

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## IV LEGISLATURA

---

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

### MARTEDÌ 10 MAGGIO 1966

(Antimeridiana)

---

Presidenza del Vice Presidente SPATARO,  
indi del Vice Presidente MACAGGI

---

#### INDICE

##### COMMISSIONE PER LA VIGILANZA SULLE RADIODIFFUSIONI

Elezione del Presidente . . . . . Pag. 22849

CONGEDI . . . . . 22849

##### CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente . . . . . 22850

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . 22849

Deferimento a Commissione permanente in sede referente . . . . . 22850

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . . 22849

Presentazione di relazioni . . . . . 22850

##### Seguito della discussione:

« Interventi straordinari a favore dei territori depressi dell'Italia settentrionale e centrale » (1215-Urgenza):

BOCCASSI . . . . . Pag. 22874

CENINI . . . . . 22881

FABRETTI . . . . . 22884

SALARI . . . . . 22878

VECELLIO . . . . . 22868

##### GRUPPI PARLAMENTARI

Rinnovo di Comitato direttivo . . . . . 22849

##### INTERPELLANZE

Svolgimento:

ADAMOLI . . . . . 22860, 22867

MARTINEZ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . . . 22856, 22865

VIDALI . . . . . 22851, 22859

##### PETIZIONI

Annunzio . . . . . 22850



## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

**C A R E L L I ,** Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Hanno chiesto congedo i senatori: Alberti per giorni 6 e Angelini Armando per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

### Annunzio di elezione del Presidente della Commissione per la vigilanza sulle radio-diffusioni

**P R E S I D E N T E .** Comunico che, nella seduta del 6 maggio 1966, la Commissione per la vigilanza sulle radiodiffusioni ha eletto Presidente il deputato Delle Fave.

### Annunzio di rinnovo di Comitato direttivo di Gruppo parlamentare

**P R E S I D E N T E .** Informo che il Gruppo parlamentare democratico cristiano ha proceduto alla votazione per il rinnovo del Comitato direttivo.

Sono risultati eletti: Presidente Gava; componenti del Comitato direttivo Ajroldi, Baldini, Bellisario, Caroli, Cenini, De Luca Angelo, Donati, Limoni, Lo Giudice, Lombardi, Militerni, Molinari, Monni e Perrino.

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**P R E S I D E N T E .** Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

*Chabod:*

« Modificazione dell'articolo 11 del Regolamento, approvato con regio decreto 29 novembre 1906, n. 660, per l'uso del carburo di calcio e per i pubblici esercizi di carburo di calcio e di acetilene » (1657);

*Stefanelli:*

« Norme integrative e modificative per il conferimento di incarichi e supplenze nelle scuole secondarie » (1658).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

**P R E S I D E N T E .** Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

*alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 24 dicembre 1965, n. 1551, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 » (1641);

**ANGELILLI ed altri.** — « Parificazione alle cartelle fondiari delle obbligazioni emesse dalla Sezione speciale per il credito alle medie e piccole industrie presso la Banca na-

zionale del lavoro » (1645), previo parere della 9ª Commissione;

*alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):*

BELLISARIO ed altri. — « Immissione di insegnanti abilitati nei ruoli della scuola media » (645-B);

*alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):*

« Ulteriore stanziamento in favore della Sezione di Credito agrario per l'Emilia e le Romagne, per contributi da concedersi ai sensi della legge 16 novembre 1962, numero 1686 » (1648), previo parere della 5ª Commissione;

Deputato SCRICCIOLLO. — « Soppressione del compenso speciale dovuto al personale del Corpo delle miniere a norma della legge 14 novembre 1941, n. 1324, e aumento dell'indennità di missione » (1649), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

#### **Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente**

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

*alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):*

GENCO ed altri. — « Norme in materia di esercizio professionale da parte dei presidi delle scuole secondarie » (1644), previo parere della 2ª Commissione.

#### **Annunzio di presentazione di relazioni**

P R E S I D E N T E . Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), dal senatore Alessi sul disegno di legge:

MONNI ed altri. — « Delega al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto » (1654);

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), dal senatore Battista sui disegni di legge: « Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 4 che apporta emendamenti all'Accordo monetario europeo ed al Protocollo di applicazione provvisoria dell'Accordo stesso del 5 agosto 1955, firmato a Parigi il 12 dicembre 1961 » (1548) e: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Bulgaria per il regolamento del contenzioso finanziario, con Scambio di Note, concluso a Sofia il 26 giugno 1965 » (1549);

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), dal senatore Trabucchi, sul disegno di legge: « Concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale » (695).

#### **Annunzio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Ente nazionale per le tre Venezie per gli esercizi 1963 e 1964 (*Doc. 29*).

#### **Annunzio di petizione**

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del sunto della petizione pervenuta alla Presidenza.

C A R E L L I , Segretario:

Il signor Mattia Di Meglio, da Roma, chiede che sia abrogato il comma c) dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica, il quale vieta il cumulo di una pensione normale diretta con un trattamento di attività, nel caso di immissione nell'impiego civile di sottufficiali o graduati, in appli-

cazione di norme concernenti riserva di posti in favore di dette categorie di militari (Petizione n. 37).

**P R E S I D E N T E .** Tale petizione, a norma di Regolamento, sarà trasmessa alla Commissione competente.

### Svolgimento di interpellanze

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze. La prima è dei senatori Vidali, Secchia, Polano, Vacchetta, Minella Molinari Angiola, Brambilla, Bertoli e Perna al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali, dei lavori pubblici, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria e del commercio e dei trasporti e dell'aviazione civile. Se ne dia lettura.

**C A R E L L I , Segretario:**

« Per conoscere se non intendano collegialmente affrontare l'esame dei provvedimenti immediati ed a più lunga scadenza che potrebbero essere adottati dal Governo al fine di risanare la vita economica triestina che vede progressivamente aggravata la sua crisi e che, senza adeguati provvedimenti governativi, corre il rischio di essere definitivamente compromessa, a danno delle prospettive economiche nazionali nelle quali il porto e l'industria di Trieste possono invece portare un efficace contributo.

Gli interpellanti si riferiscono in particolare:

a) « per il porto » al ripianamento del bilancio aziendale dei Magazzini generali, alla costituzione dell'Ente portuale autonomo previsto dallo Statuto regionale ed alla sua dotazione di mezzi finanziari adeguati alle necessità di praticare tariffe concorrenziali, alla assunzione da parte delle Ferrovie dello Stato dell'onere relativo all'esercizio ferroviario nell'ambito del porto, all'ammodernamento delle attrezzature portuali sulla base del progetto elaborato dal-

l'autorità marittima locale, al miglioramento delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime ed aeroportuali della Regione Friuli-Venezia Giulia, al potenziamento delle linee marittime gestite dalle società di p.i.n.;

b) « per l'industria » all'ammodernamento e potenziamento del cantiere navale S. Marco e di tutte le locali industrie a partecipazione statale dei settori navale, meccanico-siderurgico.

Gli interpellanti rilevano che in grande parte i problemi suaccennati sono stati oggetto di elaborazione programmatica e anche di stanziamenti governativi, ma che per la quasi totalità di tali provvedimenti concretamente previsti si sono verificate remore ed intralci che hanno portato al superamento dei preventivi, allo storno di stanziamenti, a contraddizioni fra tali programmi ed indirizzi governativi determinati da interessi manifestatisi nell'ambito della CEE o da parte di ristretti gruppi economici in ambito nazionale.

Di fronte alla gravità delle situazioni verificatesi nei principali settori dell'economia triestina ed all'importanza che il risanamento di questa avrebbe per l'intera economia nazionale oltre che per la neo-istituita regione Friuli-Venezia Giulia, appare estremamente urgente l'esame del complesso dei problemi suaccennati e l'elaborazione di un'organica e pronta soluzione dei medesimi ». (388)

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Vidali ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

**V I D A L I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, la interpellanza che è oggi all'ordine del giorno è stata presentata nel novembre scorso e reca la firma di parecchi colleghi del mio Gruppo, di altre province italiane, perchè abbiamo voluto sottolineare l'importanza che nell'ambito nazionale noi attribuiamo alla grave situazione dell'economia triestina.

L'interpellanza ha l'obiettivo di richiamare, ancora una volta, l'attenzione dei Mi-

nistri più direttamente competenti per la soluzione dei vari problemi triestini, da molti anni ben conosciuti e tuttavia non ancora decisamente affrontati, per ricordare che la mancata attuazione anche di precisi impegni governativi ha progressivamente aggravato la situazione economica triestina compromettendone la possibilità di ripresa e rendendo così sempre più pericoloso il processo regressivo in atto.

I Ministri a cui questa interpellanza viene rivolta sono quelli più direttamente competenti nei problemi del porto e dell'industria, perchè è fondamentalmente da questi due settori che dipendono la vita e le prospettive di Trieste e con ciò dell'intera regione Friuli-Venezia Giulia.

La conferenza economica promossa dal Comune di Trieste nel gennaio del 1965, alla quale partecipò come relatore il professor Francesco Forte, economista di valore e non certo di parte nostra, ha messo in luce « un caso di economia in regresso relativo: l'economia triestina ».

A dimostrare la gravità e la giustezza di questa diagnosi, generalmente accettata, giova ricordare qualche dato.

Il livello del reddito medio di Trieste è superiore alla media italiana e anche al reddito per abitante dell'Italia settentrionale; se consideriamo, però, l'aumento del reddito per abitante, Trieste passa all'ultimo posto tra le provincie italiane.

Nel medesimo periodo, cioè i dieci anni fra gli ultimi censimenti nazionali, la popolazione residente nella provincia di Trieste è rimasta pressochè immutata numericamente: 297.000 abitanti nel 1951 — 298.000 abitanti nel 1961; e tale stazionarietà demografica è soltanto apparente se si considera che nello stesso periodo sono affluiti nella provincia 30-40.000 profughi istriani, sicchè in realtà le cifre citate indicano un declino cospicuo in spiccato contrasto con l'aumento generale della popolazione nel Paese.

La popolazione di età superiore ai 45 anni, che rappresentava il 37 per cento nel 1951, rappresentava nel 1961 il 45 per cento contro il 32 per cento della media italiana e il 35 per cento dell'Italia settentrionale.

L'invecchiamento medio della popolazione triestina — processo che continua — non è determinato dalla longevità dei triestini nè dalla riduzione della mortalità infantile, che sarebbero fenomeni confortanti, ma è invece determinato da una riduzione del numero delle nascite, a sua volta in larga misura determinata dall'emigrazione sempre più cospicua dei giovani. L'eccedenza di nati vivi sui morti a Trieste è negativa: — 2,1 per cento nel comune nel 1960 e — 3,1 per cento nella provincia nel 1962, mentre per esempio a Milano nel 1962 si registrava una eccedenza positiva di + 6,4 per cento. Nel 1961 a Trieste la popolazione sotto i 14 anni di età rappresentava il 9 per cento del totale e la popolazione fra i 50 ed i 55 anni raggiungeva il 10 per cento (la media italiana in quel periodo era del 16 per cento per la classe sotto i 14 anni di età e del 7 per cento per quella fra i 50 ed i 55 anni!).

Queste poche cifre sulla situazione demografica dimostrano, inoltre, come il reddito medio sia in effetti aumentato ancora meno di quanto appariva dai dati succitati. È infatti chiaro che, se a Milano nel decennio 1951-1961 l'aumento del reddito reale per abitante è stato del 70 per cento, mentre a Trieste c'è stato un aumento del 30 per cento, ciò significa che, essendo in questo periodo il numero di abitanti di Milano cospicuamente aumentato mentre quello di Trieste non è aumentato, il reddito complessivo della provincia di Milano è aumentato molto più del 70 per cento, mentre a Trieste il 30 per cento di aumento per abitante equivale ad una ascesa del 30 per cento del reddito globale della provincia. Infine, ad aggravare i confronti con le altre provincie, c'è pure il fatto che Trieste comune e Trieste provincia quasi si equivalgono in quanto il comune capoluogo comprende il 90 per cento della popolazione della provincia.

Ed ancora: mentre per le altre provincie i dati relativi al reddito riguardano la parte agricola, questa per Trieste rappresenta soltanto il 2 per cento delle fonti di reddito.

Ho citato già, in varie circostanze, i dati attestanti il declino dei traffici commer-

ciali, specialmente da e per l'estero, nel porto di Trieste. Anche se si osserva in linea di massima un incremento degli sbarchi ed imbarchi marittimi è evidente che questi non possono compensare i danni derivanti all'emporio dalla riduzione dei traffici commerciali transitori. Tale riduzione è dovuta alla crescente concorrenza dei porti esteri che hanno le stesse funzioni nel traffico transitorio da e per l'Europa centrale, da e per l'oltremare. Ora, mentre — fatto 100 il traffico di imbarco e sbarco portuale del triennio 1937-38-39 — l'indice è salito per l'Italia dal 1950 al 1962 da poco meno di 100 a poco meno di 350 e, per esempio, l'indice di Genova è salito da poco più di 100 ad oltre 400, l'indice di Trieste non è arrivato a 150, ivi compreso il sempre più rilevante traffico petrolifero. Trieste ha perduto grande parte dei suoi clienti tradizionali per varie ragioni: una delle ragioni fondamentali consiste nella carenza di linee marittime regolari e nella conseguente sempre maggiore prevalenza nell'Adriatico di navi con bandiera estera.

Altro fattore di decadenza della funzione emporiale di Trieste consiste nell'insufficienza di accordi commerciali del nostro Paese con i Paesi che potrebbero essere clienti del porto, come pure nell'errata politica tariffaria governativa che avvantaggia i porti esteri concorrenti, nell'errata politica governativa nell'ambito del mercato economico comune, che è andata a tutto vantaggio dei porti nordici della Germania occidentale, senza che sia stata attuata una difesa degli interessi triestini.

È evidente che in tutta la situazione di decadenza dei traffici commerciali di Trieste pesa una politica estera italiana insufficientemente aperta agli scambi sia con i Paesi socialisti dell'Europa centrale e orientale, sia con i Paesi dell'Africa, del Medio e dell'Estremo Oriente. Il porto di Trieste mantiene, malgrado i cambiamenti avvenuti nel mondo, e anzi proprio in relazione agli sviluppi in atto dell'economia di questi Paesi, una funzione di primo piano negli scambi che gravitavano e gravitano oggi verso di esso, ma ragioni di subordinazione politica ad interessi che non sono

quelli nazionali impediscono lo sviluppo di questa preziosa e caratteristica funzione del porto triestino nell'economia nazionale.

È la sottovalutazione di questa funzione internazionale dei traffici commerciali di Trieste (apportatrice tutt'altro che trascurabile di valuta pregiata anche nella disagiata situazione attuale!) che ha determinato la trascuratezza dei Governi finora succedutisi verso le attrezzature, verso le infrastrutture indispensabili agli scali triestini per affrontare la concorrenza dei sempre più attrezzati porti tedeschi e jugoslavi.

Attualmente lo Stato eroga aiuti al porto di Trieste e, attraverso periodiche crisi ed agitazioni, contribuisce alla copertura del disavanzo dell'Azienda portuale dei magazzini generali.

I *deficit* dell'Azienda però si accumulano e si tenta sempre di attribuire tale situazione alle agitazioni dei lavoratori. Non si decide invece di togliere all'Azienda l'onere relativo all'esercizio ferroviario all'interno del porto, onere che fin dal 7 febbraio 1958, in una riunione interministeriale, si è riconosciuto dovrebbe essere trasferito alle Ferrovie dello Stato (come avviene in tutti gli altri porti nazionali). Tale misura viene sempre rinviata con il pretesto che il porto di Trieste non è stato ancora classificato tra i porti nazionali ma, allo stesso tempo, non si è sinora voluto procedere a questa classificazione.

Entro un anno dall'entrata in vigore dello Statuto speciale istitutivo della Regione Friuli-Venezia Giulia — cioè entro il gennaio 1964 — doveva essere istituito l'Ente autonomo del porto di Trieste. Ad oltre due anni da quella data, malgrado l'esistenza di vari disegni di legge per tale istituzione — di cui il primo venne presentato da me ed altri colleghi di Gruppo fin dal 15 aprile 1964 — non si è arrivati neppure alla discussione di questo argomento. Ostacoli burocratici e soprattutto di carattere finanziario hanno bloccato la strada all'Ente portuale. Malgrado promesse ed assicurazioni, anche recenti, di vari Ministri che sono stati da più parti interpellati, nulla di concreto si sa in proposito. Notizie ufficiose su proposte governative, oggetto anche di cri-

tica in ambienti economici e partitici, si diffondono qua e là, ma, nell'unica sede competente a trattare un disegno di legge, il Parlamento, non risulta ancora nulla.

Nel frattempo è stato discusso il disegno di legge per l'Ente portuale di Savona ed in quello sono stati introdotti criteri che hanno trovato la nostra più ferma opposizione per quanto concerne specialmente le « autonomie funzionali », alle quali noi siamo assolutamente contrari perchè lesive degli interessi dei lavoratori portuali e con ciò degli interessi economici nazionali in quanto favoriscono esclusivamente gli interessi monopolistici.

Una parte considerevole dei danni subiti dal porto di Trieste, in confronto ai porti concorrenti dell'estero, è determinata dalla mancata attuazione di opere infrastrutturali riguardanti le comunicazioni stradali e ferroviarie sia con il retroterra nazionale che con quello europeo (doppio binario da Quarto d'Altino a Trieste, autostrada Trieste-Venezia; doppio binario sulla Pontebbana; raccordo autostradale della rete nazionale con quella austriaca; galleria di circonvallazione, eccetera).

Che la funzione del porto di Trieste sia considerata in termini angusti e con una miopia che non permette di rilevare le possibilità offerte dallo sviluppo dei traffici mondiali, è dimostrato anche dall'irrisorio stanziamento previsto per Trieste nella spesa dei 75 miliardi quale stralcio del più ampio « piano dei porti » concernente il periodo 1966-1970. Si tratta di 2 miliardi e mezzo che stanno di fronte ai 23 miliardi calcolati in sede locale per opere portuali ritenute necessarie all'efficienza dello scalo triestino.

La visita del nuovo ministro Natali a Trieste, come quella dei suoi vari predecessori, ha dato, ancora una volta, occasione all'assunzione di solenni impegni. « Speriamo che sia la volta buona! » ci si continua ad augurare a Trieste ma, purtroppo, c'è sempre minore fiducia che alle parole seguano i fatti e soprattutto che i fatti giungano tempestivamente per evitare l'accumularsi dei fattori di regresso del porto rispetto ai suoi concorrenti.

Il ministro Natali ha assicurato che si tratta per lui « dell'assunzione di un impegno » e che egli ritiene di dovere occuparsi e preoccuparsi dei problemi di Trieste, di dover sposare la causa di questa città, alla quale « il tributo di riconoscenza e di affetto di tutti gli italiani deve essere esternato con le opere, in modo che le speranze di oggi possano diventare, in un non lontano avvenire, concrete e luminose certezze ». Egli ha visitato anche la sede del « Lloyd triestino » e anche a proposito di questa società, in questi giorni, si è rinnovato un serio allarme in relazione ai progetti che sembrano concretarsi verso l'unificazione delle società di p.i.n.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, esperienze e situazioni altrettanto preoccupanti di quelle per il porto si verificano per l'industria triestina e specialmente per quella fondamentale, a partecipazione statale.

A proposito del cantiere « S. Marco », il ministro Natali è stato molto laconico. Ha ammesso che « la preoccupazione per il " S. Marco " si respira nell'aria venendo a Trieste », ma ha tenuto a precisare che il suo Ministero « è solo indirettamente interessato ai problemi della cantieristica ». Come molti altri Ministri egli ha detto che « per quanto riguarda il cantiere " S. Marco ", nulla autorizza a pensare che si sia decisa la sua chiusura ». La formula, affatto nuova, è troppo sibillina per soddisfare chi ormai da anni chiede di conoscere la verità. Anche poche settimane fa, negli ambienti governativi, si sono diffuse delle voci sui seguenti orientamenti del Governo: a) potenziamento del cantiere di Monfalcone; b) chiusura del « S. Marco » e sua sostituzione con una attività del tutto marginale; c) rinvio al prossimo anno di ogni decisione per il cantiere della Spezia, con rifiuto fin da ora ad ogni contributo per il suo ammodernamento. Non si tratta di fonti ufficiali, ma tuttavia attendibili. D'altronde, a non incoraggiare gli ottimisti ci sono altri elementi: i vari rinvii per la visita a Trieste del ministro Pieraccini; il rifiuto del Presidente del Consiglio dei ministri di ricevere la delegazione unitaria cittadina



che intendeva fare presenti le istanze dei lavoratori e dei cittadini di Trieste per il cantiere minacciato; il rifiuto opposto dal sindaco di Trieste di rivolgersi ai capigruppi dei direttivi parlamentari per la stessa ragione.

Mi sembra che le mie richieste di una precisa risposta sugli intenti governativi per il cantiere « S. Marco » assommino ormai a qualche decina, ma non esito a formulare ancora una volta tale richiesta perchè considero che questo sia un mio dovere. Sarebbe assurdo ritenere che i lavoratori ed i cittadini di Trieste partecipano a scioperi ed agitazioni per infondate preoccupazioni. Le preoccupazioni sono tanto più giustificate invece di fronte al sibillino atteggiamento dei rappresentanti del Governo e di fronte alla consapevolezza che tutti hanno che il cantiere, con un'adeguata politica governativa, è in grado di riassumere la sua forza competitiva anche in ambito internazionale.

Nel fervore di promesse, probabilmente a sfondo elettorale, che negli ultimi tempi echeggiano negli ambienti triestini, si parla molto, in relazione con la costruzione in atto dell'oleodotto che dovrebbe entrare in funzione l'anno prossimo, del bacino di carenaggio per le riparazioni a navi cisterniere. Risulta in via di definizione un disegno di legge per il contributo governativo al consorzio fra enti locali ed economici triestini che sarebbe a tale scopo istituito.

Sui 10 miliardi previsti per l'opera, lo Stato ne darebbe 8 e si discutono particolari tecnici atti a rendere possibile l'attracco di navi di 174-200 mila tonnellate di portata, previo approfondimento dei fondali; si parla di opere che comporteranno almeno 4 anni di lavoro. Ben venga, naturalmente, il bacino di carenaggio e sia quanto più idoneo possibile ai servizi che si prospettano con il previsto afflusso di navi petroliere (bacino, impianti di lavaggio, degassificazione e pulizia delle navi). Nessuno pensi, però, che anche la più perfetta opera del genere possa in qualche modo sostituire un cantiere navale di costruzioni come il « San Marco ». Nè può essere preso

in considerazione da questo punto di vista il metanodotto di cui si sta parlando. L'elenco di iniziative, alcune abbastanza fantasiose, di cui si va parlando, potrebbe essere abbastanza lungo, ma non è certo su queste basi che si può ritenere di affrontare i problemi fondamentali dell'economia triestina. Non si tratta di falle da tappare, ma di provvedimenti che tengano conto delle necessità reali e della possibilità di una ripresa di quelle funzioni di Trieste, emporiali ed industriali, non soltanto di lunga tradizione, ma anche ancora valide in una indipendente, saggia politica estera ed economica del nostro Paese. Non è certamente indice di volontà di seguire criteri di questo ordine, quello che traspare negli intendimenti della FINCANTIERI, quando nei suoi ambienti si dice che il cantiere « San Marco », non interessa più, quando si prospetta per il nuovo bacino di carenaggio un'ubicazione che darebbe per scontato la chiusura del « San Marco », quando per la Fabbrica macchine di S. Andrea si prevede la cessazione della costruzione di motori a turbina. Così, non è certo indice di una scelta positiva la mancata attuazione di un centro siderurgico a ciclo completo alla ITALSIDER di Trieste malgrado le crescenti esigenze di sviluppo del settore siderurgico.

Giustamente, da parte di tutti i settori politici locali, si attribuisce invece importanza all'ente regionale quale strumento di sviluppo, oltre che democratico, anche economico della Regione e del suo capoluogo. Ma quante e quanto pesanti sono, invece, le difficoltà che questo strumento incontra nell'iniziare una proficua attività? E da chi, se non dalla politica governativa e dalle forze politiche che vi dominano, derivano i numerosi ostacoli a questa funzione propulsiva della Regione? Senza una diversa, più aperta e lungimirante politica governativa, la Regione corre il rischio di dare origine a nuove delusioni dell'opinione pubblica anche da questo punto di vista.

Onorevoli colleghi, le rivendicazioni cui fa cenno la mia interpellanza, alle quali potrebbero essere aggiunte parecchie altre (fra le quali mi sia lecito accennare anche

a quella zona franca integrale, oggetto di un nostro disegno di legge e sempre più vastamente riconosciuta strumento che potrebbe essere efficace per il miglioramento della situazione) riassumono, oltre che l'insieme di provvedimenti unanimemente attesi a Trieste, gli impegni già assunti dai Governi che si sono succeduti negli ultimi anni, gli stanziamenti già previsti e, se pure disorganicamente, già iniziati. Sommandosi nel tempo, questi impegni sono divenuti un insieme che ha già acquistato una certa organicità, se pure sempre contrastata.

Noi vi invitiamo a considerare con serietà questo elenco di misure, in parte già accolte ed in parte minore già in fase di attuazione, affinché possano rapidamente essere completate. Ho detto « rapidamente » perchè il tempo è fattore decisivo se non vogliamo vederci costretti, fra qualche anno, a ricominciare tutto da capo in una ormai irrimediabilmente compromessa situazione. Oggi gli investimenti necessari non possono essere considerati a fondo perduto, ma redditizi ed economicamente preziosi per l'intera economia nazionale. Domani potrebbero essere molto meno proficui, perchè ormai inutili sia per il porto e per l'industria di Trieste che per l'interesse nazionale.

**P R E S I D E N T E .** L'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere all'interpellanza.

**M A R T I N E Z ,** *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Rispondo per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Gli onorevoli interpellanti hanno sottolineato l'esigenza che vengano adottati da parte del Governo « provvedimenti immediati ed a più lunga scadenza... al fine di risanare la vita economica triestina che vede progressivamente aggravata la sua crisi e che, senza adeguati provvedimenti governativi, corre il rischio di essere definitivamente compromessa, a danno delle prospettive economiche nazionali nelle quali il porto e l'industria di Trieste possono invece portare un efficace contributo ».

In particolare, l'attenzione degli onorevoli interpellanti si è accentrata sui due grandi settori del porto e dell'industria.

Per quanto riguarda il primo problema, e con riferimento al ripianamento del bilancio aziendale dei Magazzini generali, desidero preliminarmente ricordare che la situazione deficitaria dell'Azienda portuale dei magazzini generali risale ai tempi in cui Trieste faceva parte dell'Impero austro-ungarico.

Per colmarlo, anche allora, era necessario un contributo governativo che dalle 23.305,38 corone dell'anno 1900 arrivò alle 950.375,38 del 1911.

Dopo la prima guerra mondiale lo Stato italiano provvide ad erogare all'Azienda un contributo annuale di lire 8.848.579,49 per l'esercizio 1919-20 e di lire 5.000.000 per gli esercizi dal 1923-24 al 1929-30.

Soltanto in epoca successiva fu possibile raggiungere il pareggio e mantenerlo per alcuni anni.

Dopo la seconda guerra mondiale la frattura fra Trieste e quelle che erano state le sue tradizionali correnti di traffico diventò sempre più profonda, anche in considerazione del fatto che i porti di Fiume e Capodistria, passati sotto la sovranità dello Stato jugoslavo, erano diventati concorrenti di quello di Trieste.

La situazione attuale risente di tali circostanze storiche; in particolare, a partire dall'esercizio 1961-62, si è venuto formando un disavanzo al quale non si è riusciti a far fronte col contributo del Commissariato del Governo per la Regione Friuli-Venezia Giulia, contributo che si è dimostrato insufficiente ai bisogni e alle esigenze dell'Azienda. Tale disavanzo, alla chiusura dell'esercizio 1964-65, ammontava a circa 1 miliardo e 350 milioni di lire.

Pertanto la Banca nazionale del lavoro, che svolge il servizio di tesoreria dell'Azienda, ha negato ulteriori anticipazioni, facendo presente che la propria assistenza creditizia non può non trovare un limite nella misura dell'importo del contributo del Commissariato stesso, che ne costituisce la garanzia.

L'anzidetto stato di cose, e la conseguente mancanza di liquidità, hanno creato una con-

dizione di disagio nel funzionamento della Azienda in questione. Perciò, il Commissariato del Governo per la Regione Friuli-Venezia Giulia ha di recente prospettato ai Ministeri del tesoro e della marina mercantile la necessità di provvedere con urgenza ad assegnare all'Azienda un contributo straordinario da parte dello Stato, inteso a colmare i disavanzi del bilancio non coperti da contributo commissariale (ammontanti alla cifra sopradetta di circa 1 miliardo e 350 milioni).

Tanto premesso, è stata riconosciuta la necessità di intervenire urgentemente per risolvere la questione che interessa tutta l'attività del porto e incide quindi in modo rilevante sulla vita della città giuliana: lo esame dei vari problemi connessi, peraltro, non ha potuto essere effettuato, unicamente alla stregua dei consueti criteri di convenienza economico-finanziaria, in quanto l'intera questione riveste carattere prevalentemente politico.

Di tale situazione è stato tenuto conto nel predisporre da parte del Ministero della marina mercantile uno schema di disegno di legge riguardante l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste, attualmente all'esame delle Amministrazioni concertanti, Ministeri dell'interno, del bilancio, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'industria, il cui parere fu chiesto il 22 marzo 1966, sollecitato il 19 aprile 1966.

La strutturazione giuridico-amministrativa di tale Ente (previsto dall'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, relativa allo statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia) era stata già oggetto di una intensa attività: hanno infatti presentato proposte di legge in tal senso l'onorevole interpellante (atto 517/Senato), l'onorevole Bernetich (atto 2517/Camera) e gli onorevoli Belci ed altri (atto 2546/Camera), mentre la Camera di commercio di Trieste predispondeva uno studio sul tema.

Più recentemente vi sono state altre iniziative parlamentari dei senatori Zannier (atto 1246/Senato) e Vallauri (atto 1446/Senato). Il nuovo schema di provvedimento di iniziativa governativa è stato elaborato dopo un esame approfondito di tutte le proposte

parlamentari e tenendo conto degli elementi emersi nel corso di varie laboriose e complesse riunioni a seguito delle quali è stato possibile raggiungere delle intese tra Stato e Regione Friuli-Venezia Giulia in ordine ai complessi problemi interessanti il costituendo ente portuale.

Per quanto riguarda, poi, l'aspetto finanziario è stata in particolare rilevata l'opportunità di prevedere gli idonei stanziamenti per l'avvio ad una sistemazione dei problemi pendenti.

Pertanto un altro schema di disegno di legge per complessivi 2 miliardi, predisposto dal Ministero della marina mercantile e concernente l'accennato problema finanziario, è attualmente all'esame dei Dicasteri interessati per il prescritto parere e, sollecitato il 29 aprile 1966, ha avuto già il parere favorevole del Ministero del bilancio e di quello dell'interno.

Un secondo aspetto che, sempre nell'ambito del settore « porto », hanno evidenziato gli onorevoli interpellanti riguarda « l'ammodernamento delle attrezzature portuali sulla base del progetto elaborato dall'autorità marittima locale ».

Su tale punto va premesso che la classificazione del porto di Trieste sarà operata in base al disegno di legge riguardante l'istituzione dell'Ente porto e consentirà la realizzazione delle previste opere infrastrutturali. Allo stato infatti il Ministero dei lavori pubblici non può provvedere con i fondi del proprio bilancio alle esecuzioni dei lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione dello scalo triestino appunto perchè non classificato.

È, comunque, da rilevare al riguardo che in base ad apposita autorizzazione straordinaria di spesa (a norma della legge 31 marzo 1968, n. 298) è stata finanziata la costruzione del molo VII destinato ad accrescere la capacità ricettiva del porto, per un importo di lire 8.758.050.000.

A tale proposito comunico che la ditta « Angelo Farsura » ha firmato il « verbale di consegna » in data 8 giugno 1965 impegnandosi ad ultimare l'opera entro 3 anni e mezzo da tale data, ed ha già ultimato l'approntamento del cantiere (la cui messa in opera

è stata particolarmente complessa), mentre nel mese di dicembre 1965 sono stati iniziati i lavori per la costruzione vera e propria del molo.

Inoltre, sempre al fine di rendere più ricettivo il porto in questione, nella ripartizione della prima erogazione di 75 miliardi previsti a favore dei porti nazionali dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200 (pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 279 del 9 novembre 1965), al porto di Trieste è stata assegnata — con decreto interministeriale in data 17 novembre 1965 — la somma di lire 2 miliardi e 500 milioni che garantisce il compimento di un cospicuo lotto di lavori di sistemazione e di potenziamento del porto.

Questo, per ora, è stato possibile fare sul primo stralcio di 75 miliardi rispetto ai 260 miliardi previsti per il piano dei porti. È ovvio quindi che ulteriori occorrenze per opere da eseguire nello scalo di Trieste saranno tenute presenti quando si farà luogo ad altri stanziamenti per il settore dei porti.

Per quanto attiene poi « all'assunzione da parte delle Ferrovie dello Stato dell'onere relativo all'esercizio ferroviario nell'ambito del "porto" », va precisato che attualmente il servizio ferro-portuale è svolto direttamente dall'Azienda dei magazzini generali, cui fanno carico gli oneri connessi con l'esercizio medesimo e con la manutenzione dei relativi impianti.

Tale organizzazione del servizio ferroviario nell'ambito portuale trova fondamento nelle particolari esigenze del regime dei punti franchi (in cui opera il porto di Trieste) che richiedono spostamenti di merci rispondenti a necessità di carattere commerciale non esclusive dell'imbarco e dello sbarco.

La questione riguardante l'assunzione dei costi di tale servizio è regolata nell'anzidetto schema di disegno di legge concernente la istituzione dell'Ente porto di Trieste.

Quanto al problema delle infrastrutture ferroviarie, si sottolinea come esso vada impostato nei termini realistici che l'esperienza di tutto il periodo post-bellico ha indicati. È da considerare, a tale proposito, che i traffici ferroviari da e per il porto di Trieste riguardano essenzialmente le relazioni con i Paesi danubiani e, in particolare, con

l'Austria, i quali tendono a dirottare i loro traffici verso i porti nordici. Questa tendenza trova la principale causa nella economicità, regolarità e frequenza dei servizi di detti porti concorrenti. Essi offrono infatti servizi di linea frequentissimi per tutte le destinazioni, tariffe portuali più economiche di quelle triestine e continuità di lavoro non interrotto. Analoga situazione si presenta nei confronti del porto di Fiume, il quale gode anche di speciali aiuti finanziari, valutari, eccetera, elargiti dal Governo jugoslavo in forma più o meno palese. Quindi per l'adeguata soluzione del problema vanno ricercate le modalità adatte a fronteggiare siffatta situazione concorrenziale.

Faccio peraltro presente che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, merchè il finanziamento di 10 miliardi ad essa riservato dalla legge 21 marzo 1958, n. 298, ha in corso di attuazione, ed in parte già attuato, un organico programma di interventi straordinari inteso a soddisfare le esigenze inerenti alle infrastrutture ferroviarie della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Esso concerne essenzialmente il potenziamento sia dello scalo di Trieste Campomario, sia degli impianti viaggiatori e merci per i servizi ferroviario-doganali di confine nelle stazioni di Pontebba e di Tarvisio, sia dell'intera linea Trieste-Udine-Tarvisio (mediante ripristino del doppio binario nei tratti Ronchi-Redipuglia e Cormons-Buttrio), nonché l'ampliamento dei piazzali di stazione con allungamento a metri 600 del modulo dei binari, l'impianto di moderni apparati centrali elettrici e l'ammodernamento delle telecomunicazioni.

Altri interventi straordinari alla sede ed agli impianti ferroviari sono stati inoltre previsti a carico del finanziamento accordato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per l'attuazione della prima fase quinquennale del piano decennale delle Ferrovie dello Stato fra cui meritano di essere citati il raddoppio del binario tra Pontebba e Laglesie S. Leopoldo e l'impianto di un moderno apparato centrale elettrico a Pontebba, sempre sulla linea Pontebbana.

L'Amministrazione dei trasporti continuerà a seguire tale settore con particolare cu-

ra, avendo interesse a che siano portate sollecitamente a compimento la prevista linea ferroviaria di cintura di Trieste e la variante al tracciato della Trieste-Udine tra S. Giovanni al Natisone e Redipuglia, opere che hanno subito rallentamenti per sopravvenute difficoltà tecniche e per rincari di costi.

In relazione a ciò detto Ministero, in data 12 novembre ultimo scorso, ha interessato i Dicasteri del tesoro e del bilancio affinché sia accelerato l'iter della proposta di legge presentata alla Camera dei deputati il 2 luglio 1965 dagli onorevoli Belci e Bologna per lo stanziamento di 14 miliardi occorrenti per il completamento delle opere ferroviarie sopra indicate.

La possibilità di far luogo ad altri interventi sulle linee che interessano Trieste ed il suo porto, sarà comunque attentamente considerata in sede di elaborazione dei programmi di opere da realizzare nella seconda fase del piano decennale delle Ferrovie dello Stato compatibilmente con l'entità dei finanziamenti che saranno all'uopo accordati all'Azienda delle ferrovie dello Stato.

In ordine alla realizzazione di un moderno aeroporto in grado di soddisfare le molteplici esigenze della Regione Friuli-Venezia Giulia, comunico che tale problema ha formato oggetto di attento studio, onde pervenire alla soluzione più idonea.

Come è noto, fra i vari progetti a suo tempo esaminati, la scelta è caduta sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari, del quale attualmente sono in corso i lavori di potenziamento.

Detti lavori sono finanziati dal Ministero dei trasporti e dal Consorzio per l'aeroporto giuliano, all'uopo costituitosi tra gli enti locali interessati.

In particolare, sono in via di ultimazione i lavori del secondo tronco della pista di volo per portarla a metri 1.600, mentre è già stato considerato, in apposito progetto, il suo successivo prolungamento a metri 2.200. In proposito si rende noto che è in corso l'iter per la prescritta preventiva approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Sono inoltre in via di espletamento l'appalto dei lavori per l'esecuzione della se-

gnaletica sulla pista di volo e per la fornitura di un impianto per voli notturni.

Circa l'accenno fatto dagli onorevoli interpellanti alla esigenza di potenziare i collegamenti marittimi che interessano lo scalo triestino, va tenuto presente che tale problema dovrà necessariamente essere inquadrato ed esaminato nell'ambito del programma di tutto il settore delle linee di preminente interesse nazionale attualmente in fase di studio.

Per quanto poi attiene all'industria, sarà presto impostata la costruzione di un bacino di carenaggio per super-petroliere; e ciò in relazione al costruendo oleodotto transalpino. In merito a quest'ultima opera è da notare che il Ministro dell'industria e del commercio ha già emanato il relativo decreto di concessione.

Per quel che riflette infine l'attività cantieristica, come è noto, l'argomento è attualmente all'esame di un apposito gruppo di lavoro presieduto dal Sottosegretario al bilancio, onorevole Caron, incaricato di elaborare il programma di risanamento del settore metalmeccanico nel quadro delle linee del piano di sviluppo economico nazionale ed in relazione agli impegni assunti dall'Italia in sede CEE per la riorganizzazione dei cantieri.

Desidero, pertanto, concludendo questa risposta che ha voluto fornire un quadro completo della situazione di Trieste, assicurare che i problemi della città e della Regione giuliana sono sempre presenti all'attenzione del Governo che li segue costantemente e con ogni cura, svolgendo ogni attività per condurli, in una visione globale e organica, ad una efficiente e compiuta soluzione.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Vidali ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**V I D A L I .** Naturalmente io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario, anche se lo ringrazio per aver letto la lunga risposta da parte del Ministro della marina mercantile. Pertanto io mantengo tutti i giudizi che ho

dato nel mio intervento sulla situazione economica di Trieste.

Vorrei ricordare ancora una volta il problema relativo al disegno di legge governativo sull'Ente autonomo del porto di Trieste: che non succeda come è successo per il molo n. 7, per iniziare i lavori del quale si sono attesi tanti anni.

Per quanto riguarda il cantiere S. Marco, onorevole Sottosegretario, lei ha dato la risposta di sempre. Voi non volete darci assicurazione che il cantiere sarà ammodernato e messo in condizioni di poter competere con gli altri cantieri in campo europeo e mondiale. Inoltre, onorevole Sottosegretario, lei non ha detto quali sono le intenzioni del Governo per quanto concerne l'instaurazione a Trieste di una zona franca integrale.

Non è stata infine toccata l'ultima questione che noi triestini di tutti i settori politici e sindacali abbiamo posto: che il Governo si decida una buona volta a trattare il problema di Trieste come un problema nazionale e ad elaborare un piano organico per la rinascita economica del nostro territorio.

**P R E S I D E N T E .** Segue un'interpellanza dei senatori Adamoli, Vidali, Bertoli e Fabretti al Ministro della marina mercantile. Se ne dia lettura.

**C A R E L L I ,** Segretario:

« In relazione:

1) alle generali proteste levatesi da ogni parte d'Italia per l'insufficienza dello stanziamento per l'ammodernamento delle strutture portuali;

2) alla conferma di quanto sia inutile e dannoso affrontare la profonda crisi del sistema portuale italiano affidando a criteri empirici e clientelari una distribuzione di fondi che ha portato alla polverizzazione di pubblico denaro;

3) all'intensificazione, con la responsabilità diretta del Governo, dell'offensiva dei grandi gruppi finanziari di carattere pubblico dei porti alle storiche conquiste dei lavoratori portuali, come è dimostrato dall'avanzata fase a cui è giunta la realizza-

zione di nuove, potenti concentrazioni del potere finanziario, dall'estendersi delle « autonomie funzionali », dai primi tentativi, come quello effettuato a Savona, di modificare la struttura del salario portuale,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) se non intenda presentare al più presto in Parlamento un nuovo provvedimento di finanziamento dei porti nel quale l'entità dei fondi e i criteri della loro distribuzione si colleghino ad un piano nazionale dei porti diretto a contribuire allo sviluppo dell'economia nazionale secondo scelte rispondenti alla lotta contro le concentrazioni monopolistiche e al potenziamento del carattere pubblico dei porti;

2) i motivi per cui, in forma ufficiale e accompagnato dal Comandante e dal Presidente del Consorzio del porto di Genova, ossia da coloro che per primi dovrebbero difendere l'Ente pubblico che rappresentano dall'aggressione delle più moderne e potenti concentrazioni di gruppi privati italiani e stranieri, ha visitato gli impianti del Centro di Rivalta Scrivia, dando così apertamente, senza che il Parlamento abbia mai potuto pronunciarsi, il sigillo governativo ad una iniziativa che investe numerosi aspetti dei pubblici ordinamenti (legge doganale, ordinamento del lavoro portuale, funzione degli agenti marittimi e degli spedizionieri, regolamento degli autotrasporti pesanti, eccetera) ». (394)

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

**A D A M O L I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, la mia interpellanza, firmata anche da altri colleghi del mio Gruppo, affronta il problema del piano nazionale dei porti e degli aspetti di alcune grandi iniziative di gruppi privati che stanno avendo nel nostro Paese concrete manifestazioni anche in questo settore.

La nostra interpellanza venne presentata qualche mese dopo l'entrata in vigore del

primo stralcio del piano dei porti, la famosa legge dei 75 miliardi. Pertanto noi abbiamo potuto prendere in considerazione ciò che era accaduto nelle città portuali italiane dopo la distribuzione di questi famosi fondi e abbiamo potuto misurare nella realtà concreta la validità di certe nostre previsioni. Mi permetto di dire questo non per vantare delle capacità profetiche, ma per dimostrare che i nostri giudizi già allora erano conseguenza di una presa di coscienza della situazione reale.

L'applicazione di quella legge ha portato un'ondata generale di proteste, sia da parte dei porti che hanno avuto stanziamenti, sia, ovviamente, da parte di quelli che ne hanno avuti in misura minima o non ne hanno avuti affatto, e sono i più. Non si è trattato solo di esiguità degli stanziamenti, ma di disorganicità e di polverizzazione di questi fondi, della loro dispersione. Per cui oggi è bastato aver comunicato come andranno distribuiti quei 75 miliardi, perchè di soldi ancora nessuno ha visto niente, è bastato far conoscere le cifre per suscitare tutta una serie di proteste e di preoccupazioni. Noi adesso conosciamo i criteri che sono stati seguiti dal Governo, ma quando il Governo presentò la legge dei 75 miliardi invano chiedemmo di sapere quale finalità si proponeva quella legge e come sarebbero stati distribuiti quei fondi, e chi aveva fatto una parvenza di piano. Adesso conosciamo a chi sono andati quei soldi, ed è venuto fuori con chiarezza l'arrembaggio clientelare.

Vi sono alcuni stanziamenti, che non potevano essere evitati, che riguardano i grandi porti italiani, ma nel modo più insufficiente che si possa immaginare. Pensate che i grandi porti italiani hanno tutti presentato delle richieste che vanno dai 150 miliardi di Venezia ai 500 (si dice) di tutto il sistema ligure, ai 150 di Napoli, e via di questo passo. Genova ha avuto 15 miliardi, Venezia ha avuto 12 miliardi, e queste sono le cifre più rilevanti. Ma poi c'è il pulviscolo: una serie di porti, tra i quali uno di cui solo adesso sono riuscito a sapere di cosa si tratti, Casciolino. Nell'elenco dei denari distribuiti per i porti italiani è uscito fuori Casciolino per 800 milioni. Adesso ho saputo che si tratta di Ca-

tanzaro Marina, e se nessuno di noi contesta che anche Catanzaro Marina debba avere la sua parte, pensi lei, signor Presidente, che il suo Abruzzo ha avuto in tutto 400 milioni; anzi, un solo porto dell'Abruzzo, Ortona, ha preso tutti i 400 milioni.

Fra poco vi saranno le elezioni a Giulianova. Io so che siete preoccupati di questo fatto. Il ministro Natali andrà a Giulianova con la bisaccia carica di promesse, ma intanto oggi nel piano dei porti, così come è stato presentato per gli Abruzzi, dove c'è Giulianova, c'è Pescara, c'è Ortona, c'è Vasto, c'è Termoli, insomma c'è un certo sistema portuale, modesto quanto si vuole ma che ha la sua importanza e i suoi problemi, tutto si risolve con 400 milioni.

Casciolino ha avuto 800 milioni; la Calabria ha avuto quasi 9 miliardi. Giusto; però viene qualche sospetto, perchè quando si vede come sono distribuiti questi fondi e come a certe regioni tipicamente portuali si sono dati pochi miliardi e a regioni che non sono tali, ma che dovrebbero diventare tali sulla base di un piano legato a certe prospettive dell'economia, si danno veramente mucchi di miliardi, allora sorge il sospetto che qui non seguiamo delle scelte di piano, ma seguiamo ancora le spinte clientelari e le visioni del tutto particolari.

Oltre alla dispersione fatta al centro vi sono poi le dispersioni fatte nei vari porti. Perfino a Genova è accaduto questo. A Genova è stato assegnato un fondo di 15 miliardi e 400 milioni, mi pare, per il vecchio porto: il presidente del consorzio del porto di Genova di questi 15 miliardi ne ha destinati 5 per costruire un segmento di diga davanti a Voltri, per affermare che bisognerà fare un nuovo porto a Voltri, che si farà quando si farà. Ma nel vecchio porto di Genova, quello che ha ancora le gru ad acqua, nel vecchio porto di Genova che viene ancora oggi citato come un porto lento, caro, che ha bisogno altro che di 15 miliardi, il presidente del consorzio del porto, solo per affermare scelte che fanno parte di altre visioni di certi gruppi, rinuncia a 5 miliardi e li butta a mare. E il Governo che cosa fa? È in questo modo che cerchiamo di fare qual-

cosa che incida nell'economia attuale del nostro Paese?

Oltre la disorganicità, la dispersione, c'è stata anche l'indifferenza di fronte all'aumento della pressione dell'iniziativa dei grossi gruppi privati. Qui sia ben chiaro che non facciamo il processo alla privata iniziativa, ma stiamo parlando di porti, e i porti sono beni pubblici, hanno una funzione pubblica e, se noi affermiamo che in questo settore i privati debbono solo servirsi del bene pubblico per le loro legittime finalità di investimento e di speculazione, crediamo di dire cosa che nessuno può contestare.

Invece cosa accade? Che il bene pubblico viene aggredito dai grandi gruppi privati che, più sono grandi, più riescono ad imporre il loro peso e a crearsi isole di privilegio per cui la questione che abbiamo altre volte ricordato rimane sempre di attualità. Il porto di Genova è un porto intasato, così come sono intasati il porto di Venezia e quello di Savona, perchè non hanno le strutture sufficienti. Vi sono tuttavia grossi gruppi che si prendono una banchina, un attracco, dei magazzini, gruppi ai quali non interessa più se il porto è affollato o meno, poichè per loro c'è sempre posto. Vi sono a Genova degli attracchi liberi mentre le navi fanno la coda in rada, perchè quegli attracchi sono stati dati a Costa, a Fassio, ai grandi armatori. Vi sono dei grandi magazzini che sono esclusivi di certi gruppi; vi sono banchine intere, le famose « autonomie funzionali » che sono date in concessione esclusiva a certi gruppi. Oltre a questo, escono fuori le grosse iniziative che creano porti nuovi.

Oggi, per fare un porto, non c'è neanche più bisogno del mare: i collegamenti moderni sono tali per cui una banchina, invece di essere lunga un chilometro, è lunga anche 50 chilometri e quindi il porto di Genova oltre gli Appennini si spinge addirittura a Rivalta Scrivia dove sono i magazzini. Se uno fa un viaggetto nella pianura alessandrina, dove c'erano grano e vigneti, vedrà enormi padiglioni che aspettano le merci. Ma questo porto è un porto privato, è il porto di Costa, della FIAT, della « Montecatini », della « Pirelli » che stanno

facendo nella pianura di Alessandria questo centro che avrà conseguenze notevoli non solo sui servizi portuali, ma su tutta la struttura agricola perchè si tratta di grossi magazzini di concentrazione dei prodotti ortofrutticoli. Ma non intendo affrontare questo problema che ci porterebbe lontano.

Comunque noi facciamo un piano dei porti di questo tipo; disperdiamo i nostri soldi mentre i vecchi porti sono aggrediti dai gruppi privati, mentre si parla di nuovi porti e si fanno nuovi porti addirittura nelle pianure, sempre però diretti e controllati da grossi gruppi privati.

E si attacca anche il salario dei lavoratori. A Savona è stato cambiato il rapporto di lavoro degli operai portuali, dando loro un serio colpo per quanto riguarda la struttura salariale.

Ora, signor Sottosegretario, noi vorremmo sapere se, dopo questa esperienza così amara che anche voi avete fatto (e il ministro Spagnolli, che si era trovato nel turbine, non è più neanche al Dicastero della marina mercantile, anzi non so se questo sia stato uno dei motivi per cui hanno pensato di renderlo più tranquillo mettendolo a dirigere il settore dei servizi postali — non so, non voglio pensare questo — ma non c'è dubbio che il ministro Spagnolli si è trovato nel turbine di proteste generali, come del resto era inevitabile), vorremmo sapere, dicevo, se oggi non ritenete che un piano è indispensabile, anzitutto per dare una risposta organica ai grossi problemi della struttura economica nazionale, ma anche per difendersi dalle richieste che vengono da ogni parte. Se voi fate un piano, se il Parlamento lo discute, se il Parlamento lo approva, se il Parlamento dice quanto deve essere l'impegno totale per il piano dei porti, di quanti miliardi, in quanti anni, come devono essere distribuiti, non c'è più la febbre, non c'è più la clientela che si muove: si sa come dovranno essere finanziati i porti. Nessuno parla di fretta impossibile, nessuno di noi dice che bisogna avere nelle mani centinaia di miliardi pronti; noi diciamo soltanto di fare un programma preciso che stabilisca tempi, che stabilisca livelli, che stabilisca zone, in modo che in tutto il no-



stro Paese tutti sappiano come si dovrà marciare per un certo tempo.

Fare stanziamenti, come voi fate, è la cosa più facile di questo mondo. Quand'è che nel nostro Paese i Ministri finiranno di andare gloriandosi per gli stanziamenti che si fanno? Questo non è un fatto di Governo: ci vuol tanto a mettere in bilancio 75 miliardi, e prendere i soldi nel bilancio dello Stato? Questo lo fa chiunque! Qui non si tratta di vantarsi perchè spendete dei soldi, che non sono vostri; si tratta di riuscire a vantarsi che sapete fare dei piani, che sapete affrontare i grossi problemi del nostro Paese e trasformare certi elementi negativi. Questo dovete fare, e non andare in giro dicendo quello che avete speso qua e quello che avete speso là! Quando finirà questo costume? Eppure si va avanti così.

Ora noi vi diciamo che è arrivato il momento, almeno dopo questa esperienza, di presentarci questo famoso piano e di fare una politica portuale.

L'onorevole Natali adesso va in giro anche lui per i porti. Ogni Ministro fa i suoi giri, e anche lei, signor Presidente, a suo tempo ha fatto il suo giro. E poi si ama anche trovare delle definizioni: il ministro Spagnoli si chiamava «il pellegrino dei porti», raccogliendo una nostra cordiale espressione; il ministro Natali, forse un po' meno missionario nello spirito, non si chiama «pellegrino», ma si chiama «il pacco postale». A Genova ha detto: «Io sto facendo il pacco postale». E così va in giro per tutti i porti italiani a fare le solite visite, a conoscere cose che sanno tutti: a ricominciare da capo.

Ora, ripeto, non si tratta di questo, si tratta di fare una politica portuale nel quadro di una economia marittima che però è fatta di diverse cose fondamentali. Io spero, onorevole Sottosegretario, che lei darà una risposta a queste cose che sto dicendo.

Anzitutto occorre fare un piano dei porti vero, non di finanziamento, ma di politica portuale. Cosa vuol dire politica portuale? Senza fare grossi discorsi — del resto sono cose note — politica portuale significa riuscire a vedere i canali di traffico, all'esterno del nostro Paese, da alimentare e da creare,

e le zone economiche alle spalle dei porti da servire.

Il Mediterraneo è il centro di un sistema economico mondiale; il terzo mondo gravita sul Mediterraneo per quanto riguarda i traffici. Politica portuale significa investire il Mezzogiorno di questo problema. Noi abbiamo le zone di sviluppo industriale che si vanno articolando, e i porti devono servire tutto questo; non Casciolino, non questi porti inventati! E non serve spendere milioni e miliardi soltanto per dare poi alla propria provincia la bandiera che si è fatto chi sa che cosa.

Anzitutto, dunque, un piano dei porti che risponda a una politica, e la politica è di questo tipo: scegliere le linee di traffico che il nostro Paese intende affrontare e scegliere le zone che devono essere servite. Inoltre bisogna fare il piano di specializzazione dei porti, di concentrazione dei porti, bisogna fare sistemi portuali organici.

Costa di più costruire un porto nuovo o coordinare i porti che già ci sono? All'estero hanno già fatto le scelte: non si fanno certo porti nuovi, si fanno sistemi portuali. Perchè fare un porto a Voltri, un porto a Vado, un porto nuovo a La Spezia, un porto nuovo a Livorno o non so dove? Con i sistemi di comunicazione che ci sono oggi tra Genova e Savona c'è forse un problema di collegamento che non si può risolvere? È un porto solo, ma bisogna impostarlo in questo modo; bisogna fare la concentrazione dei porti e decidere come devono essere collegate queste strutture, non creare porti nuovi. E i porti vecchi bisogna che siano potenziati al massimo. Inoltre c'è il problema della specializzazione, e questo va discusso: un porto si deve specializzare ad esempio per il carbone, un altro per i cereali, un altro ancora per i minerali, secondo le finalità cui debbono servire; e questo sempre collegato al concetto di sistema, non quindi porti isolati, ma gruppi di porti che servano determinate zone economiche.

L'altra questione riguarda il coordinamento dei servizi portuali con il sistema dei trasporti. Qui mi pare che il nostro Governo non avverta quello che sta accadendo nel sistema dei trasporti, le profonde trasforma-

zioni soprattutto nel campo delle idrovie. Per Marsiglia, ad esempio, il suo collegamento con il nord Europa attraverso la Francia è ormai un fatto. Vi sono nel nostro Paese iniziative importanti che però tendono a trovare soluzioni che riguardano solo certe zone economiche e non tutta l'economia italiana; vi è la spinta milanese per un sistema idroviario verso Venezia, ed è una cosa logica, siamo d'accordo, però non si può creare un sistema idroviario italiano senza un coordinamento con il sistema portuale, questo è evidente, invece vi sono spinte solo di questo tipo, senza questa visione coordinata: idrovie - autostrade - nuove linee ferroviarie - porti.

Questo è un piano e d'altronde queste cose avvengono già in altri Paesi: in Inghilterra vi è un ufficio per questo, tutto il sistema portuale inglese è coordinato, i porti sono coordinati con i trasporti e vi è un ufficio apposito, che non è nato ieri ma ha una lunga tradizione.

Ma bisogna anche cambiare la struttura legislativa. Noi abbiamo ancora la legge del 1885 che stabilisce l'ordinamento dei porti; oggi è cambiato tutto, la tecnica, le concezioni economiche, il criterio di gestione, però la legge è sempre quella. Il Governo ha messo allo studio la riforma di questa legge? Si può fare una politica portuale con uno strumento così vecchio come quello rappresentato da questa legge? No, bisogna affrontare tutti assieme questi temi e questo lo diciamo con la coscienza di porre un problema grosso, e nessuno ci deve dire che abbiamo fretta; noi diciamo soltanto che non vediamo l'inizio di questa politica, con la coscienza che si tratti di un processo lungo che però deve essere iniziato.

Vi è inoltre il problema di chi deve gestire i porti. In Italia abbiamo il sistema più eterogeneo che si possa immaginare: alcuni porti hanno degli enti portuali vecchi, come Genova, Venezia, Napoli, Trieste; in altri porti vi sono nuovi enti come a Civitavecchia e a Palermo; poi vi sono le Capitanerie o, come a Savona, vi è un ente che non si sa cosa sia ed è collegato con il Piemonte.

Non vi è insomma un sistema. Ora si tratta di creare un principio generale di come debbono essere gestiti e diretti i porti: per ogni

porto vi deve essere un ente portuale, che faccia capo agli enti locali ed abbia un sostegno ed un respiro democratico. Ecco una politica portuale: piano dei porti, coordinamento dei porti, coordinamento con i trasporti, ente di gestione dei porti.

Poi occorre togliere in questi porti tutte le sovrastrutture, e anche qui il processo è lungo. Noi diciamo che oggi bisogna andare in tutti i porti italiani a cacciar via le imprese private che sono parassitarie. Comprendiamo che si tratta di questioni giuridiche, economiche, politiche, sociali o tutto quello che volete, ma bisogna prendere una strada. Oggi invece nel nostro Paese non solo non si cacciano via le vecchie imprese parassitarie (e su questo punto anche gli importatori sono d'accordo con noi), ma si danno nuove concessioni a gruppi privilegiati. In più nascono le grosse questioni come quella di Rivalta che non possono nascere senza l'appoggio del Governo. Nessuna forza economico-finanziaria da sola può oggi concepire qualche cosa come Rivalta, come nessuno da solo può fare la « Mont-Edison », senza un appoggio, come nessuno da solo può fare le grandi concentrazioni straniere e italiane come sta accadendo nel campo dell'elettromeccanica. Ci vuole e c'è l'azione governativa che sostiene tutto questo. Ora Rivalta sorge perchè il Governo dà certe garanzie. Si fa la legge doganale. Vedremo poi quale sarà questa legge, poichè qui si tratta di creare un porto nella campagna, ove sarà necessario istituire una nuova frontiera doganale. Senza questo quel porto non potrebbe vivere.

Ora, noi sosteniamo che tutto questo deve essere impostato su un piano diverso. Signori senatori, signor Sottosegretario, non vi è veramente più tempo da perdere in questo campo: ne abbiamo perso già troppo. Il traffico ci è esploso nelle mani. Nel nostro Paese si è verificato il miracolo che i porti italiani sono riusciti a sopportare questo aumento di traffico con le vecchie strutture. Il nostro traffico in 15 anni è passato da 33 milioni di tonnellate a 150 milioni di tonnellate. Oggi Genova da sola (con 33 milioni di tonnellate) ha il traffico di tutta l'Italia di 15 anni fa e il suo porto è rimasto qual era 15 anni fa, non c'è un metro di ban-

china di più. Questa è la situazione che si è creata in Italia.

Noi invitiamo quindi il Governo a presentare al Parlamento per la discussione un piano nazionale dei porti che contenga tutti gli elementi che noi abbiamo qui ricordato. Siamo tutti evidentemente pronti a discutere, poichè nessuno di noi ha nelle mani le soluzioni definitive. Vogliamo però vedere un'impostazione tale che permetta a tutti noi di poterci impegnare assieme per un lungo tempo per trasformare un settore della vita nazionale che oggi è pieno di riserve, pieno di carenze, pieno di insufficienze e di ritardi. Noi abbiamo bisogno di tutto questo, perchè il nostro è il Paese — è stato detto mille volte — che costituisce un ponte sul mare. Si dice che l'Italia è tutto un porto, che è un molo, ma tutte queste sono parole. Nella realtà se c'è un settore che oggi è stato trascurato, che non è adeguato alle esigenze esterne che ci vengono imposte indipendentemente dalle nostre stesse scelte, è proprio il settore marittimo portuale.

Signor Sottosegretario, mi auguro che la sua risposta dia soddisfazione alle nostre, crediamo legittime, preoccupazioni.

**P R E S I D E N T E .** L'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere all'interpellanza.

**M A R T I N E Z ,** *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Conviene, anzitutto, premettere un breve cenno in merito alla questione del cosiddetto « piano dei porti ». Infatti in passato si è parlato impropriamente di un programma generale di sviluppo dei porti italiani; in realtà fino al 1963 non esisteva nemmeno un censimento delle esigenze del sistema portuale italiano.

Solo nell'agosto di quell'anno, a seguito di disposizioni impartite dal compianto ministro Dominedò, fu portato a termine, dagli Uffici di questo Ministero, tale censimento (che fu denominato « Lineamenti per un piano generale di sviluppo dei porti italiani ») nel quale, sulla scorta delle relazioni all'uso predisposte dalle Capitanerie di porto, vennero elencate numerose opere, con le relative esigenze finanziarie, riguardanti la

maggioranza degli scali marittimi esistenti, ed anche taluni di futura progettazione.

Quindi non si trattava di un piano — il quale si estrinseca, secondo il nostro ordinamento, in una precisa determinazione, compiuta da parte degli organi governativi, dei mezzi e degli obiettivi necessari per il conseguimento di una determinata situazione di sviluppo — ma di un elaborato di studi che prevedeva un'occorrenza finanziaria di 609 miliardi per dieci anni. E soltanto l'inesatta opinione che nella specie si potesse configurare un vero e proprio programma fece sorgere alcune speranze circa una sua concreta realizzazione.

Il documento stesso è stato, invece, assai proficuo come base di impostazione del problema, sì da porre le premesse per tutti gli ulteriori svolgimenti di esso.

Allorchè infatti la programmazione inerente ai porti ha assunto consistenza, inserendosi altresì in quella generale dello sviluppo economico del Paese, la realtà di tutte le situazioni ed esigenze globalmente esaminate e valutate ha imposto dei limiti precisi all'intervento del Governo nel settore in esame, condizionandolo, da una parte, alla consistenza attuale e all'aumento prevedibile del reddito nazionale e, dall'altra, alle necessità di tutti gli altri vastissimi settori in cui si esplica l'ausilio finanziario dello Stato.

Di tali limiti è stato tenuto conto nelle previsioni per il settore portuale nel « progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 »; ed è noto che le previsioni formulate in sede di studio dall'ufficio per il piano sono state poi ridimensionate in tutti i settori, ivi compreso quello portuale, in sede di Consiglio dei ministri.

Il progetto, approvato dal Consiglio dei ministri il 29 gennaio di quest'anno prevede una spesa per i porti di 260 miliardi. Di questi investimenti, una quota di 40 miliardi sarà realizzata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Da queste previsioni e determinazioni traggono base tutti gli elementi per una organica e coordinata ripartizione cronologica e territoriale degli interventi che sono effettuati di concerto tra questo Ministero, quello dei

lavori pubblici, quello del bilancio e quello del tesoro.

Va peraltro osservato che con la legge 27 ottobre 1965, n. 1200, (pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 279 del 9 novembre 1965), è stata autorizzata una prima anticipazione di 75 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento delle attrezzature portuali, i quali sono destinati in via prioritaria alle opere concernenti i sette porti considerati di importanza nazionale.

Desidero ribadire che detta somma rappresenta una prima erogazione diretta a fronteggiare le più immediate ed essenziali esigenze di potenziamento dei porti italiani, mentre questo Ministero, auspicando che l'evoluzione economica sia tale da poter contare in futuro su mezzi finanziari di gran lunga superiori, conformemente alle innovazioni del piano quinquennale, continua a spiegare la sua attività per la realizzazione di tutte le ulteriori provvidenze necessarie a risolvere adeguatamente il problema generale delle attrezzature portuali del nostro Paese.

Per quanto attiene poi al problema del centro di Rivalta Scrivia, faccio presente che tale iniziativa è sorta per sviluppare il traffico internazionale delle merci attraverso i porti liguri, e principalmente quello di Genova, perchè tali porti non perdano di competitività nei confronti degli altri empori europei a causa dei costi conseguenti alla difficoltà di introdurre processi tecnologici atti ad aumentare la produttività.

Per quanto riguarda in particolare il porto di Genova, la causa principale di tale difficoltà è la mancanza di spazio che, oltre a limitare ovviamente la ricettività del porto, incide negativamente sulle possibilità di adeguare il sistema delle attività e delle operazioni portuali alle esigenze attuali dell'economia, profondamente condizionata all'efficienza degli scali marittimi.

Di fronte a questa situazione, la « Rivalta Scrivia S.p.A. » si è proposta di realizzare oltre l'area portuale, laddove lo spazio esiste (e cioè a Rivalta Scrivia in prossimità di Tortona), un centro con amplissimi magazzini e con un complesso di servizi adeguati alle moderne necessità dei traffici, capace di accogliere e smistare le merci sbarcate a Ge-

nova e destinate alle zone industriali del nord Italia e del centro Europa, come pure di raggruppare ed avviare all'imbarco le merci che dalle zone suddette sono destinate alla esportazione via mare.

Il centro, pertanto, permetterà (dico « permetterà » perchè allo stato attuale il centro non è funzionante, non solo, ma non ha riconoscimento di ordine giuridico) di sopprimere ai bisogni di tutti i porti della Liguria i quali, a causa della barriera montagnosa retrostante, si trovano in posizione poco idonea a seguire gli sviluppi relativi sia alla circolazione e al transito marittimo delle materie e dei prodotti, sia alla crescente estensione delle manipolazioni della merce all'imbarco e allo sbarco, rese necessarie dalle odierne modalità di trasporto. Comunque, onde avere una visione globale del problema, questo Ministero ha richiesto il parere dei Dicasteri delle finanze, del tesoro, del bilancio, dell'agricoltura e foreste, dei trasporti, dell'industria e commercio e del commercio con l'estero i quali si sono dichiarati, in linea di massima, favorevoli all'iniziativa.

In particolare, per Genova, al fine di creare razionali infrastrutture ferroviarie e stradali idonee a facilitare il movimento dei trasporti attraverso una loro organizzazione e specializzazione, il Ministero dei trasporti ha preso anche contatto con la società; e i tecnici delle Ferrovie dello Stato insieme con quelli della società medesima stanno elaborando i progetti di dettaglio delle attrezzature ferroviarie nell'interno del centro di Rivalta Scrivia.

Per quanto riguarda il sistema viario, il raddoppio dell'autostrada Genova-Serravalle è stato ultimato nel settembre 1965, mentre per l'autostrada Torino-Piacenza sono stati già approvati i progetti esecutivi e trovati in fase di attuazione il primo lotto di lavori.

Più complessa si presenta invece la situazione per quanto attiene all'inquadramento delle funzioni del centro nell'attuale regime giuridico disciplinante da una parte l'ordinamento portuale e dall'altra l'assetto doganale. I Ministeri delle finanze e dell'industria e commercio hanno infatti rilevato che, poichè allo stato della legislazione i magazzini di calata possono essere esercitati nei porti

e nelle stazioni di confine da vettori, da Camere di commercio, da Municipi e da Enti portuali e i depositi franchi possono essere istituiti soltanto nelle città marittime (dovendo i medesimi comunicare direttamente con il mare), è indispensabile che la Società chieda ed ottenga, data la vigente legislazione, di essere autorizzata ad operare come magazzino generale. Allo stato attuale, ripeto, non opera in nessuna maniera e non ha attività di sorta.

Per quanto riflette infine l'ultima parte della interpellanza, si pone in risalto come la circostanza che il centro di Rivalta Scrivia faccia capo ad imprese private, non presenti alcun punto di contrasto o di disarmonia (se non ci saranno dei rilievi da parte anche degli altri Ministeri tali da incidere sulle possibili decisioni future per quanto riguarda l'attività del centro) con la politica di controllo dei pubblici ordinamenti cui si richiamano gli onorevoli interpellanti.

Invero, l'aspetto fondamentale di ogni valutazione che i pubblici poteri debbono fare nel decidere se una determinata impresa meriti o meno di essere assecondata consiste nell'accertare la finalità perseguita dall'impresa stessa. E poichè, nella specie, questa pare venga rivolta a scopi di utilità generale identificantisi nel miglioramento della funzionalità dei porti della Riviera ligure, e si pone in stretto rapporto di strumentalità rispetto al soddisfacimento delle esigenze pubblicistiche di essi, sembra che l'attività del centro in argomento non esprima soltanto interessi particolaristici, ma rappresenti la iniziativa privata indirizzata a fini collettivi, nazionali, come è nei nostri propositi.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**A D A M O L I .** Signor Presidente, io non soltanto non sono soddisfatto, ma devo dire sinceramente che sono preoccupato delle cose che ha qui detto l'onorevole Sottosegretario. Per quanto riguarda la questione del piano dei porti, l'onorevole Sottosegretario ha ripetuto le argomentazioni fatte a suo tempo dai suoi predecessori nel momento in cui si presentava la legge dei 75

miliardi. Ma quella è già una cosa passata, che ha già portato conseguenze, ed è già una esperienza. Quello che avrebbe dovuto fare il Governo a questo punto era raccogliere queste esperienze e dirci che cosa vuol fare per il futuro, se è pronto a varare il piano, quando faremo un'altra legge di stanziamenti per i porti, come ci orienteremo. Questo era lo scopo dell'interpellanza, e non di farci ancora venire a dire che i soldi sono pochi, che si è fatta una scelta di priorità. Io ho parlato di Casciolino, che non ha certamente bisogno di una priorità, per ricordare che poi in definitiva nelle realizzazioni ciò che ha contato sono state spinte partecolari. Tutte queste cose erano note, egregio Sottosegretario, ma lei non ha qui adombrato niente di un inizio di politica portuale, di questo enorme problema dell'economia nazionale. E la cosa più grave è che, dopo avere taciuto su queste cose fondamentali, lei accetta di dare in appalto alle grandi società private la soluzione dei porti italiani. Questa è veramente una cosa che mai si poteva pensare di poter sentire da questi banchi e, mi permetta di dirlo, da parte di un Sottosegretario socialista, perchè lei ha detto che il centro di Rivalta Scrivia è diretto a risolvere il problema dei traffici internazionali e il problema dei porti della Liguria. Ma noi dobbiamo aspettare che venga un gruppo privato di questo tipo a risolverei problemi dei nostri porti? E pensa lei che il signor Costa o Pirelli, che queste aziende hanno queste preoccupazioni di mettere a posto i porti pubblici? Lei ha detto la cosa più grave che si potesse dire: prima riconosce che questo ente non esiste, non ha nessuna esistenza giuridica, e poi viene a dire che sta trattando con tutti i Ministri, con tutti i settori, che ha già preso accordi. Lei ha detto perfino che il Ministro dei trasporti ha già preso accordi per preparare linee e vagoni adatti, che le autostrade si stanno preparando per questo. Ma è possibile che nel nostro Paese tutto questo venga presentato come una politica portuale?

Lei dice che tutto questo è positivo. Ma io vorrei fare una considerazione. Se noi facciamo questa impostazione di politica programmata, che programmazione è mai que-

sta? Il vostro « piano » dei porti che cosa significa più? Quando diciamo che poi c'è un gruppo privato di questo tipo che pensa a tutto, che programma facciamo noi? Chi è che decide? In che modo arriveremo a fare qualcosa di razionale? La cosa è veramente preoccupante.

Potremmo essere grati al Sottosegretario perchè le cose finalmente sono state dette con molta chiarezza. Finalmente conosciamo le posizioni del Governo nei confronti del centro di Rivalta Scrivia. Sappiamo che il Governo è pronto a dare tutte le concessioni e ha anche riconosciuto che basta che faccia una domanda e avrà l'autorizzazione doganale. Queste cose le abbiamo sapute, ed è una cosa importante. Abbiamo saputo che voi date a questo centro tutte le patenti di legittimità e che riconoscete ad esso addirittura una grande funzione pubblica. Di questo terremo conto nello sviluppo della nostra azione. Ma questo non ha niente a che fare con la politica dei porti, non ha niente a che fare col carattere pubblico dei porti, non ha niente a che fare con la programmazione, perchè questo significa qualcosa che rompe anche un minimo tentativo di impostazione ordinata di questi problemi.

Pertanto, signor Sottosegretario, sui problemi che lei ha qui trattato noi dovremo ritornare, perchè ha sollevato questioni molto importanti che porteremo a conoscenza dei settori interessati. Non creda che sia un problema che riguarda soltanto il Partito comunista: guardi che a Genova questo problema riguarda l'80 per cento della popolazione, e vi sono strati economici che sono politicamente lontani da noi, ma che su questa questione si battono insieme con noi perchè sanno che sarebbero travolti dal centro di Rivalta Scrivia. Questo è il problema. Oggi noi veniamo a sapere che c'è già una soluzione abbastanza precisa. E si capisce bene: figuriamoci un gruppo privato che spende decine di miliardi e che non sa come vanno a finire! Sappiamo già tutto: oggi lei lo ha confessato, ma anche noi lo sapevamo. Era impossibile che questo centro nascesse senza avere gli appoggi governativi. Però il Governo diceva di non saperne niente, diceva che si trattava di privati

che possono fare quello che credono. Invece adesso viene fuori con chiarezza che tutti i Ministri hanno trattato, hanno deciso, sono concordi e preparano perfino le strutture pubbliche per il funzionamento di questo centro. È un'affermazione importante e, da un certo punto di vista, ciò chiarisce la comprensione di questo problema per cui, onorevole Sottosegretario, la mia insoddisfazione contiene anche un elemento di gratitudine nei suoi confronti.

**P R E S I D E N T E .** Lo svolgimento delle interpellanze è esaurito.

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi straordinari a favore dei territori depressi dell'Italia settentrionale e centrale » (1215-Urgenza)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi straordinari a favore dei territori depressi dell'Italia settentrionale e centrale ».

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

**V E C E L L I O .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione del collega ed amico senatore Trabucchi costituisce un documento estremamente interessante perchè mette in evidenza gli aspetti fondamentali delle zone depresse e in particolare di quelle che a me più da vicino interessano, cioè della montagna.

Ho letto quindi con molta attenzione la relazione nella quale rilevo, oltre ad una serrata e profonda disamina del disegno di legge, anche un senso di vera comprensione per coloro che vivono ed operano in condizioni sempre difficili e talvolta veramente eroiche.

Il confronto fatto dal relatore tra le zone del Mezzogiorno, per le quali esistono numerose ed ampie provvidenze da parte dello Stato e le zone della montagna, nelle quali le condizioni sono molto spesso altrettanto precarie, è quanto mai significativo e tutti noi sentiamo di associarci alle sue considerazioni, accentuando la necessità che analo-

ghi ed adeguati provvedimenti debbano essere studiati, proposti ed adottati in favore di tutte le aree depresse, ovunque sia la loro ubicazione.

Il mio intervento sul disegno di legge tende quindi ad inquadrare i problemi relativi alle zone montane le quali, come sappiamo e come è stato ripetuto dai vari oratori che mi hanno preceduto, costituiscono, per numero di abitanti e per estensione, una così rilevante percentuale della Nazione.

E sento di dovere un vivo ringraziamento ai colleghi presenti, non tanto per l'attenzione che prestano alle mie parole benchè modeste, quanto per la partecipazione che così dimostrano per un argomento di tanta importanza e per le zone, tutte tanto meritevoli, alle quali questa legge si riferisce.

Voglio subito premettere, onorevole Ministro, che la gente della montagna, con la compostezza e il senso di responsabilità che costituiscono le sue doti intrinseche, fondamentali, attende con ansia l'entrata in vigore della legge ora in esame, con la speranza di vedere risolti almeno alcuni dei tanti problemi che attendono da anni soluzione e ai quali è spesso condizionato lo sviluppo stesso delle zone. Per le popolazioni montane tale sviluppo si pone in termini di assoluta necessità in quanto l'elevazione del reddito *pro capite*, più che una tappa verso un maggiore benessere è la condizione indispensabile per vivere, è la base minima per poter restare attaccati alla propria terra.

Ha detto bene il relatore che non si tratta di mantenere una popolazione in montagna nell'interesse della medesima, ma si tratta di mantenerla perchè custodisca i monti, onde non si spoglino della vegetazione e non franino in pianura. Non si tratta di far guadagnare di più a qualche pastore, ma si tratta di favorire la zootecnia necessaria per alimentare la popolazione italiana, si tratta di salvare zone turistiche fondamentali per lo sviluppo della ricchezza nazionale.

In altra sede ho avuto occasione di dire che una montagna disabitata non ha senso in quanto, facendo anch'essa parte integrante del territorio nazionale, acquista dei doveri e dei diritti e tra questi fondamentale è l'esigenza di far vivere e operare in ciascuna zona una popolazione almeno pari a

quella che è stata definita biologicamente sufficiente.

Ogni qualvolta ci troviamo a discutere un provvedimento che riguarda la montagna sentiamo come aprirsi una grande speranza, cioè quella che finalmente i problemi che sono da decenni sul tappeto possano essere affrontati e risolti.

Oggi abbiamo due provvedimenti: quello attuale sulle aree depresse del centro-nord, che ha un carattere di straordinarietà ed è quindi limitato nella sua formulazione e nelle sue disponibilità di finanziamento, e quello che va sotto il nome di « piano verde n. 2 », che però riguarda in maniera più particolare settori e zone agrarie. Entrambi i provvedimenti presentano quindi delle deficienze fondamentali per la montagna. Il primo, cioè il disegno di legge n. 1215, pure riservando un intero capitolo ai territori montani ed ai principali problemi connessi, non dispone poi dei mezzi per assolvere alle necessità più impellenti; il secondo dedica alle zone montane una troppo modesta considerazione, per cui in definitiva il « piano verde n. 2 » se non verrà modificato presenterà un non sufficiente impegno per le zone che ci riguardano direttamente.

Questa è la situazione che bisogna responsabilmente prospettare e rappresentare al Governo, il quale è animato di buona volontà ma poi difetta nella pratica attuazione dei provvedimenti.

L'origine vera di tutto ciò scaturisce dal fatto di dovere o volere troppo generalizzare nelle disposizioni legislative, che necessariamente abbracciano situazioni locali ed economiche tanto differenti, anche per quanto si riferisce alla mentalità dell'elemento essenziale, che è l'uomo, operatore e realizzatore primo del proprio avvenire e del proprio benessere.

Viene a questo punto l'esigenza di considerare, non già per fare critiche, ma unicamente constatazioni costruttive, le risultanze della visita fatta recentemente dal Presidente della Repubblica in Calabria. Molti di noi hanno svolto la loro attività per lunghi anni nel Mezzogiorno e ben conoscono, quindi, le effettive condizioni e necessità di quelle regioni; ma la maggior parte della popolazione italiana era certo convinta che

le provvidenze adottate dalla Cassa per il Mezzogiorno, recentemente prorogate per altri dieci anni, avessero se non risolto almeno impostato concretamente e con sufficiente garanzia ed ampiezza i problemi di tutto il Mezzogiorno d'Italia. Le cronache riportate dalla stampa e le dichiarazioni più impegnative del presidente Saragat stanno invece a dimostrare quanto cammino occorre ancora percorrere e quanta disponibilità di mezzi finanziari si richieda per risolvere appieno i problemi della Calabria.

Altrettanto si può affermare ora circa gli interventi previsti con il presente disegno di legge in favore delle aree depresse dell'Italia settentrionale e centrale: troppo ampi i territori nei quali intervenire e troppo pressanti le esigenze e le aspettative.

Basta pensare a un certo convegno, del quale abbiamo avuto notizia attraverso una pubblicazione, per la verità troppo lussuosa, convegno svolto con profusione di mezzi, con partecipazione di autorevoli personalità anche di Governo, ed al quale si sono avute tante e tante adesioni. Le conclusioni dei vari interventi e le richieste espresse dagli oratori non possono non ingenerare delle serie perplessità per noi rappresentanti della montagna alpina.

Ho avuto notizia proprio in questi giorni di un altro convegno, in altra parte d'Italia, con la partecipazione di altre autorevoli personalità per prospettare condizioni ed esporre richieste. Io non sono contrario ai convegni, che sono anzi utili in quanto servono per mettere a giorno i problemi delle varie regioni, ma la mia perplessità nasce dal timore che si istituiscano così degli accaparramenti preventivi delle modeste disponibilità previste da questo disegno di legge. In questa nostra Italia così eterogenea anche nella mentalità dei suoi rappresentanti, abbiamo dei settori che sanno chiedere ed ottenere; altri, per fortuna dei primi e sfortuna loro — e sono ancora molto numerosi — capaci solo di lavorare pazientemente, sacrificarsi quando occorre e attendere con fiducia che lo Stato si ricordi anche delle loro necessità.

Chi ha assistito alla sfilata dei 100 mila alpini, avvenuta due domeniche orsono a La Spezia, credo si sia sentito investito di tut-

ta la responsabilità verso quei montanari che rappresentano ancora uno dei baluardi più volitivi e solidi della nostra società, verso questi modesti alfieri, questi reduci che nell'attuale generale confusione dei valori morali e civili dimostrano ancora il senso dello Stato nel suo pieno ed impegnativo significato.

Ella, onorevole Ministro, potrà certo avvertire tutta l'ansia ed il peso di queste mie parole che sento di dover dire, oltre che a nome di tutta la montagna italiana, anche particolarmente come rappresentante della provincia di Belluno che, come ella sa, ha un ben triste primato in fatto di emigrazione, di sacrifici in Patria e all'estero. Voglio però dare atto della nuova impostazione della legge e della buona volontà dimostrata inserendo un capitolo a parte con le disposizioni speciali per i territori montani, dal quale la gente della montagna si attende dei tangibili e urgenti risultati.

Chi vive ed opera in montagna sa ormai che le componenti dell'economia di quelle zone sono varie e reciprocamente integranti. Non bastano più la silvicoltura impostata con i sistemi tradizionali, nè la zootecnia e neppure le sole attività del settore terziario, con particolare riferimento all'industria del forestiero; è necessario incrementare e incentivare tutti questi settori poichè solo così è pensabile un'effettiva prospettiva di risoluzione del problema della montagna. Occorre, cioè, una silvicoltura razionale basata sulla ristrutturazione forestale con ampi e più moderni concetti e disponibilità, come già ebbi occasione di elencare nella seconda giornata della montagna organizzata dalla 68ª Fiera di Verona. E ho letto con estremo interesse che in occasione della 18ª Fiera campionaria di Trieste, che si terrà nel prossimo mese di luglio, avrà luogo un convegno internazionale dedicato precisamente al commercio del legname, che dopo la carne e i petroli occupa, come è noto, il terzo posto nella graduatoria delle merci che vengono importate.

La restaurazione forestale non è più solo un problema idrogeologico, ma riveste anche un preciso significato economico. Oggi importiamo legname e suoi derivati per un valore di circa 300 miliardi di lire, mentre



abbiamo la possibilità di rimboschire ben 5 milioni di ettari, di cui 3 milioni di ettari di suolo agricolo, mezzo milione di ettari di terreno collinare ed infine un milione e mezzo di ettari di boschi cedui da migliorare. Lascio immaginare quale campo di attività vi sia in questo settore sia dal lato economico che di assorbimento del lavoro.

Necessitano poi una zootecnia basata su allevamenti di razze più adatte alle varie destinazioni per la produzione di latte e di carne — l'importazione attuale dell'Italia per questo settore supera largamente i 300 miliardi all'anno — e tutte le strutture occorrenti alla migliore utilizzazione dei prodotti, sia localmente, sia in modo da inserirli in maniera competitiva nei mercati nazionali ed esteri. Iniziative a carattere cooperativistico sul tipo di aziende o stalle sociali al fine di ridurre i costi di organizzazione, produzione e vendita già sono sorte in varie zone. Poiché tali esperimenti mostrano delle prospettive e dei risultati decisamente positivi è necessario assecondarli e aiutarli sia economicamente che tecnicamente.

Esco forse dal tema, signor Ministro, ma bisogna pur affermare quali sono i nostri problemi di fondo sui quali richiamare l'attenzione del Parlamento e del Governo. E come non ricordare il turismo che sta assumendo un ruolo sempre più importante per la montagna e le sue possibilità di sviluppo economico! Alcuni studiosi hanno definito il turismo come l'unica industria su cui possa e debba puntare la montagna. Questa forma di attività ha avuto negli ultimi tempi un incremento eccezionale che non ha conosciuto nè recessi nè soste, nonostante la crisi congiunturale che ha investito tutti gli altri settori. Bisogna quindi continuare ad incentivarlo non solo per l'utile che ne consegue alle zone e alle imprese che operano nel settore, ma per l'economia stessa della Nazione nel suo complesso. In altra sede ho avuto occasione di rilevare che nessun investimento presenta altrettanta redditività quanto quello del settore turistico; ma se vogliamo che esso si sviluppi ancora di più, specialmente nel periodo invernale (il che è necessario per rendere economiche le varie iniziative sia di privati che di enti pubblici) e inoltre che assuma veramente la ca-

ratteristica di turismo di massa — cioè esteso a tutte le classi sociali — dobbiamo favorire le iniziative. Sommamente opportuno quindi il criterio del disegno di legge e in particolare delle norme disposte nell'articolo 8; io vorrei però estendere anche ai privati tali agevolazioni, in modo da creare veramente quel turismo familiare che già viene praticato in altre località nazionali ed estere con ottimi risultati. Un nostro collega dell'altro ramo del Parlamento e Presidente dell'UNCEM (Unione nazionale comuni enti montani), onorevole Ghio, in un suo intervento così si è espresso: « Il progresso delle zone montane non può essere solamente frutto di nuovi e più incisivi provvedimenti nel settore dell'agricoltura: occorre operare in tutti gli altri settori dell'economia, in tutti i settori delle opere civili al fine di dotare la montagna di quel minimo di attrezzature sociali che rendano meno stridente il contrasto tra montagna e pianura, meno insistente il richiamo della città. Non sono soltanto i grandi interventi che contano in questo contesto, ma contano anche disposizioni di modesta portata. Mi riferisco — dice l'onorevole Ghio — ad esempio al problema delle abitazioni che, nonostante i numerosi provvedimenti a favore dell'edilizia popolare e sovvenzionata, non hanno trovato sino ad oggi nessuna concreta applicazione nelle zone della montagna ».

Onorevole Ministro e onorevoli colleghi, è ovvio che alla base di tutte le prospettive indicate, che rappresentano il miglior sfruttamento di tutte le possibilità offerte dalla natura, sta il problema della più esatta conoscenza di tali problemi. Per questo occorrono uomini volenterosi e preparati, cioè una classe di operatori e di lavoratori che può formarsi solo con un'adeguata istruzione atta a creare, oltre alla necessaria dirigenza costituita da una *élite*, anche degli operatori che abbiano un'adeguata preparazione secondo i vari indirizzi o settori applicativi. Solo così si potranno veramente affrontare e risolvere i problemi connessi con l'economia e con i nuovi indirizzi sociali. La scuola deve veramente costituire una preparazione per il lavoro, sostituendo al concetto attuale di scuola-erudizione quello di scuola-vita, scuola-società. In una parola oc-

corre passare dalla scuola al lavoro come attività umana, sull'esempio di interessanti iniziative già attuate anche in Italia. Per fortuna in montagna sono necessarie tante specializzazioni, in quanto i settori di possibile sviluppo sono limitati. Ciò facilita i compiti di insegnamento e di preparazione. Ripetiamo però che bisogna uscire dal pressapochismo e dal sistema tradizionale per passare a metodi ed esperienze più moderni ed efficienti. Quante volte si è invocata l'istituzione nelle zone alpine di corsi professionali di economia montana al fine di mettere a disposizione degli insegnanti e degli allievi l'ambiente stesso nel quale essi dovranno poi esplicare le loro attività! C'è assoluta necessità di personale competente per la pastorizia, per l'allevamento del bestiame, come per i boschi: c'è bisogno di appassionati nella raccolta delle specialità naturali della montagna, di personale preparato nel settore caseario per ottenere i migliori utilizzi dei prodotti del latte; c'è bisogno infine di operatori competenti nel settore della ricettività che diviene sempre più esigente ed importante.

Il concetto fondamentale affinché i provvedimenti contenuti nel presente disegno di legge producano gli effetti desiderati è il coordinamento degli interventi pubblici finalizzati allo sviluppo delle attività produttive. Mi pare questo l'aspetto più evidente della relazione del senatore Trabucchi. Ma affinché questo programma trovi piena attuazione è indispensabile che gli interventi in ogni singola zona rispondano alle esigenze locali e si inquadrino in una visione d'insieme di tutte le situazioni esistenti, valorizzando in particolare i settori di più immediata produttività.

È chiaro che la programmazione generale deve tener conto delle linee principali e complessive di un processo di sviluppo, mentre l'articolazione particolareggiata e l'attuazione pratica debbono rispondere ai diversi condizionamenti ambientali delle varie regioni e zone, sulla base del criterio di non disperdere le poche e limitate disponibilità di uomini e di mezzi.

Tanto per fare un esempio, io penso che nella zona delle Tre Venezie quel che più importa è di affrontare organicamente un

adeguato programma delle comunicazioni che costituisce, in certo senso, il presupposto per tutte le iniziative, sia industriali sia commerciali che turistiche. Ecco quindi un settore ove si potrebbero concentrare determinati incentivi, dandosi così vita a tutta una serie di attività anche da parte di privati operatori e risolvendosi così tanti degli angosciosi problemi attuali.

Sulla base di tali considerazioni, tenendo presente che i problemi e le necessità di un settore e di una determinata zona sono meglio conosciuti da coloro che in quel settore e in quella zona operano, e tenendo altresì presente che l'ottavo comma dell'articolo 1 così recita: « Fino alla costituzione delle Regioni a Statuto ordinario, alla predisposizione dei piani si provvede previa consultazione dei Comitati regionali per la programmazione economica istituiti con decreto ministeriale 22 settembre 1964 e successive modificazioni e integrazioni », credo sia opportuno, anzi necessario, integrare i Comitati suddetti con la partecipazione dei capi degli Ispettorati delle foreste e dei rappresentanti degli enti montani operanti in ciascuna regione. Occorre cioè che anche in sede programmatica siano i settori e le zone interessate, attraverso le loro rappresentanze qualificate, a prospettare i vari problemi e le più adeguate soluzioni; siamo cioè gli operatori stessi a far giungere le proposte più idonee e ad impegnarsi poi per la loro realizzazione.

Proprio per conseguire questi risultati, emerge la necessità che vengano ben definite le competenze tra i diversi organi che operano in sede locale, come Comitati regionali per la programmazione, Enti di sviluppo, Ispettorati forestali dipartimentali, Consigli di valle e Comunità montane nell'ambito specifico dei territori di competenza, il tutto in una prospettiva di valido decentramento e di semplificazione delle strutture, pur sempre sotto il vigile coordinamento degli organi centrali.

In aderenza ai criteri e ai concetti sopra esposti, vorrei quindi prospettare all'onorevole Ministro e al Senato alcuni punti che possono trovare forma in emendamenti o almeno in precisi e impegnativi ordini del giorno.

Riassumendo, vorrei chiedere: 1) una più esatta definizione dei territori montani secondo gli articoli 1 e 14 della legge n. 991, pur rispettando la dizione dell'articolo 8 del presente disegno di legge nel testo della Commissione, circa le zone di interesse turistico. È però da rilevare, a questo riguardo, che in molti casi altro è il centro turistico e altra è la situazione di chi opera nei settori tradizionali, come bene ha rilevato il relatore, senatore Trabucchi, il quale, nella sua relazione, scrive tra l'altro: « In montagna sarebbe praticamente inutile discutere di zone depresse e di zone non depresse. La depressione è assoluta, con la sola eccezione di alcune località che si possono contare sulle dita della mano ». A questo proposito si continua a parlare di Cortina, di Courmayeur e di altre importanti località turistiche; ma un montanaro che viva, ad esempio, nell'ambito territoriale di Cortina non so quale beneficio possa trarre dalla vicinanza con quel centro turistico dal momento che è costretto ad acquistare quanto gli occorre a prezzi evidentemente molto più elevati che altrove. Bisogna pertanto stare molto attenti nel discriminare le zone turistiche dalle non turistiche. Io chiedo che venga fatta una delimitazione ben precisa, eventualmente apportando al provvedimento qualche emendamento oppure predisponendo in proposito un ordine del giorno.

2) Che nella programmazione dei piani di intervento, ora riservata alle Amministrazioni centrali salvo, ove esistono, le Regioni, sia tenuto il dovuto conto dell'apporto e del contributo degli enti locali interessati che più da vicino conoscono i problemi dei rispettivi territori e che vengono così impegnati nella pratica attuazione dei piani suaccennati con la necessaria convinta applicazione. A questo proposito, ricordo il caso, per me particolarmente doloroso, di un centro abitato per il quale è stato predisposto un grande piano di ricostruzione che però dopo due o tre anni, non ha ancora avuto pratica applicazione.

Occorre convocare le persone interessate affinché esprimano il loro pensiero; mi pare che questo sia il modo più democratico di prospettare la volontà di coloro che rappresentiamo.

3) Che vanga responsabilmente considerata e compreso nei provvedimenti previsti dalla legge in esame anche il settore forestale, che va assumendo sempre maggiore importanza per le zone montane. Di conseguenza venga estesa la sperimentazione, ora prevista all'articolo 10 del testo della Commissione, anche al settore forestale e che si promuova un'adeguata e tanto necessaria qualificazione professionale.

4) Che le provvidenze previste all'articolo 11 per gli enti pubblici e loro consorzi siano elevate almeno al 50 per cento della spesa, e ciò per rendere concretamente attuabili delle iniziative che sono tanto necessarie per incrementare lo sviluppo turistico, iniziative che, con i contributi ora previsti dalla legge, resterebbero inevitabilmente inattuabili data la situazione in cui si trovano gli enti interessati. Io parlo proprio per esperienza. Comuni della mia zona fino a qualche anno fa abbastanza ricchi, con la sopraggiunta crisi del legname, si sono trovati con i loro bilanci in situazioni veramente critiche. È quindi permettamente inutile offrire agli enti il 10 per cento se questa percentuale non può essere poi in alcun modo utilizzata.

5) Che la somma prevista di 200 miliardi venga integrata. È questa una invocazione che viene da tutte le parti del Senato, e voglio aggiungere anch'io la mia insistente sollecitazione poichè 200 miliardi non sono assolutamente sufficienti per poter, nel periodo di validità di questa legge, impostare e risolvere i grandi problemi della montagna, che richiederebbero ben altre cifre. Se ci riferiamo, ad esempio, al problema delle sistemazioni idrauliche in montagna che poi servono, come ben ha detto il relatore anche per la pianura, sappiamo che occorrerebbero solo per questo delle migliaia di miliardi.

Questo lo sappiamo tutti, ma insufficienti anche per mettere in atto quegli interventi che sono assolutamente necessari per assolvere alle previsioni di questa legge e cioè per creare condizioni di vita socialmente e umanamente possibili alle popolazioni della montagna, si richiedono ben maggiori disponibilità finanziarie.

Creda, signor Ministro, che quei 100 mila alpini che hanno sfilato a La Spezia l'altro giorno, pur con la loro divisa dimessa e modesta ma con quel profondo senso dello Stato che hanno dimostrato, impegnavano noi presenti come impegnavano tutto il Senato a risolvere questi problemi. Grazie, signor Presidente. (*Vivi applausi dal centro*).

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

**B O C C A S S I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, con questo disegno di legge, il Governo, lungi dall'impegnarsi a fondo sopra dei problemi di programmazione regionale, porta avanti un provvedimento che è espressione di una vecchia linea, della vecchia linea degli interventi settoriali. Dunque eravamo noi nel giusto quando, in occasione del dibattito sulla fiducia al terzo governo Moro, chiedevamo che si riconoscesse il fallimento della politica di programmazione fin qui portata avanti, e che il discorso sulla politica di piano e sugli strumenti per attuarla venisse riproposto, ma sopra nuove basi.

Oggi dunque va avanti la vecchia politica degli interventi settoriali, politica che è in contrasto con l'effettiva politica di programmazione dello sviluppo economico regionale. Il nostro giudizio, quindi, anche sopra questo provvedimento non può essere positivo, anche per l'esperienza fatta in quindici anni dall'applicazione delle precedenti disposizioni che si sono succedute e che risalgono alla legge del 10 agosto 1950, n. 647, a quella del 1954, a quella del 1957, a quella del 1961; che ri-

salgono anche alla legge n. 991 del 1952, che prevedeva interventi per le zone montane. Questa esperienza conferma che la politica d'intervento nelle aree depresse come era stata concepita e come era stata attuata non è riuscita a creare un nuovo equilibrio economico, non è riuscita a sviluppare un meccanismo economico tale da sviluppare un processo di rinascita.

I 425 miliardi della legge del 1957, cioè della legge n. 635, che allargarono l'intervento alla media e piccola industria e all'artigianato attraverso il meccanismo degli incentivi, che operarono in particolare nel Piemonte, non arrestò la tendenza allo spopolamento nel Piemonte nè diminuì il dislivello del tasso d'incremento della produzione e dell'occupazione tra le aree depresse e i centri di sviluppo.

L'indagine condotta dal Centro delle ricerche sulle imprese e sullo sviluppo dell'Università di Torino è giunta alla conclusione che quel provvedimento ha finito col creare nuovi gravi squilibri all'interno delle aree depresse, tensioni finanziarie e psicologiche nei Comuni lanciati nella corsa a concedere incentivi aggiunti per attirare nei rispettivi territori nuove attività industriali. Solo un Comune su quattro ha potuto affermare di essere moderatamente soddisfatto degli effetti dell'applicazione della legge. Questo per il Piemonte.

Quando però si scende nel centro dell'Italia, la percentuale dei Comuni che possono dichiararsi soddisfatti diminuisce ancora in modo pauroso ed abbiamo una percentuale che si aggira intorno al 6, al 7 per cento.

## Presidenza del Vice Presidente MACAGGI

(Segue **B O C C A S S I**). Nella stragrande maggioranza dei Comuni depressi è da sottolineare che non si applica, come nei capoluoghi, la legge n. 1014 che dà la facoltà ai Comuni di ridurre del 50 per

cento l'imposta di famiglia ai contadini, agli artigiani e agli operai. Ciò evidentemente non è un incentivo allo sviluppo economico delle popolazioni dei Comuni depressi; ciò sta a dimostrare il risultato della politica

di questi interventi straordinari settoriali che affatto risponde all'esigenza di una politica di piano democratica.

A noi sembra che, alla base di questa politica di interventi nelle aree depresse, manchi una seria analisi dei fenomeni di depressione. In generale i Ministeri si sono basati sopra alcuni parametri macroscopici ed esteriori, come l'incremento demografico, come l'emigrazione, come l'esodo, come il reddito *pro capite*, come la produzione, ma senza collegare tutti questi fenomeni alle cause che li hanno generati, senza collegarli cioè all'esame delle strutture nell'agricoltura, nell'industria, nel credito e senza una indagine sulle infrastrutture fondamentali, come i porti, i trasporti, i mercati, i servizi sociali, senza cioè quell'analisi necessaria del complesso dei fenomeni che va sotto il nome di ambiente economico.

La politica di intervento è stata fatta a caso, non sulla base di piani regionali o nazionali: così è venuta meno ogni scelta prioritaria, ogni scelta territoriale e gli interventi si sono dispersi, si sono polverizzati in una infinità di canali, in 3.825 Comuni sul totale di 4.802 del Centro-Nord.

Sono un migliaio i Comuni del Piemonte, sopra 1.209 di tutto il Piemonte, dove hanno influito questi interventi settoriali. L'applicazione della legislazione degli incentivi ha proceduto distaccata dal reale andamento dello sviluppo economico complessivo del Paese. I diversi provvedimenti hanno portato delle variazioni solamente quantitative e non delle variazioni qualitative come richiedeva l'ambiente. Il dispositivo di intervento straordinario sulle aree depresse, inserito nel sistema generale di sviluppo messo in atto in questi anni dalle concentrazioni monopolistiche e dagli agrari, ha dimostrato cioè tutta la sua debolezza e gli squilibri sociali e territoriali sono diventati più evidenti ed in certi casi sono diventati drammatici nel 1965, dopo quindici anni di applicazione di questa legislazione.

Tralascio di mettere in risalto tutte le incongruenze verificatesi con l'applicazione delle singole disposizioni legislative, spe-

cialmente per quanto riguarda il Piemonte, dove non c'è stato alcun coordinamento tra le varie amministrazioni dello Stato sulla politica degli investimenti, dove sono stati iniziati dei lavori che poi non furono portati a termine, soprattutto per le opere stradali: in molti casi si è pensato alla costruzione, trascurando la manutenzione; così molte di queste opere sono in uno stato di abbandono e di deperimento.

Con questo disegno di legge in discussione, n. 1215, si raccolgono in un unico provvedimento i diversi provvedimenti contenuti nelle diverse precedenti leggi. Ci si richiama all'esigenza di coordinare la politica di intervento straordinario con la programmazione quinquennale, si richiede il parere delle Regioni a statuto speciale e dei Comitati regionali per la programmazione...

**P A S T O R E**, *Ministro senza portafoglio*. No, alle Regioni a statuto speciale chiediamo proposte, perchè fanno esse la loro politica e noi la recepiamo. È altra cosa che chiedere un parere...

**B O C C A S S I**. Va bene, è un modo indiretto...

**P A S T O R E**, *Ministro senza portafoglio*. No, non è vero, e mi spiace che lei insista. I Comitati regionali sono consultati, proprio perchè non sono ancora costituite le Regioni, e lei sa che l'argomento è politico: cioè qui c'è la chiara dimostrazione che il Governo ha il pieno rispetto, doveroso peraltro, nei confronti delle Regioni.

**B O C C A S S I**. Comunque, non è poi una grande cosa quella che ho detto. Non c'è gran differenza tra il fatto del richiedere un parere o il fatto, invece, di avvalersi delle proposte: se non è zuppa è pan bagnato.

Comunque, il provvedimento pone il problema della selezione delle aree territoriali d'intervento, in modo da impedire la dispersione; per le aziende assume come misura non il numero dei lavoratori dipendenti, ma il valore degli impianti fissi. A

parte queste varianti, certamente positive, il disegno di legge ricalca le iniziative passate; però non trae dal passato alcuna conseguenza di sostanziale miglioramento. Resta quindi valido quanto noi abbiamo sempre detto, quanto abbiamo osservato per la precedente legislazione; e alle precedenti considerazioni negative noi possiamo aggiungerne delle altre.

Abbiamo avuto il piano Pieraccini, con la sua Nota aggiuntiva nell'ottobre scorso; in questo documento si pone il problema del superamento degli squilibri territoriali. Ebbene, il disegno di legge in discussione, n. 1215, è al di fuori di questa logica: il richiamo al programma quinquennale che si legge all'articolo 1, secondo il nostro modo di vedere, è puramente formale, perchè il piano quinquennale continua a dormire i suoi placidi sonni nei capaci archivi della Camera e del Senato, onorevole Ministro, mentre va avanti tutta la tradizionale politica dei piani settoriali, degli incentivi, dei piani verdi, degli ospedali, dei porti, della scuola, del rinnovo della Cassa per il Mezzogiorno e di questo provvedimento della Cassa per il centro-nord. È in atto, cioè, la politica del rinvio del piano nazionale attraverso un insieme di misure che sono la continuazione della vecchia politica, basata sulle leggi speciali, sul disordine degli incentivi, sull'indiscriminatezza degli investimenti.

Il problema, dunque, è serio per la determinazione delle aree di intervento, problema che è posto in un certo modo per cui non si comprende bene se s'intenda parlare di poli di sviluppo o di comprensori economici urbanistici. E su tutto ciò pesa la mancata attuazione dei piani territoriali, attuazione necessaria per un'equa individuazione delle zone depresse.

Manca ogni riferimento alla funzione delle industrie di Stato; gli enti locali sono cacciati ai margini e non si fa alcuna menzione di costituire gli enti di sviluppo agricolo dove non ci sono, come non ci sono nel Piemonte, nella Lombardia e nella Liguria. D'altra parte la legge non dice in qual modo l'ente potrà influire sulle decisioni di intervento nell'agricoltura.

Rimangono, quindi, in vita alcuni criteri che hanno dato per il passato pessima prova come l'esclusione dai benefici per le vecchie attività industriali o artigiane, la mancanza di un parametro che tenga conto del numero degli addetti delle aziende e del valore degli impianti fissi.

Infine *dulcis in fundo* o meglio l'amaro finale dei 200 miliardi che servirebbero a finanziare il provvedimento legislativo nei prossimi 5 anni. Sono stati spesi, onorevoli colleghi, 425 miliardi nei 15 anni precedenti con i risultati modestissimi che abbiamo visto, risultati che non voglio stare qui a ricordare come siano stati anche denunciati sulla « Stampa » di Torino dall'onorevole Pella. Francamente noi non comprendiamo cosa di più si potrà ottenere da uno stanziamento che è circa la metà di quello precedente.

Ciò che mi preme sottolineare è, in particolare, il carattere di gravità della crisi agricola nelle regioni del triangolo, laddove cioè si ripresentano, in misura più accentuata e più complessa, le principali componenti della crisi agraria a livello nazionale. In Piemonte non mancano dati e documenti in proposito e le stesse elaborazioni dell'Unione delle province piemontesi e dell'IRES per il piano regionale di sviluppo ne sono la conferma; basta pensare all'enorme estensione dei territori di alta collina e di montagna esistenti in quelle regioni e ai problemi complessi e difficili che pone l'esigenza di una politica di ristrutturazione e di sviluppo di quelle zone; basta pensare al più accentuato fenomeno di fuga dalle campagne sollecitato dallo sviluppo industriale del triangolo che, nonostante la forte immigrazione dal Meridione e dal Veneto ha determinato in certe provincie, come Asti e Cuneo, la diminuzione in cifra assoluta della popolazione.

Un preoccupante processo di abbandono dei poderi e di invecchiamento della mano d'opera che minaccia di intensificarsi nel futuro, è in atto. Basta pensare inoltre al crescente distacco di produttività tra industria e agricoltura. Mentre in Italia dal 1951 al 1960 la differenza tra il reddito prodotto da ogni unità lavorativa occupata rispetti-

vamente nell'industria e nell'agricoltura era passata da 228 mila lire del 1951 a 424 mila lire del 1960, in Piemonte tale differenza era già nel 1960 di 661 mila lire.

Tale divario dimostra il carattere strutturale del fenomeno, che si manifesta in una misura più accentuata proprio perchè si attua in una situazione di tipo meridionale, ma in un'economia relativamente sviluppata, cioè si attua in una economia dominata dal tumultuoso fenomeno e processo di sviluppo capitalistico, di penetrazione monopolistica anche nelle campagne.

A questo punto, noi dobbiamo porre alcune domande. Visto che non si è rispettato l'impegno del centro-sinistra di definire la natura e le funzioni degli enti di sviluppo in sede di elaborazione della legge cornice dell'agricoltura, dell'ordinamento regionale a causa del rinvio scandaloso da un anno all'altro delle Regioni, e visto che con il provvedimento in discussione non si parla di enti di sviluppo da istituire nelle regioni nord-occidentali, vorremmo chiedere con quali strumenti validi il Governo intende garantire per quelle regioni una programmazione in agricoltura: forse con i Convegni come quello di Torino indetto dall'associazione dei gruppi industriali e finanziari di « Piemonte Italia » presieduti dall'onorevole Pella? In quel Convegno si è levato un osanna al programma dei monopoli europei per la creazione di imprese di dimensione europea, per il potenziamento della capacità competitiva sui mercati internazionali che, secondo recenti direttive ufficiali, deve interessare il settore industriale, agricolo e commerciale con la creazione di un tipo europeo di società commerciale per facilitare le fusioni tra imprese appartenenti a Paesi diversi.

Ebbene, onorevoli colleghi, l'anticipazione di questi propositi altro non è che la iniziativa Costa-FIAT del polo di sviluppo di Rivalta Scrivia, cioè la conferma di una programmazione alla rovescia, ormai in atto, basata sulla controriforma agraria, cioè sul soffocamento dell'azienda contadina per creare la più grande azienda ed il predominio monopolistico. Dalla maggioranza si è giustificata la mancata estensione degli en-

ti di sviluppo al Piemonte, alla Lombardia e alla Liguria con l'affermazione che la quota di reddito medio per abitante in quelle provincie è al di sopra della quota media nazionale. Ebbene, onorevole Ministro, noi possiamo però ricordare che di fronte alla quota nazionale di 398 mila lire, quale risulta dal più recente studio del professore Tagliacarne, ben cinque provincie del Piemonte e della Lombardia si presentano con un reddito inferiore alla media nazionale e precisamente: Cuneo con 383 mila lire, Asti con 377 mila lire, Bergamo con 391 mila lire, Brescia con 374 mila lire, Sondrio con 351 mila lire. Si potrebbe obiettare che le suddette provincie rappresentano un'eccezione, mentre la regola in campo agrario è di un relativo sviluppo. Se ciò è vero a confronto con il Mezzogiorno, non è vero però se noi facciamo il confronto con la produttività della vicina Francia che è il doppio di quella italiana con più di 1 milione di reddito all'anno per addetto. D'altra parte, per conoscere la situazione del Piemonte, mi posso riferire alle affermazioni che vengono fatte dalla vostra parte; ad esempio, ne « La Stampa » di domenica, nella cronaca di un recente convegno per lo sviluppo regionale del Piemonte, tenutosi per iniziativa della Associazione « Piemonte-Italia », si rileva che l'onorevole Pella tra l'altro ha affermato: « Nel 1964 il reddito nazionale è cresciuto dal 2,6 al 2,8 per cento rispetto al 1963. Orbene, il reddito del Piemonte è diminuito dell'1,8 per cento, il che significa che in quell'anno ci siamo trovati al di sotto della media nazionale del 5 per cento » — questo, onorevole Trabucchi, questo, onorevole Ministro, lo dice il collega di vostra parte onorevole Trabucchi, questo, onorevole Ministro, lo dice il vostro collega di parte onorevole Pella. — « Nel 1965 l'incremento nazionale del reddito è stato del 2,25 per cento contro il 3,4 per cento del reddito nazionale ». Quindi non si può dire che nel Piemonte le cose vadano tutte per il meglio. Nei documenti preparatori, d'altra parte, del piano di sviluppo IRES e dell'Unione delle provincie piemontesi si è affermato, in riferimento alle aziende viticole di tre o quattro ettari, che costituiscono la maggioranza, che si

tratta di valori che sono ancora ben lontani dal competere con i settori extra-agricoli. Ciò, dunque, pone l'esigenza di una più razionale combinazione dei vari fattori produttivi. Quanto alle aziende dai 5 ai 10 ettari, il giudizio è esplicito: nemmeno in queste aziende è possibile delineare soddisfacenti prospettive di sviluppo senza un deciso intervento tendente ad una profonda trasformazione.

Questi giudizi, che si riferiscono alle zone di più diffusa proprietà contadina, confermano dunque la validità delle nostre tesi, quando sosteniamo che le carenze di vario genere sono più diffuse e più gravi nell'ambito di quelle strutture dove le categorie contadine hanno le maggiori possibilità imprenditoriali, come proprietari e come affittuari oppure come compartecipanti alla gestione agricola.

Sarà pertanto, in primo luogo, in relazione a tali realtà che gli enti di sviluppo andranno concepiti; ma voi della maggioranza dite di no agli enti di sviluppo per le regioni del triangolo industriale dove più forte è la presenza del capitalismo agrario; e così facendo lasciate via libera a quel crescente processo di rastrellamento del lavoro non pagato che si chiama rendita fondiaria, lasciate via libera cioè al profitto dell'azienda agraria capitalistica, che altro non è che il super-profitto monopolistico valutato in Piemonte al di sopra dei 90 miliardi all'anno. Siamo insomma sulla strada della concentrazione monopolistica finanziaria, dei poli di sviluppo integrati nel MEC, siamo sulla strada della programmazione alla rovescia, dell'abbandono dell'azienda contadina e della sua subordinazione, e non sulla strada dell'azienda contadina associata assistita dallo Stato.

Onorevoli colleghi, senza gli enti di sviluppo, come già è stato detto, si lascerà che il Piemonte, la Lombardia, la Liguria e la Valle d'Aosta diventino una riserva di caccia dei padroni del vapore, e noi diciamo che con il disegno di legge oggi in esame si creano dei diversivi alla programmazione economica nazionale, alla riforma dello Stato basata sull'Ente regione, alle riforme di struttura, alla riforma agraria senza

la quale è illusorio voler risolvere il problema delle aree depresse. Una politica di sviluppo in favore delle aree depresse, per essere efficace, deve basarsi sulla riforma delle vecchie strutture industriali, agricole e di mercato nonchè sul controllo dello sviluppo monopolistico, tutte cause queste che hanno generato i fenomeni di depressione, cause che rimangono in piedi anche con questo disegno di legge con il quale si creano nuovi poli di sviluppo in aree di alta concentrazione industriale che, come a Porto Marghera e ad Alessandria, renderanno ancora più marginali le aree depresse.

Ecco perchè, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, noi vi chiediamo di ascoltare la voce delle imprese contadine, la parola dei lavoratori della Valle Padana, dei coltivatori diretti piemontesi, di 95 cantine sociali che hanno chiesto a Canelli una svolta nella politica agraria. E questa la stessa voce che si è levata ad Alessandria quando il Partito socialista si è opposto al polo di sviluppo dei monopoli e quando ad Asti, in un convegno regionale, ha chiesto l'Ente di sviluppo del Piemonte.

Ma voi, onorevoli colleghi della maggioranza, questa parola non la ascolterete; direte che bastano le Commissioni regionali di sviluppo e obbligherete i contadini alla lotta sindacale per ottenere giustizia. Ebbene, sarete considerati dai contadini i mediatori della programmazione dei monopoli, i mediatori del capitalismo agrario. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

**S A L A R I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, credo di dover iniziare queste mie brevi dichiarazioni dando atto al ministro Pastore della lunga, paziente, tenace fatica compiuta per portare al nostro esame il provvedimento relativo agli interventi straordinari nelle aree depresse del Centro-Nord. Così pure si deve dare atto al collega Trabucchi della fatica compiuta per sottoporci la sua pregevolissima e dettagliata relazione.



Noi comprendiamo benissimo come un provvedimento quale quello che stiamo esaminando, che ha per oggetto interventi in una vastissima parte del territorio nazionale contraddistinta da molteplicità di situazioni spesso anche difficili e complesse, non possa essere accettato da tutti con entusiasmo. Si è dovuto compiere uno sforzo per cercare di conciliare un po' tutte le esigenze, per attenuare tutti i contrasti, per contemperare tutte le richieste e per venire incontro a tutte le aspirazioni. È naturale quindi che in questa Aula, come già è accaduto, si sentano delle voci dissenzianti, delle voci di aperto contrasto e delle voci di parziale soddisfazione nei confronti della legge stessa. Sarà certamente difficile ascoltare voci di completa, totale adesione.

Il problema che noi dobbiamo trattare è ormai vecchio. Fin dal 1950 lo Stato è intervenuto con questi strumenti legislativi e finanziari nelle aree depresse, e non ritengo assolutamente sia il caso oggi di riaffrontare dalle radici questo problema e i criteri con cui fu a suo tempo impostato.

Ma certo quando si iniziò questa politica non si parlava ancora nemmeno lontanamente di programmazione. Ricorre quest'anno il decimo anniversario della morte dell'onorevole Vanoni, di questo nostro illustre e mai troppo compianto collega che per primo a grandi linee pose i criteri di una tale politica. Quei criteri sono ormai lontani; oggi si è in piena atmosfera di programmazione. E noi potevamo pensare che con questa legge si volesse fare quasi una prima anticipazione di questa politica, prima per il Mezzogiorno, poi per il Centro-nord. Ma ciò, per ragioni che forse ricalcano quelle che prima ho esposto, non è stato possibile, e anche questo disegno di legge è impostato sulla vecchia distinzione tra Nord e Sud, con il Centro agganciato al Nord. È quindi una legge che somiglia un po' alla misericordia, che con le sue lunghe braccia cerca di stringere tutti sotto la sua protezione: ricchi e ricchissimi, poveri e poverissimi.

Dal 1950 la situazione indubbiamente è molto cambiata in Italia, e non sto a riportare qui i motivi di queste enunciazioni.

Riferendomi in modo particolare alle provincie dell'Italia centrale, posso sinteticamente affermare che la situazione è cambiata in peggio e non in meglio, e per ragioni evidentissime. Si tratta di regioni, di provincie la cui economia secolare, potrei dire millenaria, era fondata, come lo è tuttora, quasi esclusivamente sull'agricoltura e su di un dato tipo di agricoltura: un'agricoltura prevalentemente collinare e montana, e, dal punto di vista giuridico-sociale, fondata soprattutto sulla mezzadria. In questi anni che si sono succeduti dal 1950, tutti i colleghi sanno (perché qui se ne è parlato per mesi e anche per anni) che tale economia è crollata sotto tutti gli aspetti, e per conseguenza la situazione di queste regioni è notevolmente peggiorata.

Ha tenuto conto di queste situazioni nuove e diverse la legge che stiamo discutendo? In parte ne ha tenuto conto, e noi dobbiamo dare atto anche per questo al ministro Pastore di tutti gli sforzi che ha dovuto compiere per introdurre qualche innovazione all'articolo 1 del disegno di legge.

Risponderanno questi nuovi criteri alle aspettative e alle esigenze di queste regioni? Noi ce lo auguriamo fermamente, anche se molti esperti nella manipolazione dei dati statistici avanzano qualche ombra di scetticismo e di incredulità. Purtroppo, come sempre accade, o almeno come spesso accade in Italia, anche nella preparazione di questo disegno di legge sono prevalsi motivi che si possono riassumere nel termine di « campanile ». Sono prevalse forze centrifughe, ed è prevalso in parte anche il mito razionalista secondo il quale solo con delle leggi sarebbe possibile distribuire equamente in tutto il territorio nazionale un uniforme benessere, andando in cerca di tutti gli angolini più remoti e riposti per far piovere su ciascuno quella goccia di rugiada che si può spremere dalla legge; e si dimentica che questo non è assolutamente possibile, non è giusto e non è nemmeno utile, perché andando a cospargere di rugiada tutti gli angolini della nostra Penisola si conclude, se non con il nulla, almeno con molto poco, mentre sarebbe stato invece più opportuno concentrare gli sforzi su

alcune regioni d'Italia omogenee per depressione, omogenee per la presenza di determinati caratteri. Di questo il programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-1970 ci aveva fornito anche un felice spunto quando, a pagina 112, sotto il titolo « Aree di sviluppo e di depressione », dopo aver detto che in Italia esiste un'area di sviluppo primario comprendente alcune regioni e un'area di sviluppo secondario comprendente altre regioni, arriva ad affermare, al punto c), l'esistenza di aree di depressione che, oltre che dal Mezzogiorno, in cui la depressione si presenta nelle dimensioni più diffuse e gravi, sono rappresentate da isolate ed omogenee zone di depressione esistenti nei territori del Centro-nord; nello stesso ambito sono già individuate due vaste aree, la prima comprendente le provincie di Trento, Belluno ed Udine, la seconda, molto più estesa, comprendente le provincie dell'Umbria, alcune provincie delle Marche (Ancona, Macerata, Ascoli Piceno e parte della provincia di Pesaro), della Toscana (Arezzo, Siena e Grosseto), del Lazio (Viterbo, Rieti e Frosinone).

Come si vede, quindi, da un documento che noi oggi tutti dovremmo pacificamente accettare, almeno nelle sue grandi linee, emergeva già una indicazione netta, precisa, decisa, e questa indicazione dimostra che tra il Sud e il Nord si inserisce non una o due o tre provincie depresse, come può accadere nel nord Italia, ma si inseriscono delle regioni, alcune interamente come l'Umbria e le Marche, oltre per due o tre provincie, come la Toscana e il Lazio. È questa una macchia, se non nera, certamente oscura che taglia la Penisola e colorisce di questa sua ombra tutta la parte centrale della Penisola stessa.

Era quindi legittima l'attesa, era quindi umana l'aspettativa delle popolazioni del centro Italia di vedere inserito in questo disegno di legge un qualche cosa che riservasse a queste terre un trattamento diverso da quello indiscriminato riservato a tutte le regioni e le provincie del Centro-nord.

Ma questo non è stato possibile e noi, con spirito realistico, oggi dobbiamo prenderne atto senza ulteriori proteste; dobbia-

mo riconoscere che la situazione economico-finanziaria del Paese è quella che è, dobbiamo riconoscere che forse l'aver introdotto ulteriori elementi di discriminazione, quali quelli cui ho fatto or ora cenno, avrebbe provocato altre conseguenze, forse più dannose dei vantaggi che noi avremmo avuto se fossero state accolte.

D'altra parte numerosi convegni svoltisi in queste regioni, riunioni di studio con i funzionari di vari Ministeri, sollecitazioni fatte presso gli organi responsabili, hanno messo in luce che, nella situazione attuale, noi abbiamo ottenuto, anche mercè la buona volontà del ministro Pastore, quello che potevamo ottenere e quindi ci accingiamo a dare parere favorevole a questo disegno di legge, salvo la proposizione di alcuni lievi emendamenti o di qualche ordine del giorno attraverso i quali cercheremo almeno di far radicare la speranza che nei prossimi 4-5 anni qualche cosa di più potrà affluire verso le nostre terre dell'Italia centrale.

A questo punto, quindi, noi possiamo formulate degli auspici, più che delle riserve. E un primo auspicio è che il Governo — il Comitato dei Ministri apposito — nell'applicazione di questa legge voglia realmente tener conto delle osservazioni che prima ho fatto e voglia riservare una particolare attenzione alle provincie e alle regioni dell'Italia centrale. Un altro auspicio è che il Governo negli anni venturi — sperando che la situazione economico-finanziaria del Paese lo consenta — possa aumentare gli stanziamenti previsti in questa legge, stanziamenti che sono certamente modesti e che servirebbero, diluiti in tutta l'Italia del Centro-nord, a risolvere ben pochi problemi.

Noi siamo convinti che il Governo vorrà esaminare con approfondita meditazione e che non vorrà certamente consentire, in quest'atmosfera di programmazione, che si crei un vuoto nell'Italia centrale. E questo vuoto potrebbe veramente crearsi, perchè gli anni che sono alle nostre spalle ci hanno dimostrato, ad esempio, che l'Italia settentrionale funge da pompa aspirante, trascinando verso il Nord le categorie più valide, più giovani, più intraprendenti della nostra

popolazione. E le statistiche dimostrano che le popolazioni dell'Italia centrale stanno subendo un gravissimo processo di senilizzazione. Se guardiamo le indagini compiute dalla Federazione delle Casse mutue dei coltivatori diretti, dobbiamo prendere atto di risultati veramente gravi. Premesso, come prima dicevo, che la popolazione dell'Italia centrale è costituita in maggior parte da agricoltori, e in modo speciale da coltivatori diretti, da quello studio è risultato che, su un milione e 600 mila famiglie circa assistite dalle Mutue dei coltivatori diretti, un milione circa non ha un componente di età inferiore ai 50 anni, cioè vi sono soltanto elementi superiori ai 50 anni di età, mentre le 600 mila famiglie restanti hanno un elemento solo al disotto dei 50 anni.

Quindi vedete, onorevoli colleghi, che l'Italia centrale, se da un punto di vista è oscura, dal punto di vista anagrafico sta diventando canuta, perchè c'è la prevalenza assoluta di teste calve o di teste bianche. Ed è certamente un fenomeno grave al quale in qualche modo dobbiamo provvedere.

D'altra parte l'esperienza di questi anni insegna — almeno a noi dell'Italia centrale — che mentre i giovani se ne vanno al Nord, le iniziative di natura economica se ne scappano verso il Sud. Potrei citare nominativamente aziende di un certo valore, operanti in diversi settori, che hanno alzato le tende e sono emigrate a sud di Roma, da Latina in giù.

Onorevoli colleghi, se io volessi dare sfogo alle angustie che in questo momento mi tormentano l'anima andrei oltre i limiti; credo però che questo non sia necessario. Abbiamo la fortuna di avere un Ministro preposto alla soluzione di questi problemi, il ministro Pastore, di cui è universalmente riconosciuta la squisita sensibilità umana e sociale. E noi confidiamo molto in lui, come confidiamo in tutti i suoi colleghi del Comitato dei ministri.

Noi siamo sicuri che all'Italia centrale un particolare sguardo verrà rivolto negli anni che verranno, siamo sicuri che dell'Italia centrale non si vorrà fare un dormitorio, siamo sicuri che il Governo è convinto, come noi tutti dell'Italia centra-

le, che l'Italia non può rinunciare al contributo di quelle regioni e di quelle provincie che, a parte l'aspetto economico del quale finora abbiamo parlato, sono depositarie di un tesoro di valori morali e spirituali dei quali l'Italia e il mondo non possono fare a meno.

È con questo spirito quindi, onorevoli colleghi, che io darò il voto favorevole a questo disegno di legge.

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

C E N I N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, va da sè che io intendo associarmi al collega Salari nel più caldo riconoscimento al ministro Pastore e al relatore senatore Trabucchi in relazione a questo disegno di legge. Il provvedimento al nostro esame a mio avviso contiene senza dubbio disposizioni di molta importanza e bisogna aggiungere che è un provvedimento molto atteso nelle regioni e nelle zone interessate. D'altra parte queste zone e regioni interessate, e cioè i territori depressi, hanno tuttora notevole estensione anche nell'Italia centrale e settentrionale.

Per rendersene conto basta guardare i dati riportati dal relatore, tanto per quanto riguarda i territori montani come per quelle che sono state riconosciute zone depresse secondo la vecchia legge. Su 5.355 comuni dell'Italia centro-settentrionale, 1.732 sono classificati montani per tutto il territorio e 113 per una parte, quindi depressi per questioni d'altitudine e di naturale collocazione, altri 2.144 sono dichiarati zone depresse da parte del Comitato dei ministri. In complesso, quasi 4.000 sui 5.355, dai quali poi bisogna tralasciare quelli superiori ai 10 mila abitanti che non venivano dichiarati zone depresse agli effetti della legge precedente. Evidentemente nel frattempo, per vari motivi, si sono certamente verificate delle modificazioni, e in certe zone ci sono stati effettivamente dei miglioramenti nelle strutture economiche, anche di notevole rilievo; e inoltre mutamenti in un senso o nell'altro si rilevano un po' dappertutto. Per-

tanto, anche da questo punto di vista, è necessario che vengano fatti nuovi accertamenti. Tuttavia è certo che molte sono le zone tuttora depresse, e quindi bisognose di speciali benefici e di incentivi, che attendono appunto i benefici che si spera di ottenere con questo provvedimento. Ciò sia detto però senza arrivare a certe esagerazioni di carattere polemico. Mi riferisco, ad esempio, ad una affermazione del collega Roda secondo cui la stessa Lombardia rischia di diventare tutta una zona depressa. In Lombardia esistono, sì, delle aree depresse e delle province con reddito *pro capite* inferiore alla media, ma parlare della Lombardia dicendo che è minacciata globalmente da tale fenomeno non significa certo voler portare dati obiettivi alla discussione.

Ma perchè questa possa essere, per quanto possibile, una buona legge bisogna, a mio avviso, che facciamo veramente tesoro di quella che è stata l'esperienza delle leggi precedenti, onde poter creare uno strumento che sia veramente efficace in ogni direzione. Certo, per maggiore conoscenza di quanto è avvenuto, sarebbe stato utile che il Governo o il relatore avessero potuto fornirci qualche maggiore indicazione circa la destinazione e l'efficacia operativa dei mezzi e degli incentivi messi a disposizione negli anni passati. Infatti ognuno di noi conosce qualche cosa, ma in genere nell'ambito della propria provincia; non si dispone, invece, di dati e notizie relativi a tutti i territori ove le disposizioni precedenti hanno operato, in modo da potersi fare un'idea sufficientemente esatta, e non solo approssimativa, di ciò che è avvenuto sul piano generale.

Comunque, pare assodato — ed è detto anche nella relazione ministeriale al disegno di legge — che, per quanto riguarda le norme precedenti, molti inconvenienti sono derivati sia dalla troppa discrezionalità lasciata al Comitato dei ministri (per la parte che non riguarda le zone montane), sia dal sistema di riconoscimento di zona depressa. Il Comitato dei ministri si trovò evidentemente a dover seguire dei criteri di carattere pratico che difficilmente potevano rispondere a precise direttive. Il senatore

Trabucchi afferma che il suddetto Comitato ha cercato di evitare Scilla e Cariddi: io direi che ha cercato di destreggiarsi tra Scilla e Cariddi, con riguardo a taluni dati di redditività dei terreni, al bilancio comunale, all'esistenza o meno di attività artigianali industriali. Ma è evidente che, basandosi soltanto su questi dati, tra l'altro non sempre esatti, si è incorso molte volte in errore. Inoltre il far coincidere la zona dichiarata depressa con il territorio comunale ha creato i maggiori inconvenienti. In questo modo non si è potuto incentrare bene il problema, soprattutto in relazione alle possibilità e alle capacità di un rafforzamento delle strutture economiche derivante dall'efficacia dei previsti incentivi. Non si può passare sotto silenzio che in molti casi ne è venuto un danno o la minaccia, vera o presunta, per altri Comuni di vedersi depauperati anche di attività economiche già in atto; inoltre si sono verificate, sempre naturalmente nell'ambito delle vecchie disposizioni, innaturali concorrenze fra Comuni beneficiari e non beneficiari della legge sul terreno delle iniziative industriali.

In realtà poi, se il detto riconoscimento di zona depressa ha dato indubbiamente dei benefici, questi si riferiscono principalmente all'esecuzione di talune categorie di opere pubbliche, certamente importanti anche queste, essendosi all'ente locale sostituito totalmente lo Stato nel carico della spesa, mentre molto meno si è verificato per quanto riguarda l'avvio di nuove iniziative economiche.

Insomma, l'esperienza mi pare abbia insegnato che un'azione volta ad indirizzare insediamenti industriali, per essere efficace deve farsi per zone, per poli di sviluppo, e non per singoli Comuni. I cennati inconvenienti sono stati del resto largamente rilevati e riconosciuti, e mi pare che sostanziali modificazioni alle norme precedenti fossero invocate ormai da ogni parte. Il Governo, che conosce le situazioni in base alle passate esperienze, ha fatto uno sforzo molto apprezzabile per presentare un disegno di legge che segna veramente un miglioramento in confronto alle norme precedenti.

Certo, anche per il Centro-nord occorrono interventi non saltuari o episodici, bensì interventi organici e coordinati perchè le diverse situazioni possano venire affrontate fino al punto veramente risolutivo. Ma proprio a tale proposito si deve lamentare l'insufficienza dei mezzi a disposizione: 200 miliardi nel quinquennio. È evidentemente un problema di possibilità finanziarie e del quale il primo a rendersi conto è proprio il Governo. È da ritenere, quindi, che esso abbia intenzione di destinare a questo scopo in futuro altri mezzi, nella sperata eventualità di maggiori disponibilità finanziarie.

D'altra parte non va neppure dimenticato che sono previste agevolazioni fiscali per le nuove iniziative economiche, agevolazioni le quali sostanzialmente rappresentano un altro intervento finanziario da parte dello Stato. Grande importanza, a mio avviso, ha l'articolo 1 che riguarda la delimitazione delle zone e la predisposizione dei piani quinquennali. Un carattere essenziale ai fini dell'efficacia della legge assume questa delimitazione e quindi tutto ciò che riguarda le previste caratteristiche di tali zone. Bisogna che si tratti veramente di zone comprendenti un ambito territoriale abbastanza ampio, come è detto nell'articolo 1; ci si deve riferire cioè in un certo senso al concetto di comprensorio e comunque a zone che rappresentino geograficamente ed economicamente una unità sufficientemente individuabile e completa nelle sue componenti principali. E per quanto riguarda le caratteristiche perchè una zona sia considerata depressa agli effetti della legge, credo sia da tenersi in considerazione ciò che ha scritto il relatore. Voglio dire che sia cercata una contemporaneità dei fenomeni cui la legge si riferisce, ma, come scrive il collega Trabucchi, tale contemporaneità non sia considerata o presa in modo assoluto; altrimenti, egli aggiunge, si potrebbe arrivare all'assurdo di far ritenere zone non depresse perfino le più povere regioni dell'India.

Riflettendo bene su questo articolo 1, a me sembra che il basso livello di reddito, inferiore alla media nazionale, quando è legato al depauperamento delle forze di lavoro per invecchiamento o per esodo, potreb-

be essere preso a sè indipendentemente dal resto. Così come lo stesso basso livello di reddito collegato a bassi livelli di produttività, per problemi di riconversione della agricoltura o di insufficiente sviluppo industriale, potrebbe ugualmente essere preso a sè. Mi pare che l'una o l'altra ipotesi, anche separatamente, possano delineare in modo concreto e reale l'esistenza di depressione economica con possibilità di netto miglioramento, come previsto ai fini della legge.

In sostanza, pur evitando di cadere nuovamente in discrezionalità sempre dannose, credo che il contenuto di questo articolo (mi riferisco al primo comma) debba essere interpretato con una certa larghezza.

Ci si deve poi riferire a situazioni globali di tutta la zona considerata, ed inoltre devono essere tenute presenti le concrete possibilità che la zona può effettivamente offrire proprio agli effetti del previsto miglioramento economico, soprattutto se si ha riguardo ad iniziative industriali. Penso comunque che probabilmente ogni caso dovrà essere considerato a sè, e dove si ravvisino le condizioni per l'intervento, questo sarà tanto più efficace se affrontato in modo massiccio e con rapidità. Infatti in talune situazioni di depressione, prima di qualsiasi questione di gradualità, occorre una operazione di rottura, per scuotere e rompere tradizionali ristagni capaci di tutto mortificare o compromettere. Ho visto del resto che in un convegno, tenuto proprio in questi giorni a Torino su questo tema, è stata sottolineata anche dall'onorevole Pella l'opportunità che il numero delle zone sia piuttosto limitato data la scarsità dei mezzi, in modo da poter concentrare il più possibile gli interventi ed evitare il pericolo di una dispersione che ne ridurrebbe l'efficacia. Debbo aggiungere che anche in detto convegno è stato rilevato che la legge precedente ha avuto efficacia limitata perchè inadeguato il riferimento all'area comunale e insufficienti le agevolazioni disposte.

Per quanto riguarda le altre disposizioni e gli altri articoli, sono d'accordo circa il riferimento alle indicazioni del programma economico nazionale per un evidente e necessario inquadramento di politica econo-

mica. Sono d'accordo sulla partecipazione delle Regioni ai fini della predisposizione dei piani quinquennali previsti dal secondo comma dell'articolo 1, e così pure sulle norme circa la realizzazione degli interventi e le agevolazioni e gli incentivi previsti dalla legge. Lamento solo, come ho già detto, che i mezzi finanziari messi a disposizione siano troppo scarsi, per quanto mi renda perfettamente conto che il Ministro e il Governo avrebbero certamente provveduto con mezzi maggiori se ciò fosse stato appena possibile.

Mi auguro che il disegno di legge possa venire approvato rapidamente qui in Senato e anche nell'altro ramo del Parlamento, per diventare operativo al più presto, poichè, come ho già detto all'inizio, ne è molto sentita la necessità e vi è molta attesa al riguardo. Il mio voto favorevole, il voto favorevole del nostro Gruppo, è dettato evidentemente dalla consapevolezza che si tratta di atto doveroso di solidarietà con popolazioni la cui economia è tuttora sottosviluppata, e che la legge risponde a fini di interesse generale. Infatti, nel quadro e nella direttiva del piano di sviluppo, essa persegue la incombente necessità di eliminare o almeno ridurre taluni arcinoti squilibri che non riguardano soltanto il Mezzogiorno, ma anche certe zone del Centro-nord. Quindi quanto più presto la legge sarà pronta tanto meglio sarà. (*Applausi dal centro*).

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

**F A B R E T T I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, come è stato ricordato nella relazione di maggioranza, considerato lo stato di grave depressione economica esistente in molte regioni e zone del Centro-nord, il Governo di allora ritenne opportuno predisporre e far approvare dal Parlamento la legge n. 647 del 10 agosto 1950 per interventi straordinari nelle zone depresse del Centro-nord. A quella legge fecero seguito altre leggi, per modificarla o integrarne le disposizioni, o per ampliare il finanziamento degli interventi straordinari in queste zone, con una spesa complessiva fino ad oggi di 425 miliardi.

Queste leggi operarono in alcune migliaia di comuni del Centro-nord d'Italia, in un arco di tempo di sedici anni. Durante questo periodo l'industria nazionale ha subito un notevole sviluppo, anche se disorganico sul piano settoriale e zonale, che è a tutti noto. Però, nonostante il periodo favorevole attraversato in questo lungo arco di tempo dalla nostra economia, i risultati di quelle leggi non sono stati quelli sperati dal Governo e dalle popolazioni di queste zone economicamente depresse. Nonostante qualche risultato positivo realizzato in alcuni dei Comuni ove le leggi citate hanno operato, le ragioni e cause di fondo dell'arretratezza economica di queste zone non sono state superate nè avviate a superamento, essendo cause strutturali e non marginali.

Queste leggi di incentivazione non potevano rimuovere le cause strutturali della depressione, come da parte nostra si è sostenuto e si sostiene. Il fallimento di queste leggi, perciò, era inevitabile non solo per la frammentarietà dei loro interventi o per l'insufficienza del finanziamento, come afferma il relatore, ma perchè, essendo mancato un piano economico generale, non hanno operato nell'ambito di un piano organico per le varie regioni interessate.

Questo fallimento è sostanzialmente riconosciuto nello stesso disegno di legge in discussione proposto dalla maggioranza governativa il quale al titolo I afferma che esso deve operare nelle zone depresse dell'Italia settentrionale e centrale caratterizzate « da depauperamento delle forze di lavoro derivante o da un sensibile invecchiamento della popolazione residente o da accentuati fenomeni di esso, da livelli di reddito *pro capite* della popolazione inferiori alla media nazionale e tali da escludere lo spontaneo equilibrio rispetto alla media stessa, da bassi livelli di produttività in dipendenza di problemi di riconversione dell'agricoltura o di un insufficiente sviluppo nelle attività industriali ». Le leggi di incentivazione o di interventi straordinari hanno operato anche nelle Marche e molti sono i miliardi spesi. Ma in esse, come in altre regioni, allora ed oggi depresse, si ritrovano

tutti i fenomeni negativi sopradescritti, come cercherò sommariamente di dimostrare.

L'andamento demografico delle Marche ne è una prima testimonianza. I dati del censimento del 1961, rispetto a quelli del 1951, pongono in drammatica evidenza il grave regredire della popolazione presente nelle Marche, a seguito della depressione economica. L'aumento della popolazione presente in Italia, tra i due censimenti, è stato di 2.718.012 unità; nello stesso periodo le Marche hanno fatto rilevare una diminuzione di 37.938 unità. La popolazione presente in Italia è aumentata del 5,81 per cento; nelle Marche è diminuita del 2,81 per cento. Tra le quattro province solo quella di Ancona ha, nel suo complesso, aumentato dello 0,26 la sua popolazione presente.

Su 246 Comuni delle Marche, solo 34 hanno avuto aumenti di popolazione, con percentuali varie: sono alcuni Comuni della fascia costiera e alcuni Comuni dell'ascolano, della vallata del Tronto, eccetera.

Tenendo conto dell'incremento naturale avutosi nel decennio, il censimento del 1961 ha fatto registrare un'emigrazione di 130.019 unità. Il fenomeno, specie negli ultimi due anni, si è ancora più accentuato. Le statistiche indicano altresì il progressivo invecchiamento delle popolazioni presenti nelle Marche poichè l'emigrazione avviene nelle classi dai 18 ai 45 anni. La spiegazione di questo fenomeno demografico negativo nelle Marche si trova ovviamente nella stagnante depressione economica della regione cui non ha saputo porre riparo, e non saprà porvi riparo, la politica delle incentivazioni e degli interventi straordinari, disorganici e sporadici, che si vuole ancora perseguire.

La difficoltà di trovare un lavoro stabile, i bassi salari, la cui media è tra le più basse d'Italia, spingono e spingeranno i marchigiani ad emigrare, se non si provvede alla rinascita dell'economia delle Marche con un piano organico teso a tutelare gli interessi economici e sociali dei lavoratori marchigiani.

L'agricoltura, che occupa il 45 per cento della popolazione attiva delle Marche, costituisce l'attività principale: essa per il 40

per cento è praticata in zone di montagna; per il 48 per cento in zone di media ed alta collina, in parte scoscesa; solo per il 12 per cento in zone di vera pianura, in parte irrigua. Le aziende agricole assolutamente prevalenti, quelle piccole e piccolissime di montagna e di media collina, hanno una estensione media di 12 ettari, quasi la stessa di quella del 1930, che era di 11,8 ettari. Questo testimonia il fallimento della politica agraria seguita in questi anni, che ha reso impossibile ogni effettiva trasformazione fondiaria, impedendo così lo sviluppo della meccanizzazione e di adeguate colture possibili in aziende di ben altre dimensioni.

Si sono, sì, avute trasformazioni aziendali che hanno consentito l'ingresso di tecniche e colture più adeguate, realizzate in grandissima parte con i finanziamenti delle varie leggi agrarie, che hanno portato ad una riduzione di circa 135 mila ettari della terra condotta a mezzadria, che pure resta prevalente come metodo di conduzione; ma queste trasformazioni in aziende di maggior dimensione e la riduzione della conduzione a mezzadria della terra più fertile hanno portato alla costituzione di sole aziende capitalistiche condotte da pochi salariati. Da ciò la cacciata dei contadini dalla terra, l'emigrazione, la larga disponibilità di mano d'opera a basso costo, il completo abbandono delle terre di montagna o di alta collina in misura crescente lasciate in pieno abbandono: altro esodo a valle e all'estero delle popolazioni. Appare dunque evidente l'inadeguatezza di questa legge e la necessità di un piano organico dell'agricoltura che coordini e guidi tutti gli interventi nel settore, onde favorire le trasformazioni fondiarie e tutte le forme associative e consortili dei contadini, mettendo a loro disposizione i mezzi finanziari che lo Stato investe, per un rapido superamento della mezzadria.

Ma questa legge va in ben altre direzioni, onorevoli colleghi, e tende di fatto ad accantonare persino l'ente di sviluppo agricolo, che, pur con i limiti imposti a tale legge dalla maggioranza di Governo, deve invece,

secondo noi, iniziare sollecitamente una attività concreta.

La mancata attuazione di una riforma agraria in questa regione e nelle altre regioni depresse del Centro-nord, una riforma che servisse da base e stimolo per un rapido ed armonico sviluppo delle economie regionali e zonali, è la causa prima dello stato di stagnazione, arretratezza e frammentarietà delle industrie in queste regioni, e conferma il fallimento sostanziale della politica di incentivazione e di interventi straordinari fin qui effettuati.

Ciò ha impedito a queste stesse regioni di trarre rilevanti vantaggi dal miracolo economico che ha caratterizzato recentemente l'economia nazionale. L'industria nelle Marche non ha subito sostanziali progressi e trasformazioni nell'ultimo quindicennio. Vi sono stati settori i quali in questo periodo hanno progredito: il settore del cuoio, il settore del mobile, dell'abbigliamento, la metallurgia, la farmaceutica; in questi settori si è avuto anche un discreto aumento degli addetti. Di contro, però, vi sono settori industriali importantissimi che non hanno progredito, sempre in rapporto ai lavoratori addetti, o sono addirittura regrediti: le industrie strattive, cartiere, tessili, le industrie alimentari, che avevano nelle Marche una fioritura notevole. Vi è stato un aumento complessivo degli addetti di circa 35 mila unità durante questo arco di tempo, ma il reddito dell'industria delle Marche è regredito rispetto al reddito dell'industria nazionale: gli ultimi dati a nostra conoscenza danno l'1,48 per cento d'incidenza del reddito industriale delle Marche rispetto a quello nazionale, mentre la popolazione presente nelle Marche ha un'incidenza quasi doppia rispetto alla popolazione presente in Italia.

Essa mantiene e rafforza le tradizionali caratteristiche di industria composta da piccole e piccolissime aziende e da una quantità crescente di aziende artigiane, nelle quali è occupato il 38,57 per cento degli addetti all'industria. Naturalmente, le poche grandi aziende hanno un peso molto limitato e sono pochi i settori industriali la cui produ-

zione tende a soddisfare la domanda di un mercato che vada oltre la regione.

La situazione nel settore non ha tratto i vantaggi sperati dalla entrata in vigore della legge n. 635 del 29 luglio 1957 per interventi a favore della media e piccola industria.

Questa, che ha erogato i suoi fondi a migliaia di Comuni, ha esercitato interventi sostanzialmente negativi. Uno studio fatto dal CERSES in Umbria e dall'ISSEM nelle Marche afferma che appena il 6-7 per cento dei Comuni che hanno goduto di tale intervento possono considerarsi soddisfatti.

L'installazione di nuove industrie non ha mai tenuto presente il contesto dell'economia della zona in cui l'installazione avveniva e le conseguenze che provocava, se e quali vantaggi produceva ed a vantaggio di chi.

I Comuni, sollecitati dalla decadenza economica del loro territorio e dalla fuga delle popolazioni residenti, specie dei giovani; dai gravissimi problemi sociali che la decadenza economica provocava, e mancando una seria ed organica azione governativa; ubbidendo quasi sempre a pressioni clientelari ed elettoralistiche, hanno cercato con ogni mezzo di favorire l'installazione di qualche industria nel loro territorio, offrendo facilitazioni agli imprenditori privati, investendo a tal fine le già striminzite disponibilità del Comune, a danno di altre attività e interventi che i Comuni sono chiamati doverosamente a compiere, facendo a gara, tra Comuni vicini, nelle concessioni al privato, pur di vedere il loro Comune prescelto per l'installazione.

Sono sorte così in diversi Comuni aziende industriali senza nessuna connessione con l'economia locale, essendo la ragione principale della scelta rappresentata dagli interessi dell'imprenditore il quale, oltre a trarre i vantaggi dalla legge e dalle concessioni comunali, poteva disporre largamente di mano d'opera giovane, maschile e femminile, presente nel Comune e nella zona, facilmente inseribile nel ciclo produttivo come nei vari settori dell'abbigliamento, retribuita con salari bassissimi in violazione dei contratti e delle leggi sociali vigenti, e facendo accettare sovente agli stessi amministratori



comunali il premeditato consenso a tale violazione con il ricatto di scegliere Comuni vicini o di altra zona per l'instaurazione del progettato stabilimento.

Ciò spiega le ragioni del trasferimento puro e semplice di attività industriali già avviate da una zona all'altra con conseguenze facilmente comprensibili, provocando disoccupazione nelle zone di precedente insediamento, accentuazione dello sfruttamento di mano d'opera nelle zone di nuovo insediamento, fuga precipitosa e di massa dei giovani dalle campagne o da altre attività che trovano in queste industrie un miglioramento delle loro condizioni economiche precedenti o una prospettiva più facile e favorevole di quella offerta dall'emigrazione.

Sarebbe giusto e doveroso che il Governo di centro-sinistra facesse urgentemente un'inchiesta e una più seria vigilanza con i suoi organi per accertare i fenomeni sopra ricordati e porvi rapido rimedio aiutando l'azione spesso impossibile delle organizzazioni sindacali tesa a questa bisogna.

La legge in discussione non si preoccupa di eliminare questi fenomeni negativi che debbono essere combattuti al fine di favorire una effettiva ripresa industriale nelle zone depresse. Occorre dunque che la legge stabilisca che le nuove installazioni, ampliamenti industriali e riconversioni da finanziare avvengano nelle zone di sviluppo industriale predisposte o da predisporre dal piano di sviluppo economico nazionale e regionale.

Appare evidente la fondatezza della richiesta che viene da più settori politici e da enti, la necessità cioè di una presenza delle aziende di Stato in queste zone nel quadro sempre dei piani regionali, in fase di avanzata elaborazione in numerose regioni, capace di assolvere un'azione di guida e di stimolo all'industrializzazione e di condizionamento all'azione e alle scelte dei privati.

A tal fine, come è stato già ricordato, occorre non un'assicurazione generica, ma un preciso impegno acciocchè le partecipazioni statali stabiliscano una percentuale dei loro investimenti complessivi da destinare alle zone interessate alla legge in discussione che l'ISSEM indica nel 20 per cento di tali investimenti. Solo così le partecipazioni sta-

tali assolveranno effettivamente a quella « funzione propulsiva » affermata nel piano quinquennale di sviluppo economico a cui però fino ad oggi non corrisponde la realtà specie nelle zone depresse.

Questi elementi critici sulla situazione dell'agricoltura e dell'industria delle Marche, simili per tanti aspetti a quelli di altre regioni depresse, gli argomenti autorevolmente esposti da altri oratori del mio e di altri Gruppi, stanno a testimoniare la necessità di una radicale modifica di questa legge.

Questa esigenza nasce anche dalla possibilità di ulteriori sviluppi del turismo in queste zone, utilizzando e valorizzando il patrimonio storico, le bellezze del paesaggio, il clima, oltre al mare, con coordinamento tra spiaggia, collina e montagna. Ovviamente a ciò non può provvedere questa legge come è presentata se non si inquadra in un piano generale e regionale di sviluppo economico, che preveda una funzione fondamentale degli enti locali e non marginale, congiuntamente all'intervento dello Stato.

Essa non è neppure in grado di contribuire ad un adeguamento delle infrastrutture, la cui inadeguatezza è causa importante della degradazione economica delle zone depresse. Inadeguatezza che si esprime nella scarsa rete stradale e nello stesso della medesima e particolarmente nelle zone di montagna e di collegamento trasversale dell'Italia centrale tra le vallate delle varie province con una rete ferroviaria che è nelle Marche assai al di sotto delle necessità della regione e che si vuole ancora ridurre.

Tutti questi elementi negativi sullo stato dell'industria, dell'agricoltura, delle infrastrutture, dello spopolamento della regione si ritrovano in tutte e 4 le province delle Marche. Non si comprende quindi in base a quali valutazioni il progetto di piano quinquennale nazionale abbia escluso la provincia di Pesaro dalle « aree di depressione economica » e l'abbia inclusa tra quelle con tendenza ad « una dinamica di sviluppo ».

Si è avuto sì notevole sviluppo del turismo nella fascia costiera, dell'industria del mobile nel pesarese. Ma è un'industria che occupa poche migliaia di operai, composta da piccole e piccolissime aziende in parte

artigianali, soggette a mille difficoltà, che ricopre il vuoto lasciato dalla sparizione dell'industria dello zolfo.

La mancanza di una solida struttura economica rende le poche industrie marchigiane soggette irrimediabilmente ai contraccolpi dell'economia italiana. Così è per l'industria del mobile a Pesaro, come avviene per diverse industrie a Jesi, Fabriano, Fano, di cui si vive in queste settimane il dramma.

Si guardi quindi al complesso della provincia, si osservi la decadenza dei Comuni delle vallate del Foglia, del Metauro della Conca, eccetera, si osservi lo spopolamento pauroso della montagna e della collina del pesarese, la fuga di decine di migliaia di giovani e si avrà un quadro dimostrante la necessità che Pesaro e tutte le Marche siano incluse tra le zone depresse.

Le apprensioni e le proteste delle autorità e popolazioni del pesarese e delle Marche possono essere fugate se la legge delimitasse direttamente le zone depresse ove intervenire.

Concludo, onorevoli colleghi. Questa legge si propone il fine di unificare tutta la precedente legislazione in materia di incentivi e di interventi straordinari, e vi apporta anche alcune varianti migliorative, ma ne conserva i difetti di fondo, non tiene conto sostanzialmente della esperienza di 15 anni, che ricordava testè il collega Cenini. Essa si richiama formalmente al piano quinquennale di sviluppo, ma poi riduce la funzione del CIPE e dei Comitati regionali per la programmazione economica ad una funzione consultiva, rifiutando l'opera di organismi regionali come l'ISSEM ed altri istituti o comitati similari sorti per iniziativa degli enti locali e di tutte le forze politiche, economiche, sindacali che da anni si sono premurati di indicare e programmare ciò che urge in queste regioni, a cui i governi degli ultimi 15 anni non hanno saputo provvedere, mortificando la libera iniziativa dei Comuni e delle Province.

Questa legge non sarà in grado di raggiungere gli scopi che afferma di voler perseguire anche per le somme che ha a disposizione nel quinquennio. I 200 miliardi previsti non sono tutti da investire, dovendosi provvedere alle spese per il personale, per

gli studi, eccetera. Ciò che resta non coprirà neppure le spese per le opere già iniziate con le precedenti leggi.

Pur riaffermando, con le nostre fondate argomentazioni, la nostra opposizione a questa legge, dichiariamo che non siamo contrari per principio.

A testimonianza che noi non siamo contrari a forme di intervento straordinario nelle zone depresse, ma siamo, e non solo noi, preoccupati dalla mancata programmazione di questi interventi in un quadro organico di sviluppo che impegni tutte le forze e mobiliti tutte le energie locali, presenteremo una serie di emendamenti ai vari articoli della legge. Questi emendamenti, tesi a modificare sostanzialmente la legge e a renderla idonea ai fini che dichiara di voler perseguire, raggruppano studi e proposte dell'ISSEM e di altri organismi regionali ove predominano le forze politiche che fanno parte della maggioranza di Governo, concordemente sostenute dai Consigli comunali e provinciali di tante città, rette con la formula del centro-sinistra.

C'è da augurarsi che i parlamentari della maggioranza governativa delle zone interessate sosterranno con noi questi emendamenti e che il Governo li accolga onde evitare una gravissima contraddizione tra ciò che la maggioranza di centro-sinistra sostiene nei Comuni, nelle Province, negli Enti da essi stessi diretti in periferia con aderenza ai bisogni ed alle necessità locali e ciò che invece fa il Governo del Paese.

Solo così si eviterà che il Senato vari una legge la quale può servire alla maggioranza a farsi della propaganda, ma non a risolvere i gravi problemi economici delle zone depresse del Centro-nord. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**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).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari