che sarà fatalmente ancorato al programma e dovrà subirne i limiti e i condizionamenti.

L'aver taciuto al Parlamento ogni notizia circa « l'approfondita analisi della situazio-

ne attuale, al fine di definire gli obiettivi della politica dei trasporti », così come si legge nella sbrigativa relazione, stimola in noi una curiosità che vorremmo soddisfatta da una risposta precisa del Ministro.

All'articolo 2, ultimo comma, si dice che dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, l'11 per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale. Abbiamo avuto notizia — ma il Ministro potrà forse correggerci — che la percentuale riservata al miglioramento ambientale come frutto di un accordo con i sindacati, forse anche per un equivoco o per un errore nella trattativa, era stata pattuita nella misura del 10 per cento sui 2.000 miliardi. La percentuale stessa venne, poi, ridotta nel testo governativo, passando dal 10 per cento sui 2.000 miliardi al 7 per cento sui 1.250 miliardi destinato agli impianti fissi.

La Commissione ritoccò l'indice della percentuale, portandolo, come ho ricordato, all'11 per cento e il Governo diede il proprio assenso. Sia ben chiaro, e teniamo a non essere fraintesi: noi liberali siamo gli ultimi a non volere che una sostanziosa somma venga destinata al miglioramento dell'ambiente ove si lavora. Riteniamo, anzi, che provvedere a tale miglioramento sia doveroso ed utile al tempo stesso: doveroso perchè la cornice del luogo ove si svolge la propria fatica deve rispondere a criteri di decoro e ad una elementare esigenza di benessere igienico e di civiltà; utile perchè ove mancastimo di assolvere a questo dovere anche in termini di rendimento le conseguenze si risentirebbero, essendo pacifico che la cornice in cui l'uomo opera incide negativamente o positivamente sull'attività che egli svolge appunto nell'ambiente del proprio lavoro.

Ciò premesso, l'interrogativo riguarda proprio il perchè di quella percentuale. Come è prevista l'utilizzazione di questo miliardo e 250 milioni che rappresenta l'1 per cento oltre il 10 per cento? L'aver fissato l'11 per cento nascerà da qualche ragione che noi vorremmo sapere, come Parlamento, perchè sarebbe stato più ragionevole, secondo la lo-

gica, parlare del 10 o del 15 per cento, cioè di una percentuale arrotondata.

In pratica il voto liberale di astensione su questa legge vuole rappresentare la nostra protesta per un esame tanto più superficiale e lacunoso quanto più ricca di implicazioni politiche, finanziarie e sociali è la materia di cui questa legge si interessa.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Avezzano Comes. Ne ha facoltà.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il piano poliennale per le ferrovie dello Stato fu elaborato nel 1972 nel quadro degli indirizzi e degli obiettivi enunciati nel programma economico nazionale che assegnava una posizione di preminenza alle iniziative da prendere nel campo dei trasporti. Peraltro, allorchè nella seconda metà di detto anno venne sottoposto al CIPE lo schema di programma-quadro degli interventi da attuare nelle linee, negli impianti e nei mezzi delle ferrovie dello Stato per l'importo di 4.000 miliardi di lire in un arco decennale, già allora lo stanziamento richiesto non risultava sufficiente a coprire interamente le occorrenze necessarie per assicurare al sistema ferroviario nazionale un assetto tecnico comparabile a quello delle più evolute ed efficienti reti ferroviarie europee, tale comunque da colmare integralmente il forte divario registrato nel corso degli anni '60 tra volume di traffico e livello dei servizi offerti.

In effetti, secondo un censimento appositamente condotto all'epoca dall'azienda delle ferrovie dello Stato, risulta che sarebbe occorso un investimento globale di 9.000 miliardi per portare il sistema ferroviario nazionale al passo con le necessità di crescita del paese. Del resto sappiamo che il Ministro personalmente, in una sua intervista, ha parlato di 10.000 miliardi, e non a torto.

In tale contesto la delibera del 7 settembre 1973 del CIPE, di procedere all'attuazione di una prima fase quinquennale del piano poliennale per le ferrovie dello Stato per l'ammontare di 2.000 miliardi, poteva con-

siderarsi accettabile se riferita ad una situazione di sostanziale stabilità economica e di prezzi di mercato. Purtroppo la crisi energetica, i massicci rincari delle materie prime sul mercato internazionale, le perduranti lievitazioni dei costi della manodopera e il conseguente deterioramento della situazione economica del paese hanno prodotto un radicale mutamento del quadro di riferimento, tanto che il previsto stanziamento di 2.000 miliardi si dimostra oggi non più rispondente allo scopo di realizzare una fase di opere organicamente inquadrabili nel contesto dell'indicato programma-quadro di interventi del piano poliennale per le ferrovie dello Stato.

Tale scopo poteva essere ugualmente conseguito, onorevole Ministro — e in Commissione vi abbiamo accennato — sia pure in via indiretta, qualora detto stanziamento fosse stato concentrato solo nell'attuazione di provvedimenti di potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, nell'intesa cioè di realizzare a carico delle assegnazioni del bilancio ordinario la parte di interventi di rinnovamento degli impianti e mezzi d'esercizio, inserita nel programma-quadro del piano poliennale per le ferrovie dello Stato.

Tutto ciò — è chiaro — presupponeva che il Governo si fosse impegnato ad autorizzare, per l'esercizio 1975 e per gli esercizi successivi, che l'azienda delle ferrovie dello Stato iscrivesse in bilancio, in conto rinnovamenti, stanziamenti corrispondenti all'ammortamento annuo del valore dei beni patrimoniali in dotazione (cioè circa 250 miliardi per l'esercizio ai valori attuali). Ma questo non è apparso possibile in un momento come quello che attraversiamo. Tutto ciò la Commissione ha seriamente valutato ed è pervenuta alla conclusione di modificare sostanzialmente — così come ha chiarito il relatore nella sua relazione — il disegno di legge governativo.

Stiamo esaminando perciò un provvedimento che assume il nome di programma straordinario di interventi e che diventa complementare di un vero e proprio piano poliennale che il Governo si impegna a portare in Parlamento entro il 1976.

Nel frattempo, con il disegno di legge in esame si autorizzano investimenti che favoriscano un potenziamento effettivo del sistema ferroviario.

Sorge a questo punto una domanda per me molto pertinente: come si inserisce il Mezzogiorno nel quadro di questo programma straordinario? L'articolo 6 del disegno di legge recita: « Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi, all'ammodernamento ed al potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare. È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti per l'espletamento delle commesse acquisite ».

Bisogna però considerare che quanto previsto dal citato articolo 6 non colma l'insufficienza di attrezzature e la vetustà degli impianti.

Non è difficile perciò prevedere che, a causa dell'insufficienza dello stanziamento rispetto alla molteplicità delle esigenze da soddisfare, le zone del Sud conosceranno ancora l'amarezza di importanti rinunce. Così, mentre è consentito sperare di vedere progredire i lavori di potenziamento della linea adriatica centro-meridionale nel programma raddoppio dei tratti di Silvi-S. Severo e di Bari-Fasano, non ci sono sufficienti affidamenti, nella cosiddetta scala delle priorità, per la elettrificazione della tratta Bari-Brindisi-Lecce; sembra poi che non si sia trovato spazio per realizzazioni di particolare rilievo sulle linee trasversali peninsulari.

Nel formulare questi rilievi, onorevole Ministro, non posso non pensare in particolare alle condizioni attuali dei collegamenti delle Puglie con le regioni finitime ed in special modo alle linee Foggia-Napoli e Brindisi-Taranto-Metaponto-Battipaglia che, pur facendo parte della rete delle linee fondamentali, registrano a tutt'oggi velocità commerciali oltremodo basse e per le quali è auspicabile il raddoppio nel piano poliennale da elaborare.

Resta da sperare che almeno siano realizzati presto su tali linee i promessi interventi di riclassamento della sede e del corpo stradale e di rinnovamento dell'armamento.

Per concludere, siamo convinti che la formula adottata, e cioè quella di varare subito il piano straordinario per il potenziamento delle ferrovie, risponda ad esigenze immediate e improcrastinabili e possa soddisfare le legittime attese di un sempre maggiore numero di cittadini che si servono del trasporto ferroviario.

Rimane aperto e va affrontato e risolto però il grosso problema di una globale ristrutturazione del sistema dei trasporti nel nostro paese; problema questo che il Governo deve affrontare nel più breve tempo possibile.

Il Parlamento, onorevole Ministro, nella sua sovranità ha indicato tempi e modi. Il Governo faccia tesoro di queste indicazioni ed operi nel senso indicato.

Queste considerazioni ci portano a formulare il nostro voto favorevole che è completo e convinto, ma che esige risposte precise e puntuali. (*Applausi dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Sammartino. Ne ha facoltà.

**S A M M A R T I N O .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ho l'onore di esprimere il voto favorevole del Gruppo della democrazia cristiana al disegno di legge che, esaminato con il più profondo e responsabile impegno (e qui mi duole di dover contraddire l'illustre senatore Premoli che, poco fa, ha tacciato di sbrigatività i no-

stri lavori e la relazione del collega Santalco) dalla Commissione permanente (lavori pubblici e comunicazioni, sottoposto al più minuzioso studio di una apposita Sottocommissione, giunge oggi in quest'Aula, illustrato tanto egregiamente dalla relazione del senatore Santalco.

Nella seduta del 6 marzo dello scorso anno, prendendo io stesso la parola a conclusione del dibattito sul disegno di legge che concerneva un programma straordinario di interventi sulla rete ferroviaria nazionale per l'importo di 400 miliardi di lire, ripetevo la fiducia che quel provvedimento, essendo il logico corollario del primo piano decennale, ne sollecitava un altro, in grazia del quale il Parlamento e il Governo, ben valutando il ruolo che le ferrovie dello Stato rivestono sempre nel sistema dei trasporti del nostro paese, avessero potuto promuovere l'erogazione di un flusso di finanziamenti straordinari, idonei a porre la rete ferroviaria italiana all'altezza dei tempi.

Il Governo, presentando al Parlamento il disegno di legge che stiamo per approvare, ha mantenuto quell'impegno e ci ha posti in grado di dibattere, ancora una volta ampiamente, la complessità dei problemi inerenti ai servizi ferroviari nel nostro paese.

Nessuno può nascondersi che la capacità del nostro sistema ferroviario non è aumentata in questi anni in misura conforme allo sviluppo generale. L'accentuato ritmo produttivo in atto ha fatto superare il livello di guardia che da tempo era prossimo ad essere raggiunto. Di fronte a favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici ferroviari, il sistema ferroviario è giunto a manifestare gravi sintomi di insufficienza. E intanto tutti riconosciamo la funzione propulsiva che un efficiente allacciamento ferroviario può svolgere nello stesso ambito del graduale sviluppo di aree depresse ed affermiamo che ogni altro, pur urgente, problema inerente alla politica dei trasporti resta condizionato dall'impegno a realizzare investimenti che consentano di fare del trasporto ferroviario l'asse portante del sistema dei trasporti nazionali, obiettivo di largo interesse

sociale intorno a cui convergono le più vive istanze, ogni giorno.

Il disegno di legge che oggi approviamo segna veramente l'avvio a quest'opera necessaria ed urgente di adeguamento delle ferrovie italiane ai bisogni di una società in rapido sviluppo.

Esso peraltro non è tutto. Non senza ragione la Commissione di merito, modificandone la stessa impostazione originaria che il Governo gli aveva dato, ha voluto ribattezzarne il titolo e chiamarlo « interventi straordinari » demandando al Ministro dei trasporti il compito di presentare al Parlamento, entro il 1976, un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese. Non abbiamo inteso cioè considerare chiuso, con il provvedimento al nostro esame, nè col successivo, che si annuncia a complemento del deliberato del CIPE, il problema dei trasporti italiani su ferrovia. Il ritorno al treno, che si verifica oggi in maniera tanto evidente e con così veemente ampiezza — e non soltanto in conseguenza della crisi energetica — pone i pubblici poteri nella indeclinabile necessità di reperire fondi sempre più adeguati perchè tutta la rete ferroviaria nazionale — quella delle linee fondamentali, le strozzature ai confini orientali e occidentali, quelle trasversali ed affluenti sulle principali, quelle meridionali e insulari, quelle più direttamente interessate dai traffici di lavoratori o studenti pendolari — si adegui come si deve ai tempi nuovi.

Questo disegno di legge risponde all'assolvimento di un impegno da parte del Governo e ne sollecita dunque un altro di maggiore ampiezza. Esso considera, in una gradualità che si affida alla nostra saggezza di rappresentanti di tutta la nazione, le linee longitudinali, quelle interne dell'Italia centro-meridionale, dove c'è stata una più lenta espansione dell'infrastruttura stradale e la ferrovia continua ad essere l'unico collegamento con bacini di maggiore sviluppo economico e sociale, le linee secondarie, che presentano bassi indici di utiliz-

zazione solo per lo stato di abbandono in cui sono state lasciate, gli ambienti di lavoro del personale dipendente, l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori d'attività aziendale, ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività, la produzione infine di nuovo materiale rotabile, la cui carenza costringe l'azienda delle ferrovie dello Stato a veri e propri declassamenti di servizi, quando non addirittura alla diserzione da obblighi che essa ha verso la collettività, quella collettività che però ha il diritto di esigere che gli oneri sopportati trovino riscontro in un complesso di servizi conformi alle esigenze di tutte le componenti sociali e produttive.

Fermamente convinti, oltretutto, che il presente provvedimento si inserisce nel contesto di quei provvedimenti che puntano decisamente a combattere la disoccupazione, il sottosviluppo, la degradazione economica e morale, che ancora contrassegna ben distinte zone, specialmente del Mezzogiorno e delle Isole, il Gruppo della democrazia cristiana del Senato darà voto favorevole al presente disegno di legge. (*Vivi applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, si dia lettura del disegno di legge, approvato articolo per articolo dalla 8<sup>a</sup> Commissione.

**F I L E T T I ,** Segretario:

Art. 1.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del Paese. Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976.

In attesa della presentazione del piano poliennale, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per l'importo complessivo di lire 2.000 miliardi.

Il piano poliennale ed il programma di interventi straordinari hanno lo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari, nonché dei collegamenti con le isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate;

la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti;

l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale;

il riclassamento delle linee complementari;

l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile;

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale, riservando, a tal fine, una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Nell'ambito del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere

anche alla realizzazione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

#### Art. 2.

Per la realizzazione del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 260 miliardi per il 1975;

lire 340 miliardi per il 1976;

lire 400 miliardi per il 1977;

lire 350 miliardi per il 1978;

lire 350 miliardi per il 1979;

lire 300 miliardi per il 1980.

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, l'undici per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale.

#### Art. 3.

Il programma di interventi straordinari sarà sottoposto, sentiti la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Il programma può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di intervento di cui all'articolo 2, da

approvarsi con separati decreti del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Le eventuali variazioni ai piani parziali saranno approvate con le modalità indicate nel precedente comma.

Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento prima della emanazione dei relativi decreti.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

#### Art. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 2.000 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 2.000 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro per il tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferro-

vie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

#### Art. 5.

Le rate di ammortamento, in conto capitale, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero, e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

#### Art. 6.

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi, all'ammmodernamento ed al potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

#### Art. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre

1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda stessa, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Per la costruzione delle opere programmate l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi, in base alle norme della contabilità di Stato, particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche, ponendo i relativi oneri a carico degli stanziamenti autorizzati dalla presente legge.

#### Art. 8.

Per gli appalti di opere, nonché per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi, è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato.

La misura percentuale di tale riconoscimento e le variazioni relative saranno stabilite dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile con proprio decreto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in analogia con le norme della legislazione per gli appalti di opere delle altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile determinerà, altresì, con proprio decreto, i limiti, la procedura e le modalità per l'anzidetto riconoscimento.

#### Art. 9.

I progetti esecutivi di costruzioni edilizie da realizzare nell'ambito dei comprensori ferroviari, predisposti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono trasmessi, prima della loro formale adozione, al Sindaco del comune territorialmente interessato, il quale esprimerà il proprio parere nel perentorio termine di 60 giorni dalla data di ricezione.

Decorso detto termine, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile decide con provvedimento definitivo.

#### Art. 10.

Fermo restando quanto prescritto dalle norme relative alle zone dichiarate sismiche, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad eseguire i calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in dette zone.

#### Art. 11

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

#### Art. 12.

All'articolo unico della legge 22 dicembre 1948, n. 1456, è aggiunto il seguente comma:

« Le variazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvate con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la programmazione economica, a condizione che le variazioni adottate con uno o più provvedimenti successivi non superino complessivamente il 10 per cento delle tariffe vigenti al 1° gennaio dell'anno in cui le stesse entrano in vigore ».

#### Art. 13.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riassume la denominazione di « Ministero dei trasporti ».

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso con l'avvertenza che il titolo risulta così formulato: « Programma di interventi straordinari per

l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ». Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

#### Discussione del disegno di legge:

**« Integrazione dei fondi di cui alla legge 6 ottobre 1971, n. 853, per l'attuazione degli interventi di competenza della Cassa per il Mezzogiorno » (1636)**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione dei fondi di cui alla legge 6 ottobre 1971, n. 853, per l'attuazione degli interventi di competenza della Cassa per il Mezzogiorno ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Basadonna. Ne ha facoltà.

**B A S A D O N N A.** Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, come era da prevedersi la discussione relativa a questo provvedimento in Commissione e in Aula ha superato largamente l'obiettivo che le è stato assegnato e cioè di assicurare la continuità dell'intervento straordinario per il Sud. Era inevitabile che il dibattito non si limitasse al giudizio sulla sufficienza delle somme da stanziare in rapporto ai fini da conseguire e sull'idoneità della copertura a garantire la sicurezza e la tempestività dell'erogazione e che dovesse estendersi all'analisi dell'azione svolta finora con la legge 853. Ciò ha portato a constatare le pesanti carenze di questa legge che è stata la più disattesa tra quelle emanate per il Sud e a suggerire almeno qualche modifica per ottenere più validi risultati. Con questo intendimento era stato avviato il dibattito in Commissione da parte democristiana, ma si è trattato di un'iniziativa presto rientrata. È stato ricordato a questo proposito che il disegno di legge per la riforma del congegno degli incentivi offrirà l'occasione per un riesame della legge 853. Ma noi riteniamo che

alcune e più urgenti modifiche potevano fin da ora essere proficuamente apportate integrando il presente provvedimento.

È superfluo in questa sede rifare l'esame di tutte le norme disattese della 853, da quelle relative alle riserve per il Sud e agli incentivi finanziari, a quelle relative al commercio ed all'aggiornamento del testo unico delle leggi per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, a quelle clausole di salvaguardia a cui fa cenno il senatore Colella, relatore di questo disegno di legge, che dovrebbero garantire l'utilizzazione per i progetti speciali dei fondi stanziati nei vari bilanci delle amministrazioni ed in effetti non spesi.

In proposito abbiamo preso atto dell'impegno assunto dal ministro Mancini in Commissione di procedere entro breve tempo ad avviare verso la realizzazione quella finanziaria meridionale prevista dall'articolo 9, sempre sollecitata, sempre promessa, sempre regolarmente rimasta sulla carta: sembra però che oggi nella riunione del CIPE si dovrà decidere dell'istituzionalizzazione della finanziaria. Se questa però fosse stata istituita in tempo con i compiti che dovrebbe assumersi per colmare i troppi vuoti esistenti nell'azione creditizia per il Mezzogiorno, attraverso la partecipazione al capitale di rischio, la garanzia integrativa, il concorso all'assistenza tecnica ed alla attività promozionale e così via, quando si è abbattuto sul paese il ciclone delle restrizioni creditizie e altri guai, si sarebbero contate assai meno vittime nel fragile tessuto meridionale delle industrie private minori. Queste avrebbero tratto vantaggio anche dalla messa in moto del nuovo congegno di incentivi su cui da molti mesi si va meditando, senza peraltro giungere ad una conclusione, anche perché il criterio di privilegiare maggiormente le iniziative che assicurano una più elevata occupazione non ha certo ottenuto una favorevole accoglienza dai grossi gruppi industriali che vedono in pericolo la possibilità di assorbire elevate aliquote di fondi speciali per realizzare quelle industrie di base che il Nord non gradisce e che assai dubbie prospettive di sviluppo aprono alle regioni meridionali.

Proprio nella relazione programmatica delle partecipazioni statali viene formulato l'avvertimento che un tale indirizzo potrebbe indurre le grandi imprese a rinunciare ai loro programmi di espansione o ad indirizzarli al Nord, o addirittura all'estero ed anzi a sconsigliare investimenti diretti all'aggiornamento tecnologico, che sono indispensabili anche nel Mezzogiorno.

Forse per questo non dovremmo lamentare la distruzione degli aranceti di Metaponto e, presso le testimonianze insigni della Magna Grecia, non vedremmo spuntare le ciminiere della Liquichimica progettata per un programma di produzione quanto mai discutibile, inopportuno e dannoso, secondo l'avviso autorevole espresso in Commissione dal senatore Scardaccione. Non sarà certamente un grande male per il Mezzogiorno!

Proseguendo nell'elenco dei criteri e delle norme disattese non si può trascurare quella che doveva essere l'innovazione qualificante della legge 853, cioè i progetti speciali che secondo l'avviso del relatore, senatore Colella, dovevano garantire il carattere aggiuntivo e non sostitutivo dell'intervento straordinario. Quel poco che per questa partita viene portato in attivo riguarda iniziative avviate prima del varo della legge 853, che dovranno essere portate a compimento, specie quelle che in qualunque modo influenzano lo sviluppo dell'agricoltura. È venuto così a mancare, almeno fino a questo momento ed in rapporto ai compiti che ad esso erano stati affidati, lo strumento escogitato con la legge 853, in verità con apprezzabili intendimenti da parte di alcuni colleghi meridionalisti del Senato, per aprire la strada ad un modo nuovo e forse più efficace per lo sviluppo delle regioni meridionali.

E per concludere l'elenco delle norme disattese della 853 ricordiamo quella che praticamente non ha trovato alcuna applicazione, se non quella recente e non certo troppo gradita dalle popolazioni che ne sono state danneggiate, del dirottamento a Grottaminarda dello stabilimento automobilistico previsto per la sfortunata città di Eboli: intendo parlare del criterio di dislocare le nuove industrie lungo le direttrici di sviluppo al

fine di rivitalizzare le zone interne, di ribaltare la tendenza al congestionamento delle fasce costiere, tuttora in atto, con tutti i pericoli che tale fenomeno comporta.

Un esempio emblematico in proposito l'offre la regione Campania nella quale l'83 per cento dell'intervento pubblico risulta dislocato nel comprensorio napoletano in conseguenza soprattutto dell'erronea collocazione dell'Alfa Sud posta a breve distanza dalla metropoli contro ogni logica di assetto territoriale: una soluzione che la città fu indotta ad accettare per non intralciare l'attuazione di un'impresa che avrebbe salvato dalla disoccupazione gli operai che venivano messi sul lastrico dalla chiusura di alcuni stabilimenti, specie nei settori meccanico e tessile.

Per gli stessi motivi la città si vedrà costretta a subire il potenziamento dello stabilimento siderurgico di Bagnoli che dovrebbe comportare un maggiore inserimento della superficie industriale occupata nel tessuto urbano, aggravando una situazione urbanistica ed ecologica assurda e forse unica al mondo.

Ma l'IRI, dimentica delle finalità sociali che dovrebbero rientrare negli obiettivi della politica delle partecipazioni in base ad un calcolo esclusivamente aziendalistico, ha posto l'alternativa precisa: o accettare questo programma di potenziamento inconciliabile con la sopravvivenza civile della città o subire il licenziamento inaccettabile di alcune migliaia di cittadini. In Commissione l'onorevole Ministro ha osservato in proposito come la politica dei poli industriali non abbia favorito uno sviluppo equilibrato delle regioni meridionali se ha determinato prevalentemente una massiccia industrializzazione del basso Lazio, da Pomezia a Frosinone, e di alcuni tratti della fascia costiera mentre ben poco ha inciso, come si proponeva, sullo sviluppo economico delle zone interne del Mezzogiorno.

Mi sembra di aver capito che egli ritiene inconciliabile la politica dei poli con quella dell'industrializzazione per direttrici: certo è che quest'argomento di fondamentale portata deve essere ripreso ed approfondito quando in un clima più disteso, almeno ce lo auguriamo, potremo nuovamente dibat-

tere i problemi del Sud. Intanto è necessario che l'azione dei consorzi industriali che presiedono allo sviluppo degli agglomerati sia adeguatamente assistita, sollecitando le regioni meridionali ad assumere il ruolo che ad esse viene conferito dalla legge e che fino a questo momento non hanno potuto assolvere.

Nelle previsioni formulate l'occupazione industriale per gli anni successivi al 1974 si incrementerebbe di 173.000 unità di cui 145.000 relative alle grandi imprese e 28.000 appena relative alle imprese minori. Entro il 1974, con il completamento degli investimenti in corso di attuazione per un ammontare di 8.350 miliardi, sarebbero occupate 66.000 unità. Risultati non molto diversi erano stati indicati per lo scorso anno. Ciò nonostante la situazione occupazionale non va migliorando in modo apprezzabile nel Mezzogiorno, il che significa che l'assorbimento di manodopera relativo alle nuove unità produttive è stato neutralizzato dalla disoccupazione prodotta dall'impiego delle nuove tecnologie e dalla scomparsa di numerose industrie minori.

A prescindere dalla grave situazione economica attuale e dalle conseguenze della stretta creditizia, ciò deriva anche dalla politica di intervento adottata nel settore dell'industrializzazione e particolarmente in quello delle infrastrutture nel quale non si è provveduto a convogliare il volume adeguato di risorse. Non è stato cioè realizzato in maniera sufficiente un ambiente economico tale da indurre il capitale esterno a dirigersi verso le aree depresse del Sud ed il capitale locale a venire alla ribalta nell'attuazione di nuove iniziative ad opera di una rinnovata classe imprenditoriale.

Ciò è confermato dalle domande di finanziamento industriale avanzate attraverso gli istituti di credito con cui vengono previste scelte ubicazionali decise in base alla dotazione infrastrutturale delle varie zone. Infatti il 20 per cento del totale delle domande riguarda la Campania per salire al 26 per cento nel Lazio e precipitare a livelli assai più bassi in altre regioni meridionali. Anche le previsioni formulate per i prossimi anni non sem-

brano favorire le industrie minori i cui incrementi occupazionali raggiungono appena il 15 per cento del totale, confermando che l'iniziativa privata, che maggiormente si cimenta in questa fascia di attività, stenta a muoversi ed a mettere in moto un processo autopropulsivo di sviluppo. Tra le cause di questo fenomeno va compresa la lentezza con la quale ha luogo, quando ha luogo, il processo di induzione intorno alle grandi unità produttive e la strategia di intervento delle partecipazioni che non è stata certo diretta a favorire lo sviluppo dell'iniziativa privata, anche perchè, se si è provvidenzialmente estesa nell'area che questa aveva disertato, ha invaso anche quelle che erano tradizionalmente aree proprie dell'iniziativa privata, contraendo quindi lo spazio entro il quale essa può muoversi in maniera proficua.

Le partecipazioni non hanno poi raggiunto la percentuale di intervento, con gli investimenti effettuati, prevista dalla legge per il Mezzogiorno, anche perchè hanno dovuto orientarsi in misura maggiore verso il Nord, al fine di assicurare l'efficienza dell'apparato produttivo settentrionale e metterlo in condizioni di fronteggiare la concorrenza estera nel momento in cui questa si è ulteriormente inasprita. Anche per questo, mentre la produzione industriale settentrionale non ha denunziato apprezzabili sintomi di rallentamento malgrado le gravi conseguenze della stretta creditizia, nel Sud si è verificata una notevole riduzione del ritmo produttivo che renderà più problematica la ripresa dopo l'avversa congiuntura. Questi motivi inducono a ritenere che, nello stabilire una scala di priorità nell'impiego delle disponibilità stanziata con la presente legge, il primo posto dovrebbe riguardare la fascia delle industrie minori, specie quelle private locali che più stanno risentendo della grave situazione attuale e più possono concorrere al mantenimento dei livelli occupazionali ed al consolidamento dell'industrializzazione.

A questo proposito il relatore, senatore Collella, fa un elenco delle esigenze concrete che fa dubitare dell'idoneità delle somme stanziata a fronteggiarle nei tempi previsti

e ad assicurare un flusso costante di spesa da parte della Cassa. Infatti la copertura per i ventuno progetti speciali disposti dal CIPE per i quali è previsto un onere di 600 miliardi sarebbe assicurata soltanto per la metà di tale importo mentre altri progetti speciali dovrebbero essere avviati ad esecuzione. La Cassa sarebbe stata autorizzata ad accollarsi anche un onere di 200 miliardi da aggiungere ai 125 miliardi dello stanziamento aggiuntivo relativo alla legge 868 per l'adeguamento ed il ripristino delle reti idriche e fognarie nel Mezzogiorno sulla cui indifferibilità per motivi di prioritario interesse non si possono nutrire dubbi, anche se ciò dovesse significare, come avverte il senatore Colella, la sospensione di altri interventi, già previsti e programmati.

Il relatore ha ricordato in proposito come da un'indagine effettuata presso i comuni sia risultato che fossero già pronti i progetti per opere urgenti per altri 500 miliardi: una cifra che è destinata a salire ancora, a conferma delle incredibili condizioni igienico-sanitarie in cui vive tanta parte della popolazione meridionale.

Nel settore dell'industrializzazione il fabbisogno per il raccordo '74-'75 rispetto agli impegni assunti ad oggi ammonterebbe a 2.000 miliardi a fronte di investimenti dell'ordine di 8.000 miliardi, di cui poco più di 1.000 relativi a richieste al di sotto di 5 miliardi. A queste richieste spetterebbe la priorità, anche in considerazione che la mano d'opera impiegata dalle iniziative di limitata dimensione è doppia, a parità di investimento, di quella prevista dalle unità maggiori. A questi oneri vanno poi aggiunti quelli relativi all'aumento dei costi delle materie prime e della mano d'opera, alla sospensione di alcuni lavori, a previsioni non esattamente formulate e così via di seguito. Vi è quindi da ritenere sulla base degli impegni indicati dal relatore che le risorse mobilitate da questo finanziamento-ponte, in attesa di provvedimenti di più vasto respiro relativi al rifinanziamento della legge per il quinquennio '76-80, non appaiono sufficienti a fronteggiare le più immediate esigenze. È quindi probabile che si renderà necessaria una scelta che dovrebbe

essere effettuata tenendo presente la necessità di consolidare la fascia delle industrie minori e di provvedere al completamento delle infrastrutture affidate ai consorzi, che comprendono anche gli organismi di promozione e assistenza tecnica e finanziaria.

Concludendo, lo sforzo finanziario che in questo momento catastrofico per la vita economica del paese viene deliberato, anche se insufficiente, anche se tardivo, anche se la copertura progettata per la spesa non ne garantisce la sicurezza nè l'urgenza, potrebbe indurci ad una valutazione favorevole. Ma il voto al presente disegno di legge non può considerarsi indipendentemente dal giudizio sull'intera azione svolta fino a questo momento a favore del Mezzogiorno, sulla politica generale del paese che avrebbe dovuto assicurare, non solo a parole, la centralità del problema meridionale, sulla concreta portata di certe ipocrite manifestazioni di solidarietà meridionalistica che ci fanno preferire di gran lunga l'atteggiamento sfavorevole del Partito liberale nei confronti dell'intervento straordinario per il Sud espresso anche in quest'occasione con la proposta di una maggiore diluizione nel tempo della somma da stanziare.

Da queste considerazioni non può che derivare un giudizio negativo sull'azione svolta e un voto contrario alla presente legge. In questo atteggiamento siamo confortati dall'autorevole parere del presidente della SVIMEZ, professor Pasquale Saraceno, espresso sul « Corriere della Sera » due giorni or sono sui dati contenuti nei documenti che il Ministro per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno ha portato a conoscenza della pubblica opinione.

Viene così confermato che la spesa per l'intervento straordinario per il Sud, una parte della quale, valutabile intorno al 25 per cento, si traduce in domanda addizionale per le industrie del Centro-Nord, non raggiunge neppure lo 0,5 per cento del reddito nazionale — siamo molto lontani dal 2 per cento invocato dal senatore Scardaccione — e non ha quindi inciso in maniera sensibile sulle risorse di cui il paese ha potuto disporre nel corso del periodo nel quale questo inter-

vento si è svolto. E per quanto riguarda le opere pubbliche il Saraceno afferma: « Si è chiamato intervento straordinario un'azione che, in mancanza di tale intervento, non avrebbe potuto mancare di compiere l'amministrazione ordinaria ». Anche da queste sole considerazioni appare evidente l'effettiva modesta portata dell'impegno per il Sud e, assieme a molte altre, prima fra tutte il fallimento della legge n. 853, la causa degli insufficienti risultati raggiunti e la ragione del nostro parere contrario alla presente legge. (Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Fossa. Ne ha facoltà.

**F O S S A .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il provvedimento di integrazione finanziaria dei fondi della Cassa per il Mezzogiorno prevede un apporto di 1000 miliardi di lire, divisi in due anni: lo stesso ammontare — 1000 miliardi — era contemplato nella legge che istituì, nel 1950, la Cassa per il Mezzogiorno, legge che si riteneva avrebbe dovuto avviare a soluzione in poco più di un decennio il problema dell'arretratezza economica delle regioni meridionali.

Ma, a parte la riduzione avvenuta nel potere d'acquisto della lira nei venticinque anni trascorsi (per cui non è azzardato affermare che i 500 miliardi attribuiti con la nuova legge in media per anno corrispondono a non più di 200 miliardi di lire del 1950) sta il fatto che le dimensioni dell'apparato produttivo meridionale, i fabbisogni infrastrutturali e di servizi sociali e civili del Mezzogiorno, le necessità di portare avanti gli interventi già iniziati sono talmente cresciuti che gli stanziamenti che ci apprestiamo ad approvare potranno incidere sull'economia del Sud forse meno delle corrispondenti assegnazioni del 1950.

È questo fenomeno può essere compensato dai dati statistici: intorno al 1950 gli investimenti lordi annui nel Mezzogiorno erano di circa 450 miliardi, pertanto la spesa di 100 miliardi da parte della Cassa forniva un ap-

porto aggiuntivo di circa il 20-25 per cento. Nel 1972 gli investimenti lordi nelle regioni meridionali hanno raggiunto i 4500 miliardi di lire: l'apporto aggiuntivo della Cassa è pari, quindi, al 10 per cento o poco più.

Ma è un apporto che, pur se non risolutivo, noi non possiamo far mancare alle regioni meridionali già duramente provate da una congiuntura sfavorevole, che ha pesato negativamente sull'economicità di aziende industriali solo da poco entrate nel mercato, sulle capacità di spesa degli enti locali, sui processi di riconversione dell'agricoltura, sul lungo cammino verso il raggiungimento di più moderni *standards* abitativi, sociali e civili nei numerosi centri di vita, piccoli e medi, che caratterizzano l'aspetto urbanistico del Mezzogiorno.

Le vicende degli ultimi provvedimenti generali di rifinanziamento della Cassa e di riorganizzazione dell'intervento della Cassa stessa, la legge n. 717 del 1965 e la legge n. 853 del 1971, mostrano l'esistenza, anche allora, di un drammatico contrasto fra le necessità di un adeguato apporto di fondi corrispondente ad un disegno di sviluppo di lungo respiro nel Mezzogiorno e le pressioni di una politica di bilancio volta a contenere il *deficit* pubblico a danno degli investimenti vista la difficoltà di ridurre le spese correnti.

Non posso non ricordare che il problema dell'insufficienza, già in partenza, degli stanziamenti per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno rispetto alla complessità ed all'ampiezza dei compiti della Cassa si era già posto nel luglio 1971 all'atto dell'approvazione della legge n. 853. In quella circostanza, anzi, l'azione delle forze democratiche in questo ramo del Parlamento fu tale da imporre al Governo, pur nelle conclamate esigenze di riequilibrio del bilancio dello Stato, un aumento di circa 500 miliardi di lire negli stanziamenti che erano stati previsti dal disegno di legge governativo del febbraio 1971.

I gravi problemi congiunturali hanno potuto far perdere di vista, erroneamente, e ancora possono farlo, quanto occorre ancora compiere nel Mezzogiorno per mantenere ed intensificare il ritmo di sviluppo: erroneamente perchè proprio nelle fasi di congiun-

tura meno favorevole si pone in evidenza, più che nelle fasi favorevoli, il contributo che può essere fornito dal Mezzogiorno allo sviluppo economico generale del paese, in ragione di quattro principali elementi: l'esistenza di un mercato potenziale, in rapido mutamento anche in termini qualitativi; la possibilità di puntare su una maggiore utilizzazione delle risorse agricole meridionali ai fini di un aumento dell'offerta di prodotti agricoli all'interno del paese; la prospettiva di trasferimenti e riorganizzazioni nel Mezzogiorno di iniziative industriali pressate da problemi di crescita nelle zone più congestionate del paese; l'esigenza di una rilevante massa di forze di lavoro sottosviluppate e disoccupate che costituisce la principale riserva di lavoro dell'economia italiana.

Le forze democratiche e i sindacati hanno sempre fatto presente che la direttiva obbligata di una politica di ripresa produttiva è quella di puntare sul Mezzogiorno ed hanno additato la pluriennale esperienza inglese dove fra i provvedimenti presi per superare le difficoltà congiunturali rientra l'intensificazione degli investimenti nelle zone depresse.

Le stesse forze democratiche e i sindacati hanno più volte sottolineato, nelle fasi più favorevoli di sviluppo economico, che qualsiasi trasformazione dell'apparato produttivo italiano, anche profonda e con prospettive di ampio respiro, è inevitabilmente destinata ad esaurirsi e ad interrompersi se non contempla un ruolo preciso, attivo e partecipe per il Mezzogiorno.

Devo ancora ricordare che le forze democratiche e sindacali hanno sempre avuto ben chiari gli inevitabili effetti negativi di uno sviluppo che continuava a concentrarsi in limitate zone del paese nelle quali, malgrado un'elevata mobilità di alcuni fattori produttivi (in particolare il lavoro), le condizioni di costo andavano ad aggravarsi notevolmente. Da qui la nostra convinzione che il nodo fondamentale era come intensificare lo sviluppo, in maniera territorialmente più equilibrata, non ignorando le oscillazioni della congiuntura, ma dominandole e volgendole nella direzione desiderata, cioè verso l'allargamento del mercato interno e verso una rapi-

da omogeneizzazione delle condizioni produttive e di vita delle varie regioni del paese; omogeneizzazione che è quanto mai necessaria ed urgente, se si considera che il Mezzogiorno, con una popolazione residente pari a circa il 35 per cento della popolazione italiana e con un territorio pari a circa il 38 per cento del territorio nazionale, ha appena il 22-23 per cento del reddito nazionale, il 17-18 per cento del prodotto lordo dell'industria, il 30 per cento della popolazione attiva, il 27-28 per cento dei consumi interni del paese, con una partecipazione, quindi, molto inferiore all'incidenza di popolazione, ma con una percentuale molto più elevata di incremento demografico naturale (circa il 55-60 per cento dell'aumento naturale di popolazione del paese) e con una quota ancora più elevata di persone in cerca di prima occupazione (circa il 62 per cento nel 1973).

La via obbligata per uscire da questa situazione è l'intensificazione degli investimenti produttivi e delle attrezzature comunitarie e sociali del Mezzogiorno, portando l'attuale quota di partecipazione delle regioni meridionali al processo di investimenti interni nel paese da circa il 30 per cento ad almeno il 40 per cento.

Il disegno di legge che è al nostro esame fa parte essenziale di una strategia di sostegno del processo di investimenti ma non può esaurirla a causa della già segnalata limitatezza relativa dei fondi assegnati.

La ristrettezza del vestito imposto, sotto l'aspetto finanziario, all'intervento straordinario si era evidenziata in termini precisi già agli inizi del 1972.

I fondi della legge n. 853 del 1971 erano stati rapidamente impegnati per coprire essenzialmente il programma di completamento degli interventi disposti con le leggi precedenti, lasciando uno spazio modesto al finanziamento della parte più innovativa stabilita dalla legge n. 853, cioè ai progetti speciali interettoriali e interregionali volti ad affrontare in forma unitaria e globale i grandi problemi dell'ambiente, delle infrastrutture e dell'apparato produttivo nazionale.

L'aumento dei costi che ha minacciato sostanzialmente la continuità della realizzazio-

ne delle infrastrutture da parte della Cassa, le mutate condizioni economiche del paese, il mancato sviluppo degli investimenti delle amministrazioni ordinarie e delle stesse amministrazioni delle regioni meridionali, hanno reso sempre più pressante un rifinanziamento dei fondi dell'intervento della Cassa per il Mezzogiorno.

È merito dell'attuale Governo, per iniziativa del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, l'aver proposto un provvedimento di integrazione dei fondi assegnati con la legge n. 853 e l'aver chiamato le forze politiche e sindacali del paese ad una precisa verifica del proprio impegno meridionalista.

Il disegno di legge governativo si differenzia in senso positivo da altri precedenti provvedimenti di rifinanziamento dell'intervento della Cassa perchè è accompagnato da una relazione che indica in modo preciso le direttive di ripartizione dei nuovi fondi, segnalando settori prioritari di intervento. Esso inoltre è stato presentato dal Ministro insieme ad un'ampia documentazione delle esigenze che potranno essere coperte con gli stanziamenti che il Parlamento si accinge ad approvare.

Il provvedimento proposto dal Governo prevede, in sostanza, l'apporto aggiuntivo alla Cassa per il Mezzogiorno di 400 miliardi nel 1974 e di 600 miliardi nel 1975, al fine precipuo: a) di non arrestare i processi di investimento già avviati; b) di intensificare la realizzazione dei progetti speciali; c) di portare avanti i programmi già impostati nel campo degli interventi e delle opere e dei servizi sociali e civili specie nelle zone di particolare depressione.

Le direttive di investimento appaiono chiaramente in linea con gli obiettivi di sviluppo economico e di crescita sociale e civile del Mezzogiorno.

Le attese del Mezzogiorno per questa nuova legge sono quindi ampiamente giustificate e noi non possiamo deludere con ritardi, con rinvii o con una astratta ricerca di provvedimenti più ampi ed articolati: sarebbe un'assurda fuga in avanti destinata ad aggravare il disgregamento della struttura produttiva e sociale del Sud.

Diventa quindi indispensabile assicurare questi maggiori fondi previsti dal disegno di legge: il provvedimento governativo indica che la raccolta dei fondi avverrà attraverso operazioni di ricorso al mercato finanziario congiuntamente o alternativamente a prestiti esteri. Si tratta di operazioni già effettuate in passato: infatti il finanziamento di una parte dei fondi della legge n. 717 del 1965 e della legge n. 853 del 1971 è derivato da operazioni di ricorso al mercato finanziario, mentre il ricorso a prestiti esteri espressamente previsto dalla legge 166 del 1962 e regolamentato nell'articolo 26 del testo unico della legge sul Mezzogiorno del giugno 1967 è stato ampiamente utilizzato specie nella prima fase di attività della Cassa. Dalla relazione di bilancio della Cassa per il 1972 si ricava che i fondi reperiti all'estero al 31 dicembre 1972 raggiungevano i 776 miliardi di lire, con un'incidenza del 17 per cento sul totale dei mezzi finanziari assegnati alla Cassa: di essi il 55 per cento è stato fornito dalla Banca d'Europa per gli investimenti, il 32 per cento dalla Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo, il 2 per cento dalla CECA e circa l'11 per cento da prestiti obbligazionari.

La stessa relazione di bilancio della Cassa per il 1972 sottolinea che soltanto la mancanza di norme d'attuazione della legge n. 853 in questo campo ha impedito negli ultimi anni un più largo apporto di fondi esteri, essendosi presentate « continue e copiose offerte da parte di banche ed organismi internazionali per emissioni obbligazionarie soprattutto in eurodollari » (pagine 115-116 della relazione).

Il problema di oggi è, quindi, quello di superare con accorgimenti tecnici ma soprattutto con una decisa volontà politica gli ostacoli che sia il ricorso al mercato finanziario interno sia il ricorso al mercato estero potrebbero incontrare, rispetto al passato, in una situazione finanziaria nazionale ed internazionale certamente meno favorevole a causa del prevalere di politiche monetarie e creditizie restrittive.

Sotto quest'aspetto ci conforta comunque il preciso impegno del Governo che conte-

stualmente e successivamente ai recenti provvedimenti fiscali ha assicurato che il Ministero del tesoro provvederà al collocamento di titoli per 1000 miliardi di lire per garantire alla Cassa per il Mezzogiorno la materiale disponibilità delle somme stanziare con l'attuale disegno di legge: è questo un punto su cui non sarebbe stato possibile derogare dato il suo carattere condizionante per l'efficacia concreta di questo disegno di legge.

Non vi è dubbio, però, che il successo del provvedimento che andiamo ad approvare è legato al non accentuarsi di spinte depressive.

Bisogna assolutamente evitare che, come già è avvenuto nella recente storia economica italiana, la politica di stabilizzazione si traduca rapidamente in una stagnazione e poi in una depressione e che venga tolto dal mercato non soltanto l'eccesso di domanda ma anche quel potenziale naturale di domanda senza il quale non si giustificerebbero per lungo tempo nuovi investimenti produttivi.

È per questa considerazione che abbiamo respinto il protrarsi di una politica di stretta creditizia che, impedendo il finanziamento degli investimenti ed aumentando eccessivamente il costo del denaro, rappresenta un ostacolo all'adeguamento e alla razionalizzazione della capacità produttiva ed insieme un onere aggiuntivo sui costi di produzione delle imprese. La tensione inflazionistica deve essere fronteggiata attraverso interventi specifici volti ad aggredire le rigidità e le strozzature all'espansione dell'offerta e non mediante misure generalizzate che incidono largamente sulla situazione dell'occupazione e delle imprese, e possono dar luogo all'espulsione dal mercato di una larga quota dello stesso apparato produttivo.

In una situazione del genere la stessa efficacia del provvedimento di rifinanziamento della Cassa sarebbe certamente diminuita perchè le nuove imprese si troverebbero ad affrontare una domanda di molto rallentata ed una capacità di crediti ordinari sensibilmente diminuita; le infrastrutture generali e specifiche che andiamo a realizzare potrebbero restare a lungo inutilizzate, gli enti locali mancherebbero dei fondi necessari per

la stessa gestione delle nuove opere infrastrutturali.

Le nuove disponibilità di capitale all'interno del paese e a livello internazionale, l'aumentato costo del denaro, l'aumento di prezzo di una serie importante di fattori produttivi incominciando dalle materie prime e dalle risorse energetiche impongono anche all'intervento straordinario una qualificazione secondo indirizzi di maggiore produttività e di più elevati rendimenti a breve termine.

Questa ricerca di una maggiore produttività non è di oggi.

L'analisi di un venticinquennio di interventi straordinari nel Mezzogiorno mostra in realtà un continuo adeguamento delle direttive politiche e degli strumenti al presentarsi di nuovi problemi o di nuovi ostacoli.

La Cassa, istituita per finanziare ed eseguire complessi organici di opere in zone ben delimitate, fu indotta negli anni '50 ad allargare progressivamente la propria competenza in tutto il territorio e in quasi tutti i settori dell'intervento pubblico.

Successivamente, la necessità di far fronte ad alcuni effetti negativi (uno stato di sovrapposizione e confusione di competenze tra organi dell'intervento ordinario ed organi dell'intervento straordinario) determinò l'esigenza, recepita dalla legge n. 717 del 1965, di concentrare l'intervento in ambiti territoriali ben delimitati: comprensori irrigui, aree e nuclei di industrializzazione, comprensori di interesse turistico, opere infrastrutturali di interesse generale.

Il piano di coordinamento 1965-69 definì una complessa linea di azione che tuttavia, senza eliminare sostanzialmente la sovrapposizione di competenze, aggravò parecchie situazioni all'interno delle regioni meridionali, favorendo troppo le zone più suscettive, ubicate nelle fasce litoranee, e non ponendo adeguati elementi di sostegno alle zone interne sempre più disestate (essendo rimasto piuttosto teorico un intervento nelle zone di particolare depressione).

La successiva legge n. 853 è partita da un contesto istituzionale diverso, segnato dall'avvio della contrattazione programmata e dalla creazione delle regioni a statuto ordinario. La qualificazione dell'intervento Cassa

avrebbe dovuto concentrarsi sulla realizzazione di « progetti speciali » cioè su complessi integrati di opere, di attrezzature e di servizi a carattere produttivo o di tipo infrastrutturale capaci di modificare sostanzialmente le condizioni di insediamento delle attività produttive, accompagnando fra l'altro le iniziative decise nella contrattazione programmata. Come già anticipato, l'intervento effettivo della Cassa nei progetti speciali è stato modesto: soltanto 460 miliardi sui 13.300 miliardi di fondi assegnati alla Cassa fino al 31 dicembre 1972; tutto ciò perchè non era logicamente possibile non risentire del peso dei programmi da completare in base alla legislazione precedente, anche se, forse, questo completamento è stato protratto al di là dello strettamente indispensabile.

La strada dei progetti speciali è ormai una via obbligata ma da seguire in modo articolato, cioè puntando più che sulle opere infrastrutturali e industriali di grande prestigio, sulla valorizzazione delle attività agricole e turistiche, sul recupero e sullo sviluppo delle attività industriali di media e piccola dimensione le quali possono fornire un rapido rientro dei capitali investiti, un sensibile aumento del reddito, elevati livelli di occupazione, sull'integrazione della rete infrastrutturale in modo da coinvolgere ambiti territoriali non ristretti, lungo direttrici interne di sviluppo che consentano di evitare irreparabili processi di dissesto della struttura produttiva e sociale.

Ma l'intervento della Cassa non può essere efficace se esso non trova riscontro in una allargata partecipazione attiva delle amministrazioni ordinarie, delle regioni, degli enti territoriali.

È in questa logica che la legge n. 853 aveva aperto nuovi spazi di azione al Mezzogiorno, spazi che in molti casi attendono ancora di essere coperti da quell'intervento puntuale e di lungo periodo che deve essere organizzato dalle regioni.

Un intensificato intervento straordinario non può raggiungere gli effetti desiderati se non incide su un quadro istituzionale articolato in cui ognuno possa assumersi la pro-

pria parte di responsabilità in modo attivo e partecipe e non meramente rivendicativo.

Non basta — ad esempio — attribuire nuovi fondi per maggiori interventi della Cassa nelle infrastrutture delle aree e dei nuclei industriali se quegli organismi che devono poi gestirli (cioè i consorzi) non vengono riorganizzati e potenziati tecnicamente con l'eliminazione di tanti inutili doppioni e di incrostazioni clientelari: ed in questo campo — a circa tre anni dalla legge n. 853 che pur ha trasferito alle regioni tutti i poteri sui consorzi — si è fatto ben poco, per non dire quasi nulla.

Un altro settore in cui l'intervento della Cassa deve essere accompagnato da un'attività delle regioni e degli enti regionali è quello dell'agricoltura, in cui la competenza regionale è primaria, ma in cui non si vedono ancora gli strumenti di gestione degli interventi straordinari, perchè di strumenti non si può parlare se le uniche strutture territoriali disponibili sono quelle ancora oggi dei vecchi consorzi di bonifica. Ma analoghi discorsi potrei fare per gli acquedotti, per i servizi di depurazione e di smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi, settori in cui all'intervento della Cassa per la realizzazione delle opere non corrisponde molte volte un'attività di gestione adeguata degli enti locali.

Il disegno di legge per il rifinanziamento della Cassa per il Mezzogiorno deve essere un provvedimento ponte non solo nel senso che esso fornisce fondi addizionali necessari per saldare l'intervento della Cassa al futuro programma 1976-1980 ma anche perchè esso deve segnare il passaggio ad un'azione più selettiva e qualificata, che tenga conto sia del contesto in cui gli interventi si inseriscono sia del carattere strategico e non clientelare dell'intervento Cassa, come troppe volte è avvenuto in passato.

Le norme della legge n. 853 forniscono gran parte dei necessari strumenti; esse vanno applicate pienamente, ad esempio con la revisione del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, con l'istituzione dell'ormai più che necessaria finanziaria meridionale o dando

finalmente piena attuazione a norme come quella della riserva delle commesse pubbliche. Una revisione di tale legge dovrà essere fatta a breve termine in materia di incentivi in modo da qualificare l'intervento industriale secondo precise linee di priorità, di economicità e di efficienza, fornendo un'effettivo aiuto alle iniziative che possano costituire il tessuto connettivo del sistema industriale che si è già creato nel Mezzogiorno.

Ma l'azione della Cassa non avrebbe l'efficacia necessaria se non vi fosse, nel Mezzogiorno e in generale nel paese, un'azione di base capace di sostenerla e di stimolarla, se mancasse cioè un'ampia partecipazione delle forze democratiche e delle forze sindacali. Vi è infatti l'esigenza di inserire l'intervento stesso in un quadro politico generale che segni una svolta decisiva rispetto al passato.

I problemi del Mezzogiorno nei loro aspetti qualitativi e quantitativi possono infatti trovare adeguata soluzione solo attraverso un'azione politica volta a raggiungere un soddisfacente equilibrio tra scelte generali a livello dell'economia nazionale e gli interessi delle regioni meridionali assegnando al Mezzogiorno il ruolo che gli compete di protagonista dello sviluppo economico generale.

Occorre modificare il meccanismo di sviluppo; occorre cioè non solo superare la crisi razionalizzando la ripresa economica ma collegare tale ripresa alle riforme di struttura in modo da fornire i fattori permanenti e favorevoli ad uno sviluppo più intenso e più equilibrato.

Per realizzare questi obiettivi occorre dar vita ad un permanente dialogo con le forze produttive e con le istanze democratiche creando altresì a livello parlamentare un nuovo e costruttivo rapporto tra le forze rappresentative degli interessi popolari.

In sostanza la politica di interventi nel Mezzogiorno è il banco di prova dell'attuale Governo, che non può eludere un nuovo discorso con i sindacati e le regioni.

Due livelli e due sedi di partecipazione, dai quali può scaturire l'alleanza di forze sociali e politiche capaci di aprire al paese una

pronta ripresa economica, sociale e civile. *(Applausi dalla sinistra).*

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Chiaromonte. Ne ha facoltà.

**CHIAROMONTE.** Onorevole Presidente, signor Ministro, da parte nostra c'era e c'è l'intenzione di dare grande importanza a questo dibattito su una legge pur limitata perchè ci rendiamo conto che una discussione approfondita su questo provvedimento, per il momento in cui si svolge, può avere un notevole rilievo politico. Questo rilievo deriva da molti fatti. Innanzitutto deriva dalla circostanza che questo dibattito e le conclusioni alle quali arriveremo si svolgono mentre ha già avuto inizio sia alla Camera che al Senato il dibattito sui decreti presentati dal Governo, una discussione, cioè, sulle linee di politica economica generale che il Governo intende seguire nelle prossime settimane.

Voi conoscete la nostra posizione su questi decreti e su queste linee di politica economica, ed io non voglio ripeterla. Desidero soltanto ricordarne alcuni punti, per stabilire il nesso che esiste fra questa posizione generale e la discussione che affrontiamo e le proposte che oggi avanziamo.

Noi non neghiamo la gravità della situazione nella quale si trova il paese; non puntiamo in alcun modo e per nessun motivo all'aggravamento della crisi, e riconosciamo anche la necessità di un prelievo fiscale. Tuttavia abbiamo espresso sui decreti del Governo un certo giudizio che voi conoscete, e siamo impegnati in una lotta seria per modificarli, per renderli meno iniqui socialmente e anche per renderli più utili al raggiungimento degli scopi che dobbiamo raggiungere.

Senza ripetere le proposte specifiche che abbiamo fatto, voglio dire qui, proprio mentre si discute di una legge che riguarda la spesa per il Mezzogiorno, che ho trovato molto strana l'affermazione dell'onorevole Giolitti contro la pretesa raffica di emendamenti che noi ci proponemmo di presentare a questi decreti e il rimprovero che egli ci ha rivolto per questa nostra malvagia intenzione.

## Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

(Segue CHIAROMONTE). Intanto la Commissione affari costituzionali della Camera ha dimostrato che non solo da parte nostra c'è l'intenzione di andare a fondo e di denunciare, persino sotto l'aspetto costituzionale, molte delle decisioni che voi avete preso. Ma, a parte questo, noi siamo intenzionati — e lo voglio ribadire qui perchè ciò ha una diretta attinenza con la discussione che stiamo facendo in questo momento — a giungere con i partiti della maggioranza e con il Governo ad un confronto serio per la modifica radicale di questi decreti. Il nostro discorso è complessivo, cioè non riguarda soltanto i decreti fiscali che ci avete presentato, ma riguarda anche quanto accade, ad esempio, nel campo del credito, dove c'è una certa confusione di notizie. Credo che questa mattina si sia riunito il Comitato interministeriale per il credito e che abbia assunto alcune decisioni che valuteremo a suo tempo: per le notizie che si hanno, possiamo già parlare di insufficienza di queste misure nei confronti del Mezzogiorno. Su ciò mi auguro comunque che il Ministro nella sua replica voglia darci qualche informazione, se può farlo.

Guardiamo quindi ai decreti, alla politica creditizia, alla spesa, anche perchè — lo abbiamo detto e lo ripetiamo qui e lo hanno ribadito i sindacati nella riunione del comitato direttivo della federazione di ieri — è assai strano e comunque preoccupante che il Governo abbia mantenuto, da un punto di vista legislativo, solo una parte degli impegni assunti negli incontri che aveva avuto con i sindacati: non ha tradotto, cioè, sino a questo momento, in pratica, in atti legislativi concreti e in proposte precise tutta la parte che riguardava gli impegni di spesa, tranne che per il provvedimento di cui stiamo discutendo e su cui dirò, più avanti, qualche cosa nel merito.

Credo che da qui derivi il rilievo che necessariamente assume oggi questa discussione,

anche se si tratta di una legge limitata. Abbiamo ingaggiato una lotta dura ed aspra per modificare i decreti e speriamo di riuscirvi.

Tuttavia non ci facciamo alcuna illusione: anche se la nostra lotta — come crediamo — riuscirà vittoriosa, un certo prelievo fiscale ci sarà in ogni caso; e in ogni caso si chiederanno al paese dei sacrifici. Ed allora dobbiamo assolutamente riuscire ad indicare con chiarezza all'opinione pubblica quale sia lo scopo di questi sacrifici, per che cosa si chiedano i soldi ai cittadini italiani, quale sia l'obiettivo che si vuole raggiungere. È quindi evidente che nel quadro di una chiarezza di fondo sugli scopi, sul perchè si chiedono i soldi ai cittadini acquista particolare rilievo la discussione sul Mezzogiorno, dato che da anni tutto il movimento operaio e democratico ha posto il problema dell'avvio a soluzione della questione meridionale come problema centrale per lo sviluppo generale del nostro paese.

E vengo al secondo motivo per il quale questo dibattito sulla legge di rifinanziamento della Cassa deve considerarsi molto importante: le condizioni nelle quali si trova oggi il Mezzogiorno. Sulla drammaticità di queste condizioni si è espressa la Commissione bilancio che ha esaminato la legge, e molti oratori di vari gruppi hanno fatto importanti osservazioni. Lo stesso Ministro, a conclusione del dibattito, ha detto cose assai interessanti sulle conseguenze nel Mezzogiorno del processo inflazionistico, della politica economica del Governo, della stretta creditizia e della spesa pubblica, in una situazione nella quale molte province meridionali vivono, pressochè esclusivamente, di spesa pubblica. E ha fatto bene l'onorevole Ministro a respingere, in Commissione, le cose che sono state dette in questi giorni contro i comuni meridionali, contro gli sfaccendati meridionali, contro la povera gente del Mezzogiorno che, per la politica condotta in questi anni

dai Governi, non trova possibilità di lavoro se non negli enti pubblici, se non attraverso la spesa pubblica, e che, quando questa spesa viene drasticamente fermata, corre grossissimi rischi.

La crisi del Mezzogiorno colpisce le popolazioni lavoratrici, i contadini — quello che sta accadendo in questi giorni in Campania è noto a tutti — e gli operatori economici che, per usare una felice espressione adottata dal Ministro in Commissione, non hanno nè scorte in magazzino nè conti all'estero, e che quindi si trovano esposti a tutte le vicissitudini, a tutti gli alti e bassi della politica creditizia e che appunto sono stati sottoposti in queste ultime settimane alle conseguenze della stretta creditizia.

Cresce l'insicurezza generale nel Mezzogiorno — e di ciò dobbiamo essere consapevoli — e ogni provvedimento indifferenziato, del tipo di quelli che il Governo ha assunto sul piano creditizio, fiscale e tariffario, colpisce in particolare il Sud. Mi si consenta qui una parentesi; non se ne è parlato in Parlamento perchè è una questione di politica amministrativa, ma circa le tariffe elettriche, sulla necessità della cui modifica basammo la nazionalizzazione dell'energia elettrica, non ho notizie — nè, d'altra parte, credo ve ne siano — di provvedimenti differenziati per gli operatori meridionali, nel momento in cui ci si appresta ad aumentare le tariffe in modo massiccio. Se ci sono notizie in questo senso il Ministro farebbe bene a fornircele.

L'aggravarsi della situazione meridionale rappresenta un serio pericolo per la democrazia. Anche se nel Mezzogiorno sono cresciute, in questi anni, le forze capaci di difendere la democrazia, non possiamo noi vedere i pericoli che sono insiti in questa grave situazione economica e sociale, e al tempo stesso non possiamo dimenticare che una nuova politica verso il Mezzogiorno è il punto fondamentale su cui premere se si vuole aprire una nuova via allo sviluppo economico e sociale del paese, se si vuole frenare l'esodo, se si vogliono operare cambiamenti profondi nella politica degli investimenti e in quella dei consumi nel nostro paese.

Per tutto questo, onorevole Ministro, noi comunisti non abbiamo inteso in Commis-

sione e non intendiamo qui far passare questa legge come se si trattasse di una leggina qualunque, come se si trattasse di un fatto di meno che ordinaria amministrazione, come se si trattasse di una leggina di puro rifinanziamento, di una legge ponte a cui dovrebbero seguire poi altre leggi.

Vogliamo cogliere l'occasione di questo dibattito — e credo che questo sia nell'interesse di tutti — per attirare ancora una volta l'attenzione dell'opinione pubblica, delle forze politiche e democratiche sulle questioni aperte drammaticamente nel Mezzogiorno e vogliamo anche ribadire alcune nostre posizioni generali.

Non possiamo in alcun modo, discutendo su questa legge, non riandare, come è stato fatto in Commissione, ad un bilancio della legge n. 853 che fu presentata nel 1971 come una delle leggi di riforma del governo Colombo. Sentivo il collega Fossa poco fa ed ero stupefatto. Purtroppo ora non mi occupo più, con la frequenza di una volta, delle questioni del Mezzogiorno, ma ogni volta che torno ad occuparmene mi sembra di sentire quasi dei racconti fantascientifici intorno a cose che sono state scritte e dette ma non sono mai accadute. È un discorso che dura da troppi anni. Noi votammo contro la legge n. 853 — ebbi l'onore di essere il relatore di minoranza — per alcuni motivi che mi permetto di ricordare. Il primo motivo, quello fondamentale, è che con quella legge si continuava sulla strada improduttiva e sbagliata dell'intervento straordinario. Il secondo motivo è che restava in vita la Cassa per il Mezzogiorno e anzi, per certi aspetti, se ne qualificavano le funzioni. Il terzo motivo — lo dicemmo esplicitamente — consisteva nel fatto che si imboccava una strada che noi denunciavamo allora come nebulosa, in sostanza impraticabile, quella dei cosiddetti progetti speciali. Chiesi più volte durante quel dibattito al Ministro d'allora che mi fosse spiegato chiaramente che cosa erano i progetti speciali; io non l'avevo capito. Non mi fu spiegato, mi si rispose che ero un po' rozzo a non capire che cosa era questa nuova escogitazione meridionalistica (anche alcuni colleghi della maggioranza mi rimproverarono di non capire cose tanto chiare). Un altro

motivo per cui votammo contro è che non si riconoscevano in pieno le prerogative e i poteri delle regioni (conseguenza del fatto che si manteneva in piedi la Cassa per il Mezzogiorno) e si diceva, per quanto riguarda la politica industriale, di voler cambiare il sistema dell'incentivazione senza però offrire alcuna garanzia che questo avvenisse.

Che cosa dire ora, onorevole Mancini, a tre anni di distanza? Lo ha detto lei in Commissione, lo hanno detto tutti, non c'è bisogno che io lo ripeta. È certamente un bilancio — forse calco da mano con questo aggettivo — fallimentare, però non credo di essere molto lontano dal vero. È stata forse incentivata in modo preferenziale nel Mezzogiorno l'industria ad alto livello di occupazione, in questi tre anni, con la nuova legge? È stata, non dirò realizzata, ma impostata una politica nuova nel campo dell'industrializzazione? Per la finanziaria credo che soltanto ieri o l'altro ieri ci sia stata una decisione formale — o si vada verso questa decisione — dopo tre anni! Mi consenta, onorevole Mancini — e mi scusi per questa espressione — di ricordare la ridicola vicenda dei progetti speciali e la discussione che c'è stata quando, al suo posto di oggi, c'era il suo predecessore: bisognava fare progetti speciali o progressivi integrati? Parole! È stato fatto riferimento poco fa a questa discussione. Ma quale è stato il risultato di questa discussione? Parliamoci con chiarezza. Il risultato è stato che si è bloccato tutto. Non si è fatto alcunchè. È stato fatto un elenco, che ritengo inverosimile, di 22 o 24 — non so bene neanche quanti siano — progetti speciali; certo, vi erano previste anche delle cose giuste, delle cose che in parte si cominciano a fare, ma vi erano anche dentro delle cose incredibili, delle opere puramente clientelari, assurde, inutili, fatte passare come progetti speciali. Il risultato è quello che oggi sta di fronte a noi.

Ma dov'è l'origine di tutto questo? Non vorrei che questa mia denuncia fosse ripetuta, puramente e semplicemente, da altri colleghi, anche dei partiti di maggioranza, senza che ci si ponga la domanda: perchè è successo questo? Dov'è l'origine del fallimento di una legge che tre anni fa fu presentata come legge di riforma?

La nostra opinione voi la conoscete. Noi riteniamo che l'origine di tutto questo stia nella permanenza della concezione dell'intervento straordinario, nella permanenza in vita della Cassa con i poteri che ha. È qui l'origine del fatto che le leggi vengono emanate e non c'è nessuno che pone mano a queste leggi o quando vi si pone mano lo si fa in modo sbagliato, distorto, clientelare.

C'è un fatto particolare gravissimo che ho il dovere di segnalare qui in Senato (è stato segnalato anche durante i lavori della Commissione bilancio): il fatto che mentre la legge 853 prevedeva all'articolo 4 — non c'è bisogno che lo legga qui — un versamento di fondi alle regioni, questa norma è stata violata. Non una lira è andata alle regioni dei fondi che costituivano la dotazione della Cassa così come stabiliva la legge.

E allora in questa situazione cosa vorreste oggi, onorevoli colleghi? Si vorrebbe che noi approvassimo questa legge di finanziamento tanto per fare qualcosa perchè si annega, perchè la barca sta affondando? E tutto dovrebbe restare come prima? Non bisognerebbe cambiare niente nel meccanismo stesso dell'intervento nel Mezzogiorno; anche senza pensare a cambiamenti radicali, non bisognerebbe nemmeno avviare un cambiamento? Non possiamo essere d'accordo su questo, onorevole Ministro. I fatti ci confermano la giustezza della nostra posizione generale, di una posizione che dice no all'intervento straordinario, che dice no alla Cassa per il Mezzogiorno e che si batte per una programmazione democratica nazionale fondata sulle regioni che abbia per obiettivo l'avvio a soluzione della questione meridionale.

Lei lo sa, onorevole Mancini: noi dal 1950 abbiamo questa posizione e non vediamo motivo per cambiarla.

Però c'è oggi un fatto nuovo. Voglio segnalare qui, responsabilmente, sapendo di fare un'affermazione di carattere politico. C'è un fatto nuovo oggi nella politica per il Mezzogiorno che noi non sottovalutiamo nè da un punto di vista politico nè da un punto di vista pratico. Dal 1950 in poi, fino a pochi mesi fa, per 24 anni quindi, ministro per il Mezzogiorno era stato sempre un uomo del-

la Democrazia cristiana. Non faccio questioni di persone, ovviamente, anche se abbiamo criticato con asprezza specialmente alcuni fra i ministri democristiani per il Mezzogiorno. Questo Ministero per il Mezzogiorno, la Cassa per il Mezzogiorno, i suoi vari strumenti di intervento nel Mezzogiorno sono stati visti sempre come punti fondamentali di un sistema di potere, del sistema di potere clientelare della Democrazia cristiana.

Oggi responsabile di questo Ministero è un socialista, un uomo di vecchia passione meridionalistica, un uomo di vecchio impegno politico e culturale meridionalistico, e noi comprendiamo quello che ciò significa. Ne abbiamo visto già alcuni risultati per quanto riguarda i rapporti con i sindacati e soprattutto per quanto riguarda i rapporti con le regioni meridionali. E ha fatto bene l'onorevole Mancini a sottolineare in Commissione la gravità delle calunnie che si vanno scrivendo sulla stampa contro le regioni meridionali.

Tuttavia, con la stessa franchezza, aggiungo che non può bastare e non basta l'azione di un ministro nei confronti della politica meridionalistica a cambiare le fondamenta di una politica che vanno ricercate in primo luogo negli strumenti e nell'orientamento complessivo e generale di tutto il Governo. Non può bastare cioè l'attività di un ministro a cambiare la natura profondamente sbagliata, l'indirizzo profondamente errato dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno e dell'operato della Cassa per il Mezzogiorno e dei suoi vari strumenti di intervento.

Che cos'è la legge che porta la sua firma, onorevole Mancini, e che sta qui di fronte a noi? È una legge di puro rifinanziamento, si dice. Io voglio sottolineare anzitutto la pochezza di questo finanziamento. C'è una vecchia polemica meridionalistica sulla qualità e sulla quantità dell'intervento: molti dicono che non bisogna badare alla quantità dell'intervento ma bisogna badare alla qualità. Ho letto nei giorni scorsi — l'avrà letto anche lei, signor Ministro — l'interessante articolo di Saraceno sul « Corriere della Sera ».

M A N C I N I , *Ministro senza portafoglio*. « Non c'è stato l'intervento straordinario ».

C H I A R O M O N T E . Non solo non c'è stato alcun intervento straordinario, ma il complesso degli investimenti nel Mezzogiorno, secondo i calcoli del professor Saraceno, dal 1951 al 1973, per 23 anni, è stato pari allo 0,67 per cento del reddito nazionale. In verità, parliamoci chiaro, il finanziamento che voi chiedete con questa legge serve a coprire, per una gran parte, solo la svalutazione della moneta. Nell'elenco che ho visto nei vostri documenti sono previsti 400 miliardi per la revisione dei prezzi e per l'IVA per opere già in corso di realizzazione: vedendo ciò ci rendiamo facilmente conto che si tratta appunto di quello che ho detto. Non c'è, se non in piccolissima parte, nessun finanziamento aggiuntivo. Deve esserci chiarezza su questo punto, onorevoli colleghi: non c'è nessun finanziamento aggiuntivo, non c'è nemmeno in piccola parte nessuno spostamento di risorse nuove verso il Mezzogiorno. Ed è questo, onorevole Mancini, ciò che si chiede in questo momento, è questo ciò che chiedono i sindacati, per far fronte alla gravità della situazione. Certo (si dice nella relazione introduttiva e lo ripete anche il senatore Colella) non bisogna interrompere il flusso della spesa e l'avanzamento delle opere in corso. Siamo sensibilissimi a questo problema, è un problema importante. Ma anche qui: quale garanzia abbiamo che questo avvenga, onorevole Mancini? L'articolo 2, per quanto riguarda la copertura di questa legge, voi sapete cosa preveda. Lo stesso relatore di maggioranza ha sollevato la questione della aleatorietà, della incertezza di questa copertura: in altre parole (e lei, onorevole Mancini, non può non essere sensibile a questo) della discrezionalità del Ministro del tesoro. Questa è la questione, parliamoci con chiarezza: di dare i soldi per il Mezzogiorno non quando fa comodo, perchè non è un problema di comodo personale dell'onorevole Colombo, ma quando il Ministro del tesoro lo ritiene giusto. Questa è la questione vera che è di fronte a

noi. Del resto bisogna riconoscere che l'onorevole Colombo è stato di una chiarezza cristallina in Commissione: e bisogna dargliene atto. In Commissione l'onorevole Colombo ha detto: badate, per il 1974 neanche una lira. In sostanza questo ha detto Colombo se io non ho capito lucciole per lanterne.

M A N C I N I , *Ministro senza portafoglio*. Il problema è che cosa riesce a spendere la Cassa.

C H I A R O M O N T E . Sì, anche questo è un punto importante, ma non è il solo. Ed io torno qui alla questione generale, onorevole Ministro, del modo della spesa. E sollevo due problemi: uno, che nella legge in quanto tale non c'è alcuna indicazione di priorità di spese anche se nella relazione governativa e nella relazione che l'onorevole Mancini ha fatto ai sindacati ci sono alcune indicazioni di priorità. Noi crediamo che queste indicazioni debbano essere contenute nella legge: e non perchè non abbiamo fiducia in lei, onorevole Mancini, ma perchè riteniamo che ci debba essere certezza su queste questioni. Troppe volte, nel corso di questi ventiquattro anni, abbiamo scritto cose precise nelle leggi che poi non sono state fatte; figuriamoci poi quando non le scriviamo nemmeno. Noi non siamo per un qualunque aumento della spesa. Io ho letto, onorevole Mancini — non voglio farle perdere tempo nè voglio far perdere tempo all'Assemblea — tra i documenti che ella ha inviato in Commissione perchè fossero messi a disposizione nostra, una relazione degli impegni e delle disponibilità di spesa al 31 dicembre 1973. C'è una differenza fra disponibilità effettive (compresi i 1.000 miliardi che stanziamo in questa legge) e impegni di spesa. Bisogna scegliere. Onorevole Mancini, il Ministro per il Mezzogiorno riuscirà ad esercitare la sua funzione meridionalistica, anche tagliando spese, rispettando e facendo rispettare precise priorità.

Per quanto riguarda le modalità e l'organizzazione dell'intervento, tutto, in questa legge, resta come prima per quanto riguarda il rapporto regioni-Cassa: e questo è inam-

missibile. Nè possono valere a superare questo gravissimo limite gli sforzi del Ministro per mandare avanti un nuovo rapporto con le regioni meridionali.

In sostanza noi ci proponiamo con questa discussione, onorevole Mancini, due obiettivi. Il primo, è quello di dare certezza al proseguimento e all'ampliamento degli investimenti nel Mezzogiorno, stabilendo nella legge precise priorità e garantendo le fonti di finanziamento. Secondo obiettivo: avviare, sia pure parzialmente e con alcune prime misure, un cambiamento della qualità e dei modi per l'intervento nel Mezzogiorno soprattutto per quanto riguarda il ruolo delle regioni ed un qualche primo ridimensionamento dei poteri e delle prerogative della Cassa per il Mezzogiorno. Perchè, onorevole Mancini, non dovremmo farlo in questa sede? Perchè dovremmo aspettare la legge sull'incentivazione o addirittura la legge per il programma di intervento dal 1966 in poi? Dobbiamo farlo ora.

Ecco dunque le questioni che mettiamo in discussione ed offriamo all'attenzione dei colleghi e del Ministro.

La prima questione, tornando all'articolo 2, riguarda la certezza del finanziamento. È vero che c'è il problema che dice lei che riguarda i soldi che la Cassa è in grado di spendere; però ci deve essere certezza del finanziamento, che non può essere affidata soltanto ad una assicurazione, a dir poco equivoca, del Ministro del tesoro. Perciò noi, onorevoli colleghi, proponiamo di assumere l'onere di questo finanziamento nel bilancio dello Stato, nel fondo globale, a carico delle maggiori entrate fiscali che già ci sono state, e di quelle derivanti dai decreti. Nè vale l'argomentazione dell'onorevole Colombo, che ha convinto il senatore Colella, secondo cui se si utilizzano questi soldi per la Cassa, per altre cose si devono prendere da altre parti. Questa argomentazione non ha fondamento perchè pensiamo che le riduzioni vadano fatte sulle spese correnti di bilancio ed è lì — come è stato dimostrato dal voto dell'altra sera alla Camera o dal voto di ieri sera qui al Senato — che voi non volete marciare. È questa la vera questione e lo stesso

Ministro del tesoro, che ha sempre l'aria del Quintino Sella del 1974, è lì che non vuole marciare. Ritengo però che sarebbe un fatto politico di grande rilievo se la gente che è chiamata a pagare le tasse sapesse che i suoi soldi verranno spesi per il Mezzogiorno d'Italia.

La seconda proposta che noi facciamo tende ad elevare il finanziamento per gli anni 1974-75 di 250 miliardi. È poco, ma si tratta quasi di un fatto simbolico, anche se molto importante: guai se non lo facessimo e se non dessimo in questo momento la sensazione che, anche considerando i maggiori introiti fiscali che chiediamo al popolo italiano, vogliamo che si aumenti la quota di spesa e di investimenti nel Mezzogiorno.

Come terza proposta, chiediamo che siano fissate dalla legge le priorità, sulle quali in parte noi concordiamo con il Ministro per quanto riguarda la loro articolazione. Al primo posto va messa l'agricoltura con tutte le questioni che riguardano l'irrigazione, la zootecnia, la forestazione; dopo di questa vengono i finanziamenti al di sotto dei 5 miliardi alle piccole industrie del Mezzogiorno; le attrezzature igienico-sanitarie nei grandi centri, ed infine le opere di infrastruttura per gli insediamenti industriali stabiliti con i contratti sindacali.

Soprattutto però chiediamo — quarta richiesta — un cambiamento nel modo di intervento. Chiediamo che siano dati una parte di soldi alle regioni. In Commissione avevamo proposto di concedere 250 miliardi. Però ora ci abbiamo ripensato, e pensiamo che debbano essere di più, per stabilire il principio che una parte del rifinanziamento che voi proponete debba andare alle regioni per applicare l'articolo 4 della 853. Proponiamo perciò che alle regioni vadano 400 miliardi ed in più chiediamo l'istituzione di una Commissione interregionale (composta dai rappresentanti dei consigli regionali) che sovrintenda alla spesa di questi soldi e alle altre spese della Cassa in questo periodo fino al 1975. L'onorevole Mancini a queste nostre proposte ha obiettato, in Commissione, dicendo che ci sarebbe una contraddizione fra due emendamenti da noi presentati,

quando diciamo di dare questi soldi alle regioni e quando, d'altra parte, affermiamo che le regioni devono utilizzare la Cassa per spenderli. Ma, onorevole Mancini, non abbiamo mai pensato ad uno scioglimento puro e semplice della Cassa. Noi abbiamo pensato soltanto al fatto che è necessario togliere alla Cassa ogni potere di programmazione. Questo potere va attribuito interamente alle regioni meridionali e la Cassa deve essere utilizzata come agenzia tecnica a disposizione delle regioni meridionali.

Quanto alla commissione interregionale l'onorevole Mancini ci ha replicato in Commissione che questa proposta non si può accettare perchè sorgerebbero dei contrasti con il Consiglio di amministrazione della Cassa. Ma è proprio quello che vogliamo; non perchè siamo favorevoli al contrasto in sé, perchè non è questo che ci interessa, ma perchè vogliamo che si eserciti un primo controllo sul complesso delle attività della Cassa. Tra l'altro questa commissione potrebbe essere uno strumento importante a disposizione del Ministro per il Mezzogiorno in questo periodo, fino alla fine del 1975.

Chiedo ai colleghi della maggioranza, al Ministro, di discutere questi nostri emendamenti e di approvarli. Abbiamo bisogno di alcuni segnali di cambiamento. Le proposte che noi avanziamo non cambiano dalle fondamenta la legge e l'azione che si vuole svolgere per il Mezzogiorno. Noi chiediamo però che siano dati chiari segnali (guai se non fossero dati in questo momento) alle popolazioni ed alle forze democratiche per dimostrare che c'è volontà di cambiamento.

Onorevoli colleghi, viviamo in un'epoca strana: tutti parlano di patti sociali o di altri accordi di questo tipo, ma quando si giunge al punto in cui bisogna cambiare qualche cosa dei contenuti di una politica, c'è il muro. È una cosa ben strana. Si vorrebbe, da parte di molti che parlano di patti sociali o di patti per lo sviluppo, che la nostra forza servisse come supporto, come copertura alla continuazione di una politica vecchia. Ma nessuno si illuda. Questo non possiamo consentirlo. C'è bisogno di alcuni segnali seri di cambiamento. Comprendiamo il valore di

certe prese di posizione che indicano la crisi profonda che attraversa l'Italia ed anche la ricerca di una via di uscita da questa crisi. Tuttavia pensiamo che bisogna giungere a questi segnali nuovi.

La legge che oggi abbiamo di fronte è limitata: ma discuteremo più a fondo, nei prossimi mesi, sul complesso della questione, e non soltanto quando arriverà la legge sugli incentivi. Vogliamo avvertirvi fin d'ora che come Gruppo dei parlamentari comunisti abbiamo preso la decisione di ridiscutere da capo tutta la questione dell'intervento straordinario. Presenteremo una proposta di legge, riprenderemo alcune nostre proposte, aggiornandole alla situazione attuale, per la abolizione dell'intervento straordinario, perchè l'intervento per il Mezzogiorno divenga obiettivo ordinario della politica economica dello Stato italiano, perchè la Cassa sia sciolta e diventi un'agenzia a disposizione delle regioni meridionali. Intendiamo far questo, onorevole Mancini — ella ha fatto un accenno in Commissione che io ho colto — prima delle elezioni regionali. Il Parlamento deve discutere e decidere sull'intervento straordinario prima di queste elezioni in modo che i nuovi Consigli regionali del Mezzogiorno possano avere la pienezza delle nuove funzioni per quanto riguarda l'intervento pubblico nel Mezzogiorno.

Concludendo il mio intervento, invito tutti voi a riflettere su un punto che è quello che sollevavo all'inizio: gli emendamenti che presentiamo su questa legge non rappresentano un discorso separato da quello generale che facciamo sui decreti e sulla necessità di modificarli. La discussione su questi emendamenti fa parte di quel discorso generale. In altre parole pensiamo che qualche cambiamento significativo in questa legge di spesa per il Mezzogiorno possa avere un certo valore anche ai fini della dura lotta che stiamo per sostenere per quanto riguarda la modifica dei decreti fiscali che il Governo ha presentato. Debbo avvertirvi con tutta chiarezza, onorevoli colleghi, che ove questo non avvenisse, ove vi rifiutaste di accogliere questi emendamenti, non possiamo che votare contro questa legge, anche se sta-

bilisce un rifinanziamento; e in questo saremo coerenti con il voto che abbiamo dato non solo nel 1950 ma anche nel 1965 e nel 1971. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Scardaccione, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ad altri senatori. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**FILETTI, Segretario:**

Il Senato,

constatato che l'entità degli investimenti effettuati con l'intervento straordinario mirante all'equilibrio della situazione economica fra il Nord e il Sud d'Italia e valutati pari a 0,5 per cento circa del reddito nazionale annuo, non è stata sufficiente ad eliminare o almeno a ridurre la maggiore accumulazione e la concentrazione nelle zone privilegiate specie del Nord d'Italia;

constatato che anche gli ultimi provvedimenti finanziari, l'aumento del tasso di sconto, la contrazione del credito ed il conseguente aumento del prezzo dei prodotti industriali, l'inasprimento fiscale che si delinea nei decreti approvati dal Governo hanno aggravato il dualismo esistente nell'economia italiana tant'è che l'esodo si va accentuando in questi ultimi mesi;

considerato che, non solo per motivi di giustizia, ma proprio al fine di risanare la situazione economica nazionale risulta utile anzi indispensabile mobilitare tutte le risorse del Mezzogiorno (acqua, metano, marmo, argilla, montagne, manodopera giovane e sottoccupata);

impegna il Governo ad inserire nel disegno di legge di sua iniziativa sugli incentivi per lo sviluppo del Mezzogiorno di prossima presentazione al Parlamento le seguenti norme:

1) il finanziamento della politica meridionalistica deve essere fissato per un ventennio ed ammontare ad almeno il 2 per cento del reddito nazionale annuo;

2) il CIPE su proposta del Ministro del Mezzogiorno dovrà provvedere a regolamentare i rapporti tra Cassa del Mezzogiorno, Regioni, Comunità montane ed altri Enti locali, affinché l'apparato esecutivo periferico sia messo in grado di eseguire annualmente le opere ed i servizi ad esso affidati per l'ammontare totale dei finanziamenti;

3) la programmazione di tutte le opere riguardanti l'agricoltura e la vita delle campagne dovrà essere affidata alle Comunità montane o ad altri Enti territoriali ed inquadrati dalla Regione in un piano regionale. La Cassa per il Mezzogiorno dovrà fornire ai suddetti Enti l'assistenza tecnica se ne è richiesta;

4) la Cassa per il Mezzogiorno dovrà sempre più specializzarsi come grande agenzia esecutiva con capacità di delega alle regioni per l'attuazione dei progetti speciali, i quali devono essere considerati come interventi globali intersettoriali, volti al rinnovamento del tenore di vita delle popolazioni con la creazione di nuovi posti di lavoro stabili e remunerativi;

5) il CIPE su proposta delle Regioni dovrà indicare gli itinerari di sviluppo industriale da prevedersi nel ventennio e provvedere alla revisione dell'elenco dei Comuni da considerarsi di particolare depressione con l'esclusione del diritto agli incentivi privilegiati di quei Comuni che hanno sede in prossimità dei grandi centri metropolitani;

6) il 10 per cento dello stanziamento annuo globale dovrà essere destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali e civili allo scopo di creare migliori condizioni di vita nelle campagne e di valorizzare ogni risorsa agricola;

7) istituire la Finanziaria per il Mezzogiorno come previsto dalla legge 853;

8) elevare a 3 miliardi di investimento il limite massimo per il diritto a finanziamento da parte di piccole e medie industrie insediate nelle zone di maggiore spopolamento;

9) elevare a 300 milioni di investimento il limite massimo per il diritto a finanzia-

mento da parte di imprese artigiane nelle stesse zone di maggiore spopolamento.

3. SCARDACCIONE, PICARDI, LEGGIERI, ROSA, SALERNO, TIRIOLO, FERRARI, SANTALCO, GAUDIO

P R E S I D E N T E . Il senatore Scardaccione ha facoltà di parlare.

\* S C A R D A C C I O N E . Signor Presidente, illustri colleghi, avevo preparato un intervento, in occasione della discussione del disegno di legge in esame, tendente a fare un po' il punto sull'applicazione della legge numero 853; senonchè il collega Chiaromonte con il suo intervento ha provocato una mia diversa posizione, tanto che debbo accantonare l'intervento che intendevo fare e cercare di rispondere ad alcune sue affermazioni.

Il collega Chiaromonte ha sostenuto che la legge numero 853 è stata un fallimento; egli si renderà conto che per noi della maggioranza, che quella legge varammo con tanto impegno, sentir dire che è stata un fallimento è come sentirsi dire che sbagliammo allorchè preparammo quella legge. Eravamo convinti ieri della bontà di quella legge e ne siamo convinti ancora oggi; anzi come prima cosa, devo dire che alcuni risultati di quella legge sono stati eccellenti.

Faccio questa affermazione perchè dobbiamo ricordarci quali erano gli scopi che dovevamo raggiungere con quella legge, quali i fatti innovativi che con essa avevamo portato. Come prima cosa si era detto che dovevamo chiudere la partita dei centri di sviluppo ed aprire una politica di diffusione dello sviluppo, affinché tutte le popolazioni potessero partecipare alla crescita che si è determinata attraverso l'intervento straordinario. Ebbene, se andiamo ad esaminare la realtà delle cose, troviamo diversi esempi, diversi fatti concreti che si vanno verificando nell'applicazione della legge numero 853 anche nel settore industriale e che ci permettono di affermare che la norma di legge stabilente l'intervento nel settore industriale lungo gli itinerari di sviluppo è risultata vali-

da. Possiamo anche criticare il fatto di una maggiore concentrazione in alcune zone anzichè in altre; possiamo criticare il fatto del 50 per cento degli investimenti concentrati tra Latina e Frosinone, però il principio della diffusione è stato avviato; solo che l'incentivazione non è risultata efficace per le zone meno dotate. Allora, se c'è da rivedere qualche cosa nella legge perchè funzioni meglio, la critica è valida e costruttiva; ma non possiamo partire dal fatto che il risultato non è uniforme e non è così splendido come lo immaginavamo per dire che va tutto male, che la legge non serve e che dobbiamo rifare tutto da capo.

Ora, non solo per quanto riguarda l'industrializzazione, ma anche per quanto riguarda i rapporti con le regioni e i comuni, secondo il senatore Chiaromonte, non si è seguita l'attività della Cassa nè lo sviluppo dell'azione meridionalistica. Ebbene, proprio per quanto riguarda i rapporti con le regioni e i comuni, abbiamo avuto un esempio concreto e positivo che può servirci come modello per l'azione futura che la Cassa dovrà svolgere poichè la Cassa deve essere uno strumento tecnico ed esecutivo più che di programmazione. Nella legge numero 853 è stato recepito il concetto per cui poteva essere produttivo mettere a punto le opere civili in molti comuni interni e nei comuni della montagna, comprese tutte quelle opere che dovevano servire ad attrezzare il territorio della valli e delle zone interne, proprio per porre in atto un sistema che valorizzasse le risorse naturali di quegli ambienti. E stanziammo con quella legge almeno 600 miliardi, attraverso un emendamento che il Senato approvò, dei quali 300, su proposta del Ministro, furono destinati dal CIPE alla esecuzione di queste opere civili le quali sono state programmate dalle regioni, indicate di intesa con i comuni ed eseguite dai comuni che sono divenuti organi concessionari.

La Cassa per il Mezzogiorno ha messo a disposizione dei comuni il suo apparato tecnico per la revisione dei progetti, la direzione dei lavori, il collaudo e via di seguito. E si tratta di un settore, secondo me, che funziona bene e ...

**CHIAROMONTE.** Questa legge ha modificato la legislazione meridionalistica ed ha trasformato radicalmente la concezione di intervento straordinario.

**SCARDACCIONE.** Nella legge per le comunità montane, all'articolo 13, stabilimmo l'elenco dei comuni che avevano diritto a questo tipo di intervento. Questa mattina chiederemo con un ordine del giorno di poter delegare alle comunità montane il compito di programmare questo intervento nell'ambito di un piano regionale e di poter affidare loro l'esecuzione delle opere che si finanzieranno.

Ora, l'aver già realizzato questa organizzazione centrale e periferica che porta alla partecipazione regionale e comunale nell'esecuzione delle opere, mi pare che corrisponda in pieno alla volontà del legislatore quando proponeva di decentrare verso le regioni e verso le comunità montane. Il senatore Chiaromonte deve darmi atto del fatto che le nostre comunità montane ancora purtroppo non sono entrate in azione in quanto non sono state messe a punto le leggi regionali o non sono stati riconosciuti gli statuti che in alcuni casi alcune comunità montane si sono date.

Quindi, si può stabilire questo sistema facendo in modo che le comunità montane programmino tutte queste opere di competenza regionale e affidando loro il compito dell'esecuzione anche perchè abbiamo constatato che i singoli comuni, a volte privi di attrezzature tecniche o di elementi capaci di progettare e dirigere i lavori, debbono ricorrere a gruppi di professionisti estranei all'ambiente. Le comunità montane, organizzando propri uffici tecnici, potrebbero essere organismi programmatori ed esecutori dell'intervento straordinario che portiamo avanti con la legge n. 853 e con i provvedimenti che verranno in futuro.

Volevo comunque dire che la legge numero 853 ha dato anche risultati concreti in materia di piccola industrializzazione. Abbiamo avuto alcune centinaia di casi di pic-

cole industrie artigianali che si sono rivolte attraverso la Cassa per il Mezzogiorno allo Stato e hanno potuto avviare la costruzione di questi impianti che si vanno diffondendo in tutti i piccoli centri industriali. Ho i dati dell'ENAPI, provincia per provincia — il Ministro potrà essere forse più preciso — sul numero di questi impianti che vanno avviandosi. Devo dire subito che il numero degli impianti è limitato e che bisogna svolgere una più intensa azione affinché questo tipo di industrializzazione si sviluppi ulteriormente. Comunque, con la legge n. 853 abbiamo messo in evidenza la validità di questa linea di intervento.

Come possiamo migliorare l'intervento stesso? Prima di tutto elevando da 100 milioni fino a 300 — come si dice nella nostra proposta — la somma finanziabile e poi costituendo presso l'ENAPI un fondo speciale affinché il finanziamento e la corresponsione dei contributi possano avvenire direttamente tra l'ENAPI regionale e la piccola industria, senza far passare attraverso la trafila dell'ISVEIMER, dell'IMI o della stessa Cassa per il Mezzogiorno il piccolo operatore che viene ora ad essere gravato da procedure troppo lente e defatiganti.

Ma i risultati si incominciano a vedere anche in altri settori, come quello, ad esempio, dell'industria media. Certamente abbiamo anche noi da lamentare il fatto che si è troppo insistito sui grossi centri di industrializzazione. Non siamo stati mai contrari — neanche quando ne discutevamo con il Ministro che ha preceduto quello attuale — all'impianto siderurgico di Gioia Tauro, ma quando abbiamo visto che si è perso molto tempo intorno ad una polemica del genere, trascurando gli altri aspetti della legge numero 853, e quando abbiamo visto che anche per la Basilicata ci siamo trovati di fronte alla decisione della creazione di un grosso impianto liquichimico — che fa il paio con quello di Gioia Tauro per come è grosso e complesso — a scarsa occupazione ma a grande effetto promozionale in un futuro molto remoto, abbiamo constatato che non c'è stata un'interpretazione autentica della legge che non scartava la possibilità di im-

pianti-pilota o di impianti a grande effetto ma prevedeva una più intensa industrializzazione diffusa attraverso aziende di media e di piccola portata. Questa possibilità — e lo voglio dire specialmente ad alcuni nostri colleghi del Nord d'Italia — di creare una gamma notevole di piccole e medie industrie lungo gli itinerari del Mezzogiorno esiste attualmente in maniera concreta per alcuni ordini di motivi. Innanzitutto i due grandi complessi industriali di Taranto per la Puglia e dell'area napoletana fino a Roma sono oramai collegati da strade di fondo valle a scorrimento veloce con zone che sono fornite anche di energia elettrica, di metano e di mano d'opera (infatti, anche se depauperate dall'esodo, quelle zone sono popolate). Ebbene, il trasferimento di acciaio avviene ogni giorno dall'impianto siderurgico di Taranto verso le industrie del Nord, dove si fabbricano i pezzi di montaggio e tutti gli accessori delle automobili che poi si montano all'Alfa Sud di Pomigliano d'Arco. Perché tutta questa gamma di prodotti che oggi viene dalle fabbriche del Nord e viene montata poi nelle zone meridionali non deve essere fabbricata nelle zone interne del Mezzogiorno? Sarebbe un fatto economico che porterebbe ad abbassare i costi e non ad aumentarli. Teniamo anche presente che le fabbriche del Nord ancora oggi chiedono manodopera dal Sud per essere in grado di produrre le forniture che vengono poi utilizzate per il montaggio appunto nel Sud. Pertanto mi sembra che ci siano le condizioni idonee per realizzare una industrializzazione di questo tipo, che richiede fabbriche con 100-150 operai e investimenti non grandi, di un miliardo e mezzo, due miliardi o tre miliardi.

C'è poi un fatto molto importante che sta maturando in questi ultimi tempi. Intendo riferirmi al problema relativo alla produzione delle ceramiche. Il Ministro è al corrente di questo: Sassuolo sta esplodendo — lo abbiamo detto in quest'Aula in altra occasione — mentre i comuni delle zone argillose del Mezzogiorno muoiono perchè gli uomini validi di questi comuni vanno a concentrarsi a Sassuolo. Questo comune esplose

per una serie di motivi, non ultimo l'inquinamento dell'aria. Gli stessi operatori economici sono d'accordo nel ritenere la domanda in espansione e noi dobbiamo vendere al mondo arabo questi prodotti per poter acquistare il petrolio. Quindi, perchè non insistere per un trasferimento ordinato, continuo, ma massiccio di questa attività? Poichè probabilmente si deve raddoppiare nel tempo la capacità produttiva in questo campo, anzichè farlo dove attualmente questa attività si svolge richiamando altra manodopera dal Sud, è necessario far sorgere tempestivamente queste fabbriche nel Mezzogiorno. È questo il tipo di intervento che auspichiamo, senza lasciarci prendere dall'idea di creare grandi complessi industriali che potranno entrare in funzione soltanto fra dieci anni. Questi potranno e dovranno pure essere attuati, probabilmente attraverso altri canali di finanziamento, ma non dobbiamo destinare — ecco la mia proposta — i mezzi che stanziamo oggi, i mille miliardi, o quelli che abbiamo stanziato ieri, all'intervento decennale nella liquichimica o nel settore siderurgico e dire poi che non abbiamo i mezzi a disposizione per far sorgere queste aziende intermedie.

Si facciamo gli uni e gli altri interventi, se ci sono i mezzi per gli uni e per gli altri. Ma se i mezzi sono limitati, è necessario puntare verso il tipo di industrializzazione che porta ad una cospicua occupazione di manodopera e che può essere realizzato nei tempi brevi; cioè creiamo delle fabbriche che possono occupare cento o duecento persone e che possono essere costruite in due anni, perchè per costruire fabbriche che possono occupare diecimila persone è necessario aspettare dieci anni.

Il senatore Chiaromonte nel suo intervento ha sottolineato, precedendomi, la necessità che il finanziamento sia certo. Non sono d'accordo con il senatore Colella questa volta. Le assicurazioni date dal Ministro del tesoro mi bastano per quanto si riferisce al finanziamento attuale, che è un finanziamento soltanto aggiuntivo, contingente, in quanto lo stesso Ministro del tesoro ebbe a dirci in Commissione che condivideva l'idea di

dover finanziare per un lungo periodo la politica del Mezzogiorno. Ma il problema non è nel finanziamento attuale. Nel 1974, si dice, non ci saranno i mezzi finanziari; ma non saremo in grado nemmeno di spendere le somme a disposizione in quanto siamo già al mese di luglio e, poichè la legge entrerà in vigore tra poco tempo, non avremo necessità di cassa per il 1974. Quindi, non facciamoci giocare dal fatto che si possono anche inserire nel bilancio dello Stato e nel fondo globale le somme che poi non saranno spese e andranno ad aumentare i residui passivi, come è avvenuto per altri stanziamenti.

COLAJANNI. Voi avete proposto il 1974 nel disegno di legge e non si può trovare una copertura attraverso il mercato finanziario per l'esercizio in corso.

SCARDACCIONE. La mia proposta di legge presentata...

COLAJANNI. Non la sua, la proposta del Governo.

SCARDACCIONE. C'è un'altra proposta di legge d'iniziativa parlamentare. (*Replica del senatore Colajanni*). Ma quando noi ci battiamo per far stanziare sul fondo globale i 400 miliardi previsti per il 1974 e non siamo in grado come Cassa per il Mezzogiorno di spenderli, a che serve questa battaglia?

COLAJANNI. Ma non ce li ho messi io, ce li avete messi voi.

SCARDACCIONE. Ma questo non interessa; quello che interessa, mi pare, è porre la Cassa per il Mezzogiorno, con tutte le sue articolazioni regionali e comunali, delle comunità montane o degli enti che devono agire da agenzie, in condizioni di poter spendere ogni anno una somma pari a quella che andiamo a stanziare ed avere la certezza che per un certo numero di anni è disponibile quella quantità di mezzi finanziari. Questo mi sembra il punto più impor-

tante e più dolente del problema. Facciamo oggi la battaglia per far stanziare i mezzi e non siamo in grado di spenderli perchè la Cassa tiene ancora residui passivi per 1.000 o 2.000 miliardi e spende al mese, credo, sui 50 miliardi (l'anno scorso erano 30) per opere eseguite. Bisogna portare la Cassa a spendere 100 miliardi al mese e poter avere come dotazione annua proiettata nel futuro mille miliardi all'anno o qualcosa di più.

Ecco perchè la nostra proposta è di non limitarci allo stanziamento di una cifra fissa per un anno o per un certo numero di anni quando poi i prezzi cambiano e nell'ultimo anno le opere in esecuzione costano il doppio di quanto costavano all'inizio e i mezzi sono sempre la metà di quelli che occorrono. Dobbiamo cercare di giungere ad un finanziamento che sia legato al reddito nazionale. C'è la nostra proposta che avremo voluto presentare come emendamento. Senonchè riteniamo opportuno in questo momento far passare questo provvedimento come fatto contingente e proporre, dal momento che alla Camera vi è il provvedimento sugli incentivi, con un ordine del giorno alcune indicazioni da far introdurre, possibilmente alla Camera appunto, nella legge sugli incentivi. Affermiamo subito che, se alla Camera certe cose non saranno accettate, quando verrà al Senato il provvedimento sugli incentivi presenteremo certi emendamenti e insisteremo affinché siano varati.

La prima delle nostre proposte è appunto quella di vincolare il finanziamento per l'intervento nel Mezzogiorno al reddito nazionale con una percentuale che indichiamo pari almeno al 2 per cento perchè sappiamo dagli studi di Saraceno, che è stato citato prima, ma anche da altri dati, che non si è speso più dello 0,50 o 0,60 del reddito nazionale. Ora, vorrei far riflettere i colleghi che tante volte ci mortificano perchè dicono che siamo sempre qui a chiedere mezzi per il Mezzogiorno. Lo 0,50 o 0,60 per cento del reddito nazionale, su un reddito nazionale che ha raggiunto negli ultimi tempi i 50.000 miliardi e che cresce in maniera difforme rispetto alle variazioni del territorio nazionale, non determina un'accumulazione di capitali

tale da poter produrre un incremento di reddito capace di superare gli squilibri che esistono attualmente, anche perchè, ogni qualvolta decidiamo degli stanziamenti, elevandoli di volta in volta, e questi stanziamenti assumono anche una certa entità (l'altra volta si trattava di 7.000 miliardi in dieci anni: ce ne riempiamo la bocca e ne riempiamo le orecchie agli abitanti del Mezzogiorno), basta un altro provvedimento di qualsiasi genere, ma anche altre cose al di fuori dei provvedimenti legislativi come ad esempio il contratto dei metalmeccanici (che ho citato l'altra volta e che sembra un fatto al di fuori del problema dualistico dell'economia nazionale, ma invece non lo è, in quanto i metalmeccanici sono concentrati per il 90 per cento al Nord e vedono col nuovo contratto aumentare la capacità di reddito e di spesa) perchè si determini un tale travaso di capitale liquido nel sistema economico che l'accrescimento del reddito e della produzione in quegli ambienti è superiore all'accrescimento che determina l'investimento nel Mezzogiorno. Ciò per citare un caso non dei più estremi, perchè se ci riferiamo poi ad alcuni provvedimenti come quelli della stretta creditizia abbiamo cose veramente sconcertanti. Infatti, quando stringiamo il credito, le piccole imprese che operano nel Mezzogiorno, che sono tutte collegate agli istituti bancari e prelevano dagli istituti bancari i mezzi con cui finanziare gli appalti, le opere che eseguono per conto dello Stato — e lo Stato, sia Cassa per il Mezzogiorno, sia Ministero dei lavori pubblici, paga quasi sempre a collaudo, a stati di avanzamento — si trovano scoperte verso le banche. L'istituto bancario, da lettere viste personalmente, manda a queste imprese da un mese all'altro la comunicazione dell'aumento del tasso per lo scoperto: l'ultimo che ho letto è del 19 per cento più un quarto di massimo scoperto.

A conti fatti, siccome i calcoli dell'interesse si fanno ogni quattro mesi, l'interesse sale al 21 per cento. Come può un imprenditore avere la disponibilità del 21 per cento, quando le opere sono appaltate e quando il tasso di sconto è dell'8 o del 9 per cento? Quindi la situazione si aggrava nel Sud per-

chè le imprese del Nord, che sono quasi tutte imprese produttive di beni industriali, hanno reagito all'aumento del tasso di sconto in una maniera semplicissima, aumentando i prezzi. Quando un pezzo di ricambio per una qualsiasi macchina fabbricata al Nord viene venduto al Sud, per l'agricoltura o per l'industria, ad un prezzo quadruplicato, si è in presenza di fatti che hanno una importanza enorme dal punto di vista dell'equilibrio economico-sociale delle varie regioni. L'economia del Nord ha reagito, ripeto, alla stretta creditizia aumentando i prezzi e immediatamente si è rifatta della situazione. L'economia del Sud invece si trova con tutte le imprese impegnate sempre in appalti con lo Stato e con gli enti di Stato e che non possono chiedere l'aumento oppure se lo chiedono l'ottengono dopo tanto tempo con la revisione dei prezzi e via di seguito. Ecco perchè non possiamo limitarci a parlare solo di questo finanziamento contingente, che serve ad aggiustare le situazioni del passato proprio per fronteggiare gli aumenti dei costi, ma insistiamo su un finanziamento a lungo termine ancorato al reddito nazionale, con la percentuale da noi proposta del 2 per cento, da variare nel tempo.

Oltre questo problema, sottolineo quanto proponiamo in un ordine del giorno che io do per letto ed illustrato per non far perdere più tempo ai colleghi: il CIPE su proposta del Ministro per il Mezzogiorno dovrà provvedere a regolamentare i rapporti tra Cassa del Mezzogiorno, regioni, comunità montane e altri enti locali, affinché (ecco qual è lo scopo) tutto l'apparato esecutivo centrale e periferico sia messo in grado di eseguire annualmente le opere e i servizi a esso affidati per l'ammontare totale del finanziamento annuo. Che noi stanziamo 1.000 miliardi all'anno e poi ne spendiamo 500 non serve a niente; creiamo residui passivi e rimandiamo all'avvenire i mezzi finanziari. Inoltre la programmazione di tutte le opere riguardanti l'agricoltura e la vita delle campagne dovrà essere affidata alle comunità montane o ad altri enti territoriali, inquadrati dalla regione in un piano regionale.

La Cassa del Mezzogiorno dovrà fornire ai suddetti enti l'assistenza tecnica, se ne sarà richiesta.

Il CIPE, su proposta delle regioni, dovrà indicare gli itinerari di sviluppo industriale da prevedersi nel ventennio e provvedere alla revisione dell'elenco dei comuni da considerarsi di particolare depressione, con la esclusione dal diritto agli incentivi privilegiati di quei comuni che hanno sede in prossimità dei grandi centri metropolitani.

Il 10 per cento dello stanziamento annuo globale dovrà essere destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali e civili allo scopo di creare migliori condizioni di vita nelle campagne e di valorizzare ogni risorsa agricola. Qui c'è la proposta del senatore Chiaromonte di stanziare 400 miliardi a favore delle regioni. Noi invece proponiamo una somma più ridotta per tutti i finanziamenti per quanto riguarda certe opere che sono di competenza delle regioni. Per quanto riguarda il settore agricolo, siccome è stato affrontato il problema dei progetti speciali, devo dire che questi comprendono quelle opere del settore agricolo che arrivano alla irrigazione. Abbiamo insistito fino all'esasperazione sull'irrigazione. Purtroppo abbiamo perso molto tempo, ma più che per scelta politica o per volontà di chi ha amministrato il Ministero del Mezzogiorno è stato per scelta della grande finanza nazionale ed internazionale, allorchè si decise che i mezzi alimentari venissero dalle altre regioni, dalle altre nazioni alle quali dovevamo vendere prodotti industriali.

Parliamoci con franchezza: non credo che si debba dar colpa di ciò alla volontà politica della maggioranza. Che poi la volontà politica della maggioranza sia stata condizionata dalle scelte del mondo finanziario internazionale è un altro discorso.

Se abbiamo però fermato l'azione per la irrigazione del Mezzogiorno è stato perchè si è ritenuto che i mezzi alimentari potevano comprarsi a minor costo all'estero, anzichè al Sud. In queste cose non dobbiamo cercare le responsabilità solo in alcuni settori. Il mondo sindacale, che oggi sostiene il pro-

blema del Mezzogiorno, fino a due anni addietro non lo vedeva in questa funzione. (*Interruzione del senatore Chiaromonte*). Il Partito comunista poi non vedeva certamente in funzione dell'industrializzazione diffusa la risoluzione del problema del Mezzogiorno.

**CHIAROMONTE.** Neanche adesso!

**SCARDACCIONE.** Neanche adesso, sono d'accordo. Vi trovate su alcune posizioni che contraddicono le vostre tesi. Noi poi insistiamo sulla istituzione della finanziaria per la quale abbiamo notizie che siamo finalmente alla conclusione. Avremmo potuto crearla anche prima, comunque essa diventa oggi anche più indispensabile; se fosse stata in funzione avrebbe però potuto fornire quel credito alle piccole imprese che non riusciamo ad avere attraverso gli istituti ordinari.

Proponiamo di elevare a 3 miliardi di investimento il limite massimo per il diritto al finanziamento da parte di piccole e medie industrie insediate nelle zone di maggiore spopolamento. Attualmente la legge parla di 1 miliardo e mezzo, ma con i prezzi che sono saltati non è possibile operare in quella maniera. Proponiamo poi di elevare a 300 milioni di investimento il limite massimo per il diritto al finanziamento da parte di imprese artigiane nelle stesse zone di maggior spopolamento.

Ho dunque presentato quest'ordine del giorno all'attenzione del Ministro e concludo dicendo che non riteniamo che la legge n. 853 sia fallita. Pensiamo invece che essa, come espressione della volontà della maggioranza parlamentare, è una legge valida che può, se applicata integralmente, veramente avviare un nuovo tipo di sviluppo per il Mezzogiorno. Occorre però dotarla di maggiori mezzi finanziari, come abbiamo detto, e occorre la volontà politica del Ministro affinché questi organismi operativi possano essere messi in condizione di realizzare tempestivamente quanto viene stabilito nella legge. Con l'augurio che il Ministro per il Mezzogiorno possa ottenere un miglioramento dei tempi tecnici ed un aumento degli stan-

ziamenti futuri per il Mezzogiorno, concludo ringraziando per avermi ascoltato. (*Applausi dal centro*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**FILETTI, Segretario:**

Il Senato,

considerata la rilevanza che assume la realizzazione delle opere infrastrutturali industriali e civili per lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno,

rilevata l'importanza di adeguate infrastrutture industriali e civili soprattutto per lo sviluppo del tessuto connettivo della piccola e media industria;

ritenuto indispensabile che l'esecuzione delle opere infrastrutturali connesse con investimenti produttivi avvenga tempestivamente e comunque contestualmente alla realizzazione degli investimenti stessi al fine di evitare tanto una loro ritardata esecuzione, quanto rilevanti costi aggiuntivi;

constatato come sino ad oggi non si sia riusciti a soddisfare la necessità di assicurare il coordinamento e la connessione della fase esecutiva delle opere infrastrutturali con la programmazione, realizzazione ed esecuzione degli investimenti produttivi, e come da tale situazione siano derivati non pochi e non lievi riflessi negativi da un punto di vista industriale ed occupazionale;

tenuto conto come da tutti sia avvertita l'esigenza di eliminare ogni possibile ritardo al processo di industrializzazione del Mezzogiorno, soprattutto nell'attuale fase congiunturale,

impegna il Governo:

a prendere tutte le iniziative necessarie affinché le opere infrastrutturali al servizio degli insediamenti industriali nel Mezzogiorno vengano realizzate contestualmente a questi ultimi;

a ricorrere a tal fine a tutti gli strumenti possibili ivi incluso l'affidamento della progettazione e dell'esecuzione delle infrastrutture stesse agli operatori economici che realizzano investimenti cui le infrastrutture in questione siano direttamente o indirettamente connesse;

a studiare le eventuali modifiche alla normativa vigente in modo da assicurare l'utilizzo di tutti gli strumenti possibili, rivedendo le procedure che sinora si sono dimostrate inadeguate per il raggiungimento dei fini sopraindicati.

2. ROSA, DE VITO, PICARDI, CAROLLO, ABIS, SCARDACCIONE, CUCINELLI, GIULIANO, MAZZEI, CI-FARELLI, LEGGIERI, TIRIOLO

P R E S I D E N T E . Il senatore Rosa ha facoltà di parlare.

R O S A . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge di rifinanziamento della Cassa per il Mezzogiorno nasce certamente dalla necessità di portare a termine i programmi di intervento straordinari previsti per il quinquennio 1971-75. La somma di 3.125 miliardi previsti dalla legge 853 si è rivelata insufficiente a realizzare gli interventi straordinari necessari per il completamento dei programmi a suo tempo predisposti per la realizzazione dei progetti speciali e delle opere infrastrutturali indispensabili per lo sviluppo delle regioni meridionali.

L'insufficienza delle somme stanziato derivate da una parte da un sottodimensionamento dei costi degli interventi e dall'altra dal massiccio aumento dei costi. Lo stesso ritardo nel varo e nell'esecuzione di alcuni interventi ha portato ad una insufficienza dei mezzi finanziari previsti per la loro esecuzione. Anche la somma oggi stanziata dal disegno di legge in discussione risulta obiettivamente del tutto insufficiente a saldare il programma 1971-75 a quello che dovrà essere predisposto per il quinquennio successivo 1975-80. In effetti già oggi, pur effettuando una rigida selezione degli interventi, si giunge ad un fabbisogno di maggiori mezzi finanziari del-

l'ordine — se non superiore — di 3.000 miliardi. Inoltre gli stessi 1.000 miliardi oggi stanziati perderanno certamente gran parte della loro incidenza proprio per il prevedibile ed ineliminabile fenomeno dell'aumento dei costi che si verificherà dal momento del varo del provvedimento a quello in cui le somme stesse potranno essere concretamente utilizzate.

Ciò dimostra pertanto la necessità che le somme stanziato dal provvedimento vengano utilizzate con criteri prioritari ben precisi ed in tempi molto brevi. Appare infatti evidente che dovrà ricercarsi la massima produttività complessiva degli interventi che verranno realizzati con nuovi stanziamenti. In particolare essi dovranno consentire di sbloccare alcune situazioni che si sono venute a determinare soprattutto per la mancata attuazione delle opere infrastrutturali.

Molti investimenti iniziati o programmati rischiano di subire notevoli ritardi proprio per la mancanza di un'attuazione celere delle relative infrastrutture. È evidente che una rapida esecuzione delle infrastrutture potrà permettere anche un acceleramento dei programmi di investimenti produttivi con effetti positivi sia sullo sviluppo del reddito che sull'occupazione del Mezzogiorno. Appare tuttavia evidente che il provvedimento, pur manifestando l'impegno del Governo ad evitare soluzioni di continuità nella azione per lo sviluppo del Mezzogiorno, risulta del tutto contingente e dovrà essere integrato sia con nuovi mezzi finanziari sia con una articolata revisione dell'azione a favore dello sviluppo economico del paese.

Ma anche se il provvedimento ha carattere contingente e si presenta soprattutto come un finanziamento diretto a saldare due periodi di intervento straordinario, non si può prescindere dal rilevare in questa sede che vi sono alcuni scompensi, alcuni ritardi che si sono verificati nell'azione meridionalistica svolta in questi ultimi anni. Infatti, pur riconoscendo che una più approfondita analisi del rinnovo degli strumenti per lo sviluppo economico del Mezzogiorno può essere fatta in altra sede, fin d'ora si possono individuare le linee lungo le quali occorre agire ed adottare quelle misure che possono permettere

una maggiore efficacia degli interventi in corso o degli interventi programmati.

Tale analisi sembra opportuna anche perchè molte volte di fronte ai risultati raggiunti in questi anni di intervento straordinario da alcune parti ed ancora oggi abbiamo sentito ripetere molte critiche — che ritengo obiettivamente non fondate — che negano qualsiasi valore agli sforzi compiuti fino adesso. Ciò ha portato spesso ad esaltare, da parte dell'opposizione, dei dati molto parziali, perdendo di vista quello che è un po' il quadro generale dello sviluppo del Mezzogiorno che, anche se discontinuo, presenta tuttavia un suo ordinato tessuto ed un suo innegabile risultato. È pur vero che il divario tra il Mezzogiorno e il Centro-Nord se non si è aggravato in questi anni non è neanche sensibilmente migliorato; anzi si sarebbe accresciuto se non ci fosse stato un grande esodo di popolazione dalle regioni meridionali a quelle settentrionali e europee. Tuttavia non sono mancati risultati positivi sia in termini di reddito, che si è accresciuto in questi tempi al ritmo del 4,7 per cento, facendo sì che il reddito *pro capite* del Mezzogiorno superi oggi, se non vado errato, il 20 per cento di quello del triangolo industriale degli anni '50; sia in termini di produttività dell'agricoltura, che ha visto accrescersi il valore aggiunto nel periodo 1952-1972 al ritmo del 3,1 per cento contro l'1,9 per cento delle aree del Centro-Nord; sia anche in termini di investimenti industriali. In particolare, per quanto riguarda l'industrializzazione del Mezzogiorno sono stati effettuati notevoli investimenti pubblici e privati anche in periodi in cui si verificava un loro rallentamento a causa di situazioni congiunturali che l'economia del paese ha attraversato. Questo è avvenuto anche ultimamente, specie per quanto riguarda gli investimenti degli enti di Stato, degli enti a partecipazione statale. Parlando poi di intervento pubblico nel Mezzogiorno vogliamo aggiungere che lo stesso non deve essere inteso come intervento unico e esclusivo, convinti come siamo che così facendo come meridionali forse non porteremmo un elemento di favore al nostro Mezzogiorno in quanto sanzioneremmo da un lato un assurdo principio

di adozione dell'intero Mezzogiorno da parte dell'industria di Stato e dall'altro codificherebbero la libera e indiscriminata espansione dell'iniziativa privata nelle regioni del Nord, già industrialmente sature e socialmente molto congestionate. È doveroso aggiungere che, se qualche scempenso, qualche ritardo si è verificato, ciò non dipende dall'indirizzo politico messo in atto (e qui vorrei dare una risposta sottovoce all'opposizione) bensì dall'insufficienza dell'azione che tale politica avrebbe dovuto concretamente realizzare. In particolare gli investimenti industriali nel Mezzogiorno hanno risentito sia del cambiamento della normativa derivante dalla modifica apportata dalla legge 853 rispetto alla legge 717, sia delle stesse discussioni sulla modifica ulteriore della normativa vigente che hanno creato — dobbiamo dirlo — incertezze e ritardi nella programmazione degli interventi e nella stessa emanazione dei pareri di conformità. Mi sia consentita la bonaria cattiveria di pensare ad una specie di politica gattopardesca nei confronti del Mezzogiorno, una politica cioè volta a perseverare nella situazione di immobilismo dando la sensazione di muoversi attraverso fughe in avanti.

Sono sempre convinto che, più che di nuove leggi, abbiamo bisogno di applicare bene le leggi esistenti. Se avessimo applicato integralmente nella lettera e nello spirito la legge n. 717 e se avessimo fatto sì che quegli interventi fossero stati aggiuntivi e non sostitutivi, forse la politica del Mezzogiorno, dal punto di vista della industrializzazione e promozione economica, non avrebbe subito tante critiche.

Hanno influito negativamente sull'ordinato sviluppo degli investimenti nel Mezzogiorno i ritardi nella realizzazione delle infrastrutture civili e industriali che condizionano necessariamente gli investimenti produttivi perchè dove mancano idonee condizioni di *habitat*, gli stessi investimenti produttivi evidentemente tardano ad attecchire. D'altra parte, il rilevante e incessante aumento dei costi ha imposto tempi aggiuntivi per l'adeguamento delle previsioni iniziali e l'ottenimento dei necessari consensi da parte dell'autorità pubblica.

Desidero fare riferimento ad un significativo esempio per quanto riguarda alcuni ritardi che si verificano in pratica nell'industrializzazione del Mezzogiorno. Può essere emblematico fare riferimento, come ha fatto anche la stampa in questi giorni, ai programmi di investimento in atto a Ottana in Sardegna. Non sono sardo, ma ho il dovere di riferirmi a questo tipo di intervento per sottolineare i ritardi dovuti alla mancanza di idonee infrastrutture legate al processo industriale. In vista di tali investimenti ad Ottana, erano previsti contributi della Cassa per il Mezzogiorno nonchè la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali sia industriali che civili ancora del tutto assenti nella zona. In queste condizioni però l'investimento si presentava assai precario, tanto che si è dovuto ricorrere per l'avvio all'industria di Stato, l'ENI-ANIC, cui si è aggiunta la Montedison per la particolare competenza che essa ha nel campo delle fibre, cioè nel settore nel quale si doveva attuare l'intervento.

L'investimento produttivo, almeno per la parte di base, si è realizzato, ma purtroppo non tutti gli adempimenti di competenza del potere pubblico sono stati assolti nel settore delle infrastrutture tecniche e dei servizi sociali. Gli stabilimenti sono pronti, ma mancano del tutto le infrastrutture indispensabili e non è possibile avviare una regolare attività produttiva proprio per queste carenze.

Si consideri che la mancata esecuzione delle opere infrastrutturali impedisce l'assorbimento di quella stessa manodopera impiegata nella costruzione e nel montaggio degli impianti, la quale non potrà poi essere impiegata per mancanza di attitudini professionali, sicchè le iniziative alle quali facciamo riferimento, al momento della fase gestionale, poichè non sono stati risolti i problemi la cui soluzione consenta un ordinato svolgimento dell'attività, diventano sempre più precarie.

Questi aspetti negativi hanno anche riflessi sindacali per lo stato di disagio sociale che comportano. E tutto si ripercuote negativamente sulla economia dell'iniziativa. Si tratta forse di un caso macroscopico in cui si ac-

cumulano evidentemente un po' i ritardi che noi avvertiamo nell'esecuzione della politica per il Sud: è però un caso che rende benissimo l'idea degli scompensi che si verificano nell'attuazione della politica per il Mezzogiorno proprio in quanto in esso sono presenti tutti gli elementi che in genere impediscono la rapida esecuzione degli investimenti, che aggravano i costi e ostacolano il sorgere, accanto ad investimenti di alta intensità di capitale, di iniziative collaterali di dimensioni medie e a più alta intensità di occupazione.

Bisogna tenere presente soprattutto che la carenza dell'azione pubblica, se arreca danni nei singoli casi specifici, crea incertezza e sfiducia nei vari operatori economici chiamati ad effettuare investimenti nel Mezzogiorno, inaridendo in tal modo le già scarse fonti di iniziative imprenditoriali.

La situazione richiamata è presente in vario modo e in vari gradi in tutta la grande ripartizione del Sud ed è appunto l'incertezza sugli adempimenti pubblici che porta a delle perplessità e ad un giudizio negativo da parte degli imprenditori, specialmente quelli privati. Non ci si deve illudere che la partecipazione verso il Mezzogiorno possa essere intensificata solo attraverso una modificazione delle agevolazioni oggi previste. Credo che le agevolazioni e gli incentivi di varia natura siano uno degli elementi ma non quello fondamentale per l'industrializzazione del Sud. Bisogna anzi stare in guardia per evitare che una rigida connessione tra gli incentivi e l'occupazione porti da una parte a un rallentamento negli investimenti ad alta intensità di capitale, pur essi necessari, e dall'altra a favorire iniziative a scarso contenuto tecnologico se non addirittura prive di qualsiasi validità economica e quindi destinate a dissolversi non appena vengono a scadere le agevolazioni alla gestione stessa.

Il problema secondo me non è nella contrapposizione tra iniziative ad alta intensità di capitale e iniziative ad alta intensità di occupazione, bensì nel creare le condizioni perchè sia le une che le altre possano svilupparsi con un criterio programmatico e quindi creare una armonica struttura industriale nel Mezzogiorno. Personalmente non

sono contro quella che è stata definita a torto e ingenerosamente la politica degli elefanti bianchi o delle cattedrali nel deserto: credo che quelle siano proprio indispensabili per creare le premesse per tutti quei fenomeni indotti, moltiplicativi, successivi. La verità è che dobbiamo stare attenti perchè i due settori della grande industria per quanto riguarda l'intensità di capitale e dell'industria per quanto riguarda l'intensità dell'occupazione abbiano ad essere sviluppati in un tempo e in un ordine previsto e non lasciati ad una certa spontaneità che, se dovesse continuare come è stato per il passato, potrebbe forse non arrivare a quei risultati da noi tutti sperati.

Del resto basta approfondire il discorso sugli incentivi previsti proprio dalla legge 853 per vedere come già nella normativa vigente esistano anche condizioni di favore per le iniziative di medie dimensioni. Si tratta quindi di eliminare le strozzature che oggi impediscono il sorgere di iniziative collegate a quelle di grandi dimensioni, ma che non poche remore creano anche per gli investimenti ad alta intensità di capitale.

Da quanto si è detto allora appare evidente che la realizzazione delle opere infrastrutturali costituisce non solo un obiettivo prioritario ma anche una delle necessarie condizioni per l'equilibrato sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno.

Il problema da affrontare è allora quello di assicurare che l'esecuzione delle infrastrutture avvenga tempestivamente e comunque in stretta connessione con la realizzazione degli investimenti produttivi. È evidente che la programmazione ed il controllo della esecuzione di tali opere infrastrutturali non possono essere lasciati a sè, ma devono avvenire attraverso una connessione stretta con i poteri pubblici. Anzi, direi che le opere infrastrutturali spettino sempre agli enti pubblici. È però altresì evidente che occorre ricercare qualsiasi strumento per una loro rapida esecuzione. Già con la stessa legge 853 si era tentato di risolvere il problema creando strumenti come quello delle società miste per l'apprestamento dei grandi progetti infrastrutturali. Ma anche tali strumenti non hanno dato finora gli sperati

risultati per cui oggi il problema si ripropone in tutta la sua urgenza. Tale concetto credo sia riemerso durante la discussione del disegno di legge in Commissione. E lo stesso onorevole Mancini, che sappiamo tanto sensibile ai problemi del Mezzogiorno, accennando ai nuovi strumenti ai quali la Cassa dovrà fare ricorso, si era detto non contrario a prendere in esame la possibilità di un affidamento diretto della progettazione e della esecuzione delle opere infrastrutturali alle imprese che effettuano gli investimenti produttivi.

Onorevoli colleghi, oggi — e abbiamo sentito un'eco ancora stamattina qui nel Senato — si assume spesso che nel breve tempo la responsabilità e l'impegno maggiori per superare l'attuale stagnazione, l'attuale fase di crisi e per assicurare un elevato saggio di sviluppo del reddito nazionale dovranno essere sostenuti dal settore industriale. C'è da aggiungere che questo può essere vero nella misura in cui l'industria italiana aumenti la sua capacità competitiva per affrontare efficacemente la concorrenza internazionale.

Una maggiore competitività internazionale per la nostra industria presuppone certo una produttività più elevata, ma anche un miglioramento della propensione all'innovazione e l'eliminazione delle diseconomie esterne che si ripercuotono negativamente sui costi e sui programmi delle imprese italiane. E pertanto bisognerebbe sviluppare e aumentare la dotazione delle infrastrutture e dei servizi pubblici. Ma bisogna anche pensare, specie nel Mezzogiorno, a validi programmi di qualificazione e riqualificazione dei lavoratori e ad un efficiente sistema dei trasporti per non influire sulle imprese con effetto qualche volta paralizzante.

Senza la consapevolezza di tali esigenze ogni discorso sulla efficienza e competitività delle nostre industrie potrebbe diventare solamente un vaniloquio.

Sia consentito allora aggiungere che se nel breve tempo e nel breve termine la risposta alla sfida propostaci in particolare dalla crisi energetica può e deve essere trovata in una maggiore efficienza del nostro sistema produttivo, in una prospettiva più lunga, una

risposta realmente valida non può prescindere dal decisivo apporto dell'innovazione tecnologica. Nelle economie più sviluppate, infatti, la spinta all'intensificazione delle attività di ricerca scientifica e tecnologica sta concretamente manifestandosi.

Ecco allora, onorevoli colleghi, una convalida dell'indirizzo di politica industriale, specie per il Mezzogiorno, se vogliamo evitare di trovarci nel giro di pochi anni completamente emarginati dal processo di innovazione che interessa le economie più progredite.

Ciò significa non solo la necessità di un largo sostegno della ricerca industriale ma anche di una politica che favorisca una convergenza della ricerca universitaria e di quella industriale sui temi di interesse prioritario per l'innovazione tecnologica della nuova industria meridionale e di quella dell'intero paese.

La trasformazione del paese in funzione della politica meridionalistica ha bisogno di « quadri » preparati in tutti i campi di attività: nella scuola, nella agricoltura, nelle fabbriche. È un problema fondamentale, onorevoli colleghi, che potremo risolvere solo con una effettiva valorizzazione del patrimonio umano del Mezzogiorno, dove esiste — lo diciamo senza iattanza — un potenziale di classe dirigente che non ha ancora potuto esprimersi perchè è rimasto finora del tutto escluso da ogni possibilità di formazione e di affermazione. È il potenziale dei giovani che vivono nelle zone rimaste ai margini dello sviluppo economico verificatosi negli ultimi due decenni nel nostro paese. La valorizzazione delle risorse umane del Mezzogiorno in termini di occupazione e di formazione costituisce un imperativo fondamentale per l'avvenire del popolo italiano, un imperativo che deve trovare una applicazione prioritaria nei confronti dell'agricoltura meridionale in specie, che continua a rappresentare uno dei punti critici dello sviluppo dell'intera nostra economia. Per troppo tempo relegata esclusivamente al ruolo di « settore residuo », liberatore di mano d'opera eccedentaria da impiegare nelle attività industriali del Nord, l'agricoltura è oggi tra l'altro del tutto incapace di soddisfare la cre-

scente domanda di prodotti, gravando quindi pesantemente sulla bilancia commerciale del paese. È necessario pertanto che la politica meridionalistica accentui notevolmente il rilancio del ruolo dell'agricoltura, un ruolo che si estende anche, non dimentichiamolo, alla difesa dell'ambiente naturale. Per questi fini dovrà instaurarsi un rapporto di interazione con l'industria, sia a monte sia a valle. Il rilancio dell'agricoltura meridionale non è solo un problema economico e non presuppone soltanto maggiori livelli di reddito per la gente dei campi, è anche soprattutto un problema di nuovi rapporti sociali, di nuova valorizzazione della personalità del nostro contadino.

Ma le nuove linee di sviluppo del Mezzogiorno richiamano i gravi problemi conseguiti alla carenza di una risorsa vitale: l'acqua. Forse è questo il problema nodale della questione del Mezzogiorno, al quale è legato il futuro di un grande territorio che, non disponendo di adeguate risorse idriche, potrebbe vedere pregiudicato il suo sviluppo civile, agricolo e industriale. Siamo nella terra della siccità, ma anche delle alluvioni; e siccità e alluvioni sono sintomi del mal di montagna di cui il Mezzogiorno come tutto il paese è sofferente.

Dobbiamo allora pensare anche ad un ritorno alla montagna, un ritorno che è legato a condizioni di vita civile e a condizioni di vita economica profondamente diverse da quelle che fino adesso abbiamo realizzato. Ecco allora, onorevole Ministro, come i programmi previsti o in corso di realizzazione per l'approvvigionamento idrico delle regioni meridionali trovano il nostro consenso e il nostro riconoscimento di merito sia nei riguardi del Ministero che ella presiede, onorevole Mancini, sia anche nei riguardi della Cassa per il Mezzogiorno. Abbiamo apprezzato in particolare l'impegno finanziario e tecnico in corso di realizzazione per il progetto speciale interregionale Puglia e Lucania per dotare queste regioni così tormentate e popolose di acqua per tutti gli usi. E non per spirito campanilistico, da cui abbiamo sempre rifuggito, vorremmo rivolgere un invito all'onorevole Ministro: vorremmo chiedere all'onorevole Ministro la sua attenta

e preoccupata azione per il futuro, così come ha fatto per il passato, per ottenere ulteriori finanziamenti per il completamento di opere di invaso, di adduzione e di distribuzione delle acque, di cui al richiamato progetto per le regioni apulo-lucane.

Abbiamo inteso affidare a lei, onorevole Mancini, alcune nostre valutazioni e considerazioni affrettate e forse anche disordinate sulla politica per il Mezzogiorno anticipando alcune linee del più approfondito dibattito che a breve tempo e sullo stesso impegnativo argomento vedrà occupato il Senato; a lei, onorevole Ministro, che consideriamo meridionale non solamente per anagrafe nè meridionalista solo per studi, ma meridionale e meridionalista per sensibilità e, direi, per l'impegno costantemente posto per l'avanzamento delle nostre tormentate popolazioni. Su questo problema che è un problema del paese credo che tutti, il Parlamento nella sua globalità, maggioranza e opposizione, il Governo, i partiti, i sindacati, gli imprenditori, i lavoratori, tutti dovremmo trovare un pieno e univoco indirizzo e una concorde solidarietà. Il paese ha bisogno di tutti, ha bisogno dell'impegno di ognuno di noi in questo momento perchè oggi in particolare

non si tratta solo di un problema di reddito, non si tratta di restituire alla nostra economia la sua saldezza o di aumentare i redditi di alcune zone; non si tratta solamente di un problema sociale e consentitemi di dire che non è nemmeno un problema politico. Forse fino a ieri poteva collegarsi la politica del Mezzogiorno con il problema di una maggioranza; oggi dobbiamo pensare ad un collegamento e al consolidamento degli istituti del paese, della democrazia italiana in particolare insidiata da più parti. Facciamo in modo che non esploda la collera repressa dei meridionali, perchè in quel momento non sarebbero in gioco solo le sorti di una politica, ma le sorti dell'istituto della democrazia del nostro paese. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari