

(N. 2277-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro del Bilancio e *ad interim* del Tesoro**

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro delle Finanze

col Ministro dei Lavori Pubblici

e col Ministro dei Trasporti

NELLA SEDUTA DEL 4 APRILE 1952

Comunicata alla Presidenza il 24 gennaio 1953

Provvedimenti a favore della città di Napoli.

INDICE

PREAMBOLO	Pag.	5
---------------------	------	---

PARTE PRIMA

LA SITUAZIONE

§ 1. ANNOSITÀ DEL PROBLEMA	Pag.	6	
§ 2. ESPRESSIONI MASSIME DELL'AREA DEPRESSIONARIA NAPOLETANA		6	
A) POPOLAZIONE E OCCUPAZIONE. — Accrescimento decrescente della popolazione di Napoli nell'ultimo trentennio. Confronto fra Napoli, Torino e Milano (Comune, Provincia, Regione) fra il 1936 e il 1951. Accrescimento della popolazione complessiva e decremento della popolazione attiva: nello sviluppo posteriore all'unificazione nazionale, e attualmente. Confronto fra Napoli, Torino e Milano (Comune, Provincia, Regione)			6
B) RILIEVI PARTICOLARI SULLO STATO ECONOMICO DELLA POPOLAZIONE. — a) <i>Il reddito</i> . Nel complesso, e nella sua composizione (agricoltura, industria, altre fonti). Nella sua origine (lavoriera o capitalistica). — b) <i>Valori della produzione, delle imposte, dei consumi</i> . — c) <i>Il problema edilizio</i> . — d) <i>La disponibilità di acqua</i> . — e) <i>Il problema ospedaliero</i> . — f) <i>La finanza locale</i>			9

PARTE SECONDA

PROSPETTIVE DI RIMEDI RISOLUTIVI

§ 1. UNA LINEA DIRETTIVA FONDAMENTALE	Pag.	21
§ 2. INNOVARE SUGLI SCHEMI ANTICHI		22
§ 3. COLLEGARE SCOPI E CONTENUTO DELLA LEGGE IN ESAME AI PIANI DI ELEVAZIONE ECONOMICA ED ECONOMICO-SOCIALE DELLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO		23
§ 4. UN PUNTO CAPITALE: L'ECONOMIA DEL PORTO		29
§ 5. L'ECONOMIA FERROVIARIA-MARITTIMA		31
§ 6. INQUADRAMENTO DEL DISEGNO DI LEGGE		31
CONCLUSIONE		32

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 2277 che si propone al nostro esame reca il titolo di « Provvedimenti a favore della città di Napoli ».

A commento del titolo e ad introduzione di questa relazione, dirò innanzitutto che il problema della rinascita di Napoli, per quanto specificamente caratterizzato, non può essere veduto in ultima analisi come un problema circoscritto di stretta misura al complesso urbano propriamente detto — ma deve considerarsi come legato da ragioni di interdipendenza, in primo piano, al territorio che immediatamente lo circonda come il polmone necessario al suo respiro — in secondo piano ai territori meno limitrofi, e tuttavia geograficamente, storicamente, economicamente, gravitanti e quasi protesi verso la grande metropoli campana, sia per recarle apporti a pienezza di vita, sia per il suo stesso naturale potere di attrazione, aperta com'essa è verso le grandi vie del mare che già la videro signora e dominatrice.

Eppertanto, il lavoro che qui ci proponiamo di svolgere per riferire a voi, onorevoli

senatori, su questo disegno di legge e identificarne la precisa portata, si svolgerà su una triplice direttiva unitariamente composta, e riguardante :

- a) le esigenze della *città di Napoli*;
- b) le esigenze della sua *periferia immediata*;
- c) le esigenze del suo *hinterland meridionale*.

Dirò poi che l'esame dei provvedimenti che qui si propongono, e come sopra detto s'inquadrano, sarà condotto con spirito, non soltanto sgombro da qualunque pregiudiziale men che obiettiva e serena, ma animato da schietta volontà di comprensione, e da quell'augusto senso di patria solidarietà che da un capo all'altro d'Italia deve unire tutti gli Italiani ansiosi di rendere la loro libera terra, tutta la loro libera terra, ad essi tutti confortevolmente abitabile: e questo, per la legittima gioia loro, e per il prestigio mondiale di queste divine glebe che, giù dalle Alpi divallando, protendono su tre mari la loro millenaria ansia di vita.

PARTE PRIMA

LA SITUAZIONE

§ 1. — ANNOSITÀ DEL PROBLEMA

Non da oggi esiste uno specifico problema della città di Napoli. Si tratta di una situazione economicamente e socialmente depressiva, che immerge le sue profonde radici in un terreno impregnato di fattori ambientali, a cui la storia, la demografia, il clima e il temperamento, hanno impresso caratteristiche singolari: dove alle fervidezze del genio, librante i suoi maestosi voli in tutti i campi della filosofia e dell'economia, della pittura e della musica, non si sono accompagnate in esatto sincronismo le rischiose perseveranti tenacie per una progressiva e stabilmente vittoriosa lotta per la vita.

Non cederò alla tentazione di tratteggiare nemmeno per sommissimi capi le alterne fasi della formazione di codesta napoletana area depressionaria, sul piano economico e sul piano sociale. Basterà ricordare come il problema già si fosse posto al pensiero di quel grande italiano che fu il conte Camillo di Cavour: e come su di esso si sia piegata dopo d'allora l'ansiosa osservazione di politici e di scrittori; ricordevoli, fra gli scrittori, Giovanni Carano-Donvito, Giuseppe Cenzato, Salvatore Guidotti, e, fra i politici, Giustino Fortunato, Giuseppe Saredo, Francesco Saverio Nitti, fino agli autori di una recente proposta di legge, sigillata dal lungo studio e dal grande amore di due illustri figli della città partenopea: Giovanni Porzio e Arturo Labriola, dei quali il Senato d'Italia si onora.

Nè in quest'Assemblea vi è alcuno che ignori il contributo di ricerche, condotte per immediata iniziativa dello Stato, e condensate

in amplissimi documenti: cito soltanto i cinque volumi della « R. Commissione d'inchiesta per Napoli » sulle istituzioni pubbliche di beneficenza (1903), gli Atti della « Commissione per l'incremento industriale del Mezzogiorno », ai quali ultimi vorrei aggiungere, per più recente informazione, gli Atti dei convegni degli ingegneri industriali italiani 1948-1951, dove il problema dell'industrializzazione del Mezzogiorno ha trovato ampia e ricca illustrazione, e dal lato tecnico e dal lato economico.

§ 2. — ESPRESSIONI MASSIME DELL'AREA DEPRESSIONARIA NAPOLETANA

Lasciando a chi voglia il trarre minuta e vasta conoscenza di un problema che travaglia il nostro Paese dagli inizi della sua unificazione politica, mi limiterò a mettere in sobrio essenziale rilievo le attuali espressioni quantitative della depressione economico-sociale della città di Napoli, più che le cause sue, remote e prossime: salvo a rimarcare, a migliore intendimento del disegno di legge, che, fra le prossime, tiene attualmente un posto purtroppo cospicuo la trista eredità di danni e di rovine che il recente cataclisma bellico su di essa rovesciava.

A) POPOLAZIONE E OCCUPAZIONE.

• Preme su tutte le espressioni quantitative, di cui è caso, il dato demografico, interpretato in particolare sul piano economico.

Dagli *Annuari statistici del Comune di Napoli* si rileva che la popolazione ha segnato, lungo i tre ultimi decenni, le seguenti cifre:

1921	672.400	(indice 100,0)
1931	839.900	(indice 124,9)
1941	942.000	(indice 140,1)
1951	1.011.919	(indice 150,0)

L'accrescimento di circa 339.000 abitanti nel trentennio (da 11 a 12.000 nella media annua) è l'effetto congiunto, da un lato, della diminuita mortalità, della resistente natalità, della costante nuzialità; dall'altro lato, del prevalere a carattere quasi continuativo del fatto immigratorio sul fatto emigratorio.

Si osserva tuttavia, sul complesso, che il peso dell'accrescimento è venuto scemando di decennio in decennio: 167.500 unità dal 1921 al 1931; 102.100 dal 1931 al 1941; 69.900 dal 1941 al 1951.

E sul particolare si nota che l'immigrazione ebbe minime espressioni dal 1921 al 1931: massime e influenti espressioni soprattutto nel periodo 1932-1940 (in cifre relative, fra il 20 e il 30 per mille abitanti): medie dopo il 1940 e pressochè equivalenti alle espressioni della emigrazione (1950, immigrazione 12,12 per mille: emigrazione 11,86 per mille).

Un confronto con qualche città e provincia e regione del Nord renderà particolarmente viva la situazione demografica che esaminiamo (termini di confronto 1936 e 1951).

		Comune	Provincia	Regione
1936	Napoli . . .	865.913	2.192.245	3.698.695
	Torino . . .	637.029	1.168.384	3.506.134
	Milano . . .	1.115.848	2.175.838	5.836.342
1951	Napoli . . .	1.011.919	2.079.074	4.338.699
	Torino . . .	712.596	1.427.089	3.513.111
	Milano . . .	1.268.994	2.500.128	6.560.721
scatti	Napoli . . .	+ 146.006 (+ 16,9 %)	— 113.171 (— 5,2 %)	+ 640.004 (+ 17,3 %)
	Torino . . .	+ 75.567 (+ 11,9 %)	+ 258.705 (+ 22,1 %)	+ 6.977 (+ 0,2 %)
	Milano . . .	+ 153.151 (+ 13,7 %)	+ 324.390 (+ 14,9 %)	+ 724.378 (+ 12,5 %)

Gli accrescimenti massimi in termini relativi sono segnati dal Comune di Napoli e dalla Regione campana: i minimi dal Comune di Torino e dalla Regione piemontese.

Giova infine tener nota della distribuzione geografica degli abitanti: la quale, per chilometro quadrato di superficie territoriale, è a Napoli-provincia, di 1.731 unità, contro 202 a Torino e 866 a Milano.

E tuttavia, il fatto dominante dell'area depressionaria napoletana non sta nell'incremento demografico in sè isolatamente considerato, bensì nel particolare rapporto che si è venuto caratterizzando in senso negativo tra *l'incremento della popolazione complessiva e l'incremento della popolazione attiva*: fenomeno che, già per sè grave, acquista senso di gravità anche maggiore a cagione del suo progressivo accentuarsi, per cui *sovra una quota decrescente di elementi attivi (in quanto oc-*

cupati) preme una quota crescente di elementi inattivi (in quanto non occupati).

Se si aggiunga che il gruppo demografico in età lavorativa, cioè compreso fra i 15 e i 65 anni, cresce con velocità maggiore della popolazione totale, si vedrà quale nuovo indice di aggravamento si venga a radicare sulla difficile situazione.

Si tratta di magnifiche energie potenziali di lavoro e di produzione economica, dannate alla inattività: inattività che, conseguentemente accompagnata ad una insufficienza relativa di nutrizione, può, a un certo punto di sviluppo del fenomeno, diventare fatalmente causa di una loro progrediente depauperazione fisiologica non priva di incidenze sfavorevoli (alme-

no in un primo tempo) sullo stesso piano di un'eventuale chiamata di quelle energie verso forme di attività produttive.

Un raffronto fra la Campania e il complesso delle regioni settentrionali, dice quale sia

la vistosità dell'accrescimento di popolazione inattiva annotato in parallelo con il decremento della popolazione attiva, a partire dall'unità nazionale (1871, indice 100) fino all'antivigilia dell'ultima guerra mondiale.

	1871	1936
CAMPANIA.		
Agricoltura unità	818.915 = 100	663.141 = 81
Industria »	374.323 = 100	361.675 = 97
Altre attività »	406.849 = 100	347.732 = 86
Totale popolazione attiva »	1.600.037 = 100	1.372.528 = 86
ITALIA SETTENTRIONALE.		
Agricoltura »	4.165.609 = 100	3.611.950 = 87
Industria »	1.520.200 = 100	3.057.522 = 201
Altre attività »	1.227.301 = 100	1.940.792 = 158
Totale popolazione attiva »	6.913.110 = 100	8.610.264 = 125

Dunque, mentre il movimento della popolazione attiva complessiva saliva nel settentrione d'Italia da 100 a 125, scendeva invece nella regione di cui Napoli è capoluogo da 100 a 86. Lo scarto fra le due zone, non fortissimo nell'agricoltura, dove anzi esse scendevano rispettivamente a 81 e 87, diventava imponente nell'industria, dove le due zone divergevano di netto, scendendo la Campania all'indice 97, salendo invece all'indice 201 il Settentrione: e notevolissimo si rivelava nelle altre attività, dove alla caduta della Campania all'indice 86 faceva contrasto l'ascesa del Settentrione all'indice 158.

Come dopo il 1936 si sia comportato il preoccupante fenomeno si può desumere con

sufficiente approssimazione dai dati relativi al censimento industriale 1937-1940 raffrontati a quelli non ancora definitivi del censimento generale 1951.

Schematizziamo il confronto nella seguente tabella comparativa, ancora per i tre comuni di Napoli, Torino, Milano, per le relative provincie e per le relative regioni. Il confronto viene qui fatto fra le unità occupate nell'industria e il totale della popolazione, nei due diversi censimenti ed entro i limiti non definitivi della loro confrontabilità. Indichiamo in cifre assolute le unità occupate: in per cento il loro rapporto alla popolazione negli anni indicati, e, negli scatti, l'altezza della caduta o dell'aumento.

	Comune	Provincia	Regione	
1937-40	Napoli	90.141 = 10,4 %	152.817 = 7 %	226.855 = 6,1 %
	Torino	189.189 = 29,7	279.848 = 24,0	596.478 = 17,0
	Milano	342.247 = 30,7	578.684 = 26,6	1.163.107 = 19,9
1951	Napoli	75.879 = 7,5 %	115.931 = 5,6 %	205.198 = 4,7 %
	Torino	214.195 = 30,1	333.966 = 23,4	624.940 = 17,8
	Milano	364.253 = 28,8	635.062 = 25,4	1.255.452 = 19,1
Scatti	Napoli	— 14.262 = — 15,8 %	— 36.886 = — 24,1 %	— 21.657 = — 9,5 %
	Torino	+ 25.010 = + 13,2	+ 54.118 = + 19,3	+ 28.462 = + 4,8
	Milano	+ 23.006 = + 6,7	+ 56.118 = + 9,7	+ 92.344 = + 7,9

La situazione, come da queste cifre appare, era già notevolmente inferiore per Napoli la sua Provincia e la sua regione rispetto alle altre zone del confronto, all'epoca del censimento industriale del 1937-40. Contro i 29,7 occupati nell'industria ogni cento abitanti a Torino e i 30,7 a Milano, Napoli non ne contava che 10,4. Torino dunque che aveva una popolazione di circa 637 mila abitanti contava 189 mila occupati nell'industria. Napoli, che aveva 228 mila abitanti di più, ne contava 99 mila di meno.

Così le Province. Quella di Napoli aveva occupato nell'industria il 7 per cento della sua popolazione: in cifra assoluta, 152.817 unità. Quella di Torino il 24 per cento: in cifra assoluta, 279.848 unità. Quella di Milano il 26,6 per cento: in cifra assoluta 578.684 unità.

Analogamente per le tre rispettive Regioni. Dove la Campania aveva 226.855 unità occupate, corrispondenti al 6,1 per cento della popolazione: contro le 596.478 unità del Piemonte, pari al 17 per cento; e il milione e 163.107 unità della Lombardia, pari al 19,9 per cento.

Ma la situazione comparativa è poi peggiorata ancor di più: sì che oggi Napoli, invece di 90 mila occupati nell'industria non ne ha più che 75 mila, e il 10,4 per cento d'allora si è ridotto al 7,5: laddove Torino dai 189 mila è salito ai 214 mila, e il suo 29,7 per cento è divenuto un 30,1 per cento: mentre Milano, pur scendendo dal 30,7 al 28,8 per cento, ha visto salire la cifra assoluta delle unità occupate nell'industria da 342 mila a 365 mila. La perdita per Napoli è di 15,8 unità su cento unità occupate nel 1937-40: il guadagno di Torino è di 13,2 unità; quello di Milano è di 6,7 unità.

Contemporaneamente la provincia di Napoli segna oggi 36.856 unità occupate in meno, rispetto al precedente censimento: è una perdita del 24,1 per cento: e mentre la percentuale degli occupati rispetto al totale della popolazione era uguale allora al 7 per cento, oggi è scesa al 5,6 per cento. In direzione contraria si è mossa la provincia di Torino, che ha elevato di 54.118 le sue unità occupate, con un aumento dunque del 19,3 per cento, mantenendo pressochè immutato il per cento

degli occupati nell'industria rispetto alla popolazione totale. E così la provincia di Milano: che mantenendo anch'essa pressochè immutata quest'ultima percentuale, ha veduto crescere di 56.118 unità (dunque del 9,7 per cento) la sua popolazione così occupata.

Nè diverso risultato si ha, qualora si osservi l'andamento del fenomeno sul piano regionale. La Campania ha ridotto dal 6,1 al 4,7 per cento della sua popolazione i suoi occupati, perdendone 21.657 unità, e cioè il 9,5 per cento. Il Piemonte invece ha aumentato lievemente, dal 17 al 17,8 per cento rispetto alla sua popolazione, le sue unità occupate: le quali, rispetto al loro gruppo sono salite di 28.462 unità, pari a un 4,8 per cento. E la Lombardia, pur abbassando di una piccola frazione di punto il per cento degli occupati nell'industria rispetto all'intera popolazione, ne ha però accresciuto il numero di oltre 92 mila unità, cioè di un 7,9 per cento.

Pur non pretendendosi la precisione assoluta di questi confronti (data la diversità dei criteri di classificazione nell'uno e nell'altro censimento, e la non definitiva certezza allo scrupolo dei dati del 1951) è tuttavia innegabile che le fonti ufficiali d'informazione riflettono sostanzialmente e denunciano uno stato di cose che avremmo torto di ignorare. Balza da queste cifre e da questi confronti il trististante profilo dell'area economicamente depressa di Napoli e del suo *hinterland*: e già si può presumere in quale povertà viva troppo gran parte della sua popolazione.

B) RILIEVI PARTICOLARI SULLO STATO ECONOMICO DELLA POPOLAZIONE.

Ma la misura dell'accennata povertà si fa più concreta se, continuando sul piano della nostra obbiettiva indagine, noi ne vogliamo, come dobbiamo, rilevare taluni indici diretti.

a) *Il reddito.*

E in primo luogo *il reddito della popolazione*. Dai dati raccolti per la predisposizione del materiale occorrente all'odierno assunto, traggio la possibilità di stabilire un quadro che rispecchi sufficientemente la realtà delle cose qual'era nell'ultimo decennio anteriore

alla guerra mondiale 1939-1946 (1): con la certezza che, nel periodo succeduto a quelle rilevazioni sino ad oggi, tale realtà non solo non è mutata in meglio, ma è purtroppo peggiorata.

Assumendo come termine di studio la Regione, e polarizzando la comparazione sulla Campania rispetto al Piemonte e alla Lombardia, si prospettano alla vostra attenzione i seguenti dati (1):

	1928			1938			INCREMENTO	
	reddito totale	reddito individuale medio	ind. = 100 Campania	reddito totale	reddito individuale medio	ind. = 100 Campania	reddito totale	reddito individuale
	(miliardi)	(lire)		(miliardi)	(lire)		%	%
Campania	5,7	1.600	100	6,3	1.696	100	1,9	6-
Piemonte	11,7	3.372	200	13,6	3.870	228	16,2	14,7
Lombardia	16,5	3.062	181	21,2	3.636	214	29,0	18,7

Questo quadro, veduto in collegamento con la popolazione di ciascuna delle tre Regioni, mette in luce due fatti. Da una parte il basso livello in termini assoluti del reddito globale della popolazione insediata nella Campania, in confronto a quella stanziata nel Piemonte e nella Lombardia. La Campania, che nel 1938 aveva una popolazione pressochè uguale al Piemonte, aveva un reddito inferiore alla metà di quello del Piemonte, con un peggioramento rispetto al 1928: e nei confronti con la Lombardia, con una popolazione di appena un terzo inferiore, aveva un reddito inferiore di tre quarti: anche qui con un peggioramento sul 1928. E il reddito industriale medio dell'italiano campano, già nel 1928 inferiore alla metà del reddito del piemontese, e quasi d'altrettanto rispetto al lombardo, segnava nel 1938 un peggioramento di quel rapporto assai forte rispetto al primo termine del raffronto (Piemonte), e abbastanza sensibile anche rispetto al secondo (Lombardia) (1).

Dall'altra parte, la semplice visione del

(1) Per il 1928 ved. la rivista « La vita economica italiana », 1935, n. 2. — Per il 1938 ved. le « Statistiche sul Mezzogiorno » (SVIMEZ), 1950.

(1) Il reddito individuale medio della Campania nel 1928 non era ancora il peggiore: stavano più in basso le cifre della Sicilia (1.937) e della Puglia (1.491). Nel 1938 invece era l'ultimo: lo avevano sorpassato la Puglia (1.796) e la Sicilia (1.736).

quadro rende chiaro lo stato di *pesantezza* del reddito della Regione campana e della sua media individuale in confronto all'*agilità ascendente* degli analoghi dati per la regione piemontese e per la regione lombarda, nonché delle relative medie individuali. Là quel reddito stagna su un piano di meschinità economico-sociale estremamente tardo a muoversi (96 lire d'accrescimento del dato individuale medio fra due rilievi distanziati di dieci anni!...): qua un'elasticità che agevola una continua ascesa umana verso livelli crescenti di benessere (da 500 a 600 lire in più fra i due analoghi rilievi). Il che, tradotto in termini relativi corrisponde (diciamo del reddito individuale medio) ad un incremento decennale del 6 per cento nella Campania; mentre sale al 14,7 per cento nel Piemonte e al 18,7 per cento nella Lombardia. Confermano gli indici i quali, fatta 100 la Campania, danno uno scatto da 200 a 228 per il Piemonte, e da 181 a 214 per la Lombardia.

Altra notevole testimonianza dello stacco fra le condizioni economiche generali della Campania rispetto al Piemonte e alla Lombardia erompe dall'analisi che si voglia condurre intorno alla composizione percentuale del reddito rapportato alle fonti dell'economia: l'agricoltura, l'industria e altre. Assumendo come termini di confronto i due estremi del decennio 1928-1938, ecco lo sviluppo di questa composizione:

	PERCENTUALE DI REDDITO DA								
	Agricoltura			Industria			Altre fonti		
	1928	1938	Differ.	1928	1938	Differ.	1928	1938	Differ.
			%			%			%
Campania	32,2	33,3	+ 3,4	30,7	26,0	- 15,0	37,1	40,7	+ 9,7
Piemonte.	30,7	24,3	- 20,8	41,6	51,6	+ 24,0	27,7	24,1	- 13,0
Lombardia	22,5	21,7	- 3,5	44,8	52,3	+ 16,7	32,7	26,0	- 20,4

Dove si vede come, nell'intervallo dei dieci anni immediatamente anteriori alla guerra, su 100 lire di reddito globale l'aliquota tratta dall'agricoltura rimanesse pressochè stazionaria nella Campania come nella Lombardia, là con punti 1,1 in più (il che indica una lieve tendenza all'accrescimento = 3,4 per cento), qua con punti 0,8 in meno, con lievissima tendenza alla diminuzione = 3,5 per cento): mentre si è nettamente ridotta nel Piemonte con un salto in basso di punti 6,4 (il che denuncia un'assai forte tendenza alla diminuzione = 20,8 per cento).

Per contro (l'aliquota tratta dall'industria su 100 lire di reddito globale, si è flessa tanto violentemente nella Campania quanto al contrario è violentemente cresciuta in Lombardia (là un - 15 % qua un + 16,7 per cento), senza dire del sorprendente balzo di un 24 per cento in avanti realizzato dal Piemonte, che fra le due date cresce di ben 10 punti, portandosi da un'aliquota 41,6 a un'aliquota 51,6 e così segnando un decisissimo movimento verso l'espansione industriale.

Quanto all'aliquota di reddito derivante da attività diverse dall'agricoltura e dall'industria, è molto notevole il loro abbandono in Lombardia e in Piemonte, mentre è notevole il loro accrescimento nella Campania: nel che ancora si riflette la posizione economica della Lombardia e del Piemonte rispetto a quella della Campania: lassù, mentre crescono fortemente la percentuale del reddito tratto dalla industria, declinano per contro le percentuali tratte da altre fonti (come già dall'agricoltura, almeno in Piemonte): quaggiù, mentre diminuisce fortemente la percentuale

tratta dall'industria, si nota uno sforzo teso a compensare la perdita rivolgendosi ad altre fonti (come già all'agricoltura), con un successo che non si può dire notevolissimo.

Deduciamo pertanto che il rapporto tra le componenti del reddito denuncia per la Campania un grado di sviluppo notevolmente inferiore a quello delle più avanzate regioni del Nord (avanzate, diciamo, nel senso della dinamica economica), con una tendenza alla stabilizzazione del rendimento della terra, con un pronunciato decadere dell'attività produttiva industriale, con un chiaro affidarsi a qualunque altra forma di operosità redditizia per ridurre l'asprezza dello stato economico generale.

Or tenendo presente che Napoli e la sua zona immediata, per il suo sistema portuale, per il suo sistema ferroviario, per il suo stesso addensamento demografico, soprattutto dall'industria e da tutte le attività da questa direttamente scaturenti dovrebbe trarre i mezzi della sua rinascita e di un suo consolidato avvenire, mentre un assai meno efficiente appello potrebbe fare all'agricoltura, comprenderà ognuno come, con codesta sua propria economia urbana in forte squilibrio e con codesto suo isolamento economico dal proprio *hinterland*, e con l'aggravante di uno sfortunatissimo periodo bellico e post-bellico, Napoli si presenti oggi più che mai sul piano delle città d'Italia (e sullo stesso piano degli interessi e della dignità della Nazione) in una situazione così grave da potersi definire tragica se non temessimo un'accusa di abusato pessimismo verbale.

Un'accusa d'altronde destinata a cadere prima ancora d'esser pensata, sol che ci poniamo dinanzi, quali termini sintetici di confronto, da una parte il reddito individuale medio italiano, dall'altra il reddito individuale medio della Campania affiancato a quelli del Piemonte e della Lombardia: poichè, fatto 100 nei due tempi il primo termine, seguivano nel 1928 rispettivamente per la Campania l'indice 78 e per il Piemonte e per la Lombardia gli indici 156 e 141: e nel 1938 per la Campania l'indice 65, contro il 149 e il 140 rispettivamente del Piemonte e della Lombardia.

Il reddito di ogni Paese è poi anche suscettibile di esame sotto l'aspetto dell'origine immediata, dico della funzione lavoriera oppure capitalistica esercitata dai suoi produttori. Ora, se noi su 100 lire di reddito vogliamo discriminare la porzione di reddito lavoriero e la porzione di reddito capitalistico, si rileva che nel periodo intervallare fra le due ultime grandi guerre, di fronte ad una aliquota del 57,54 per i redditi di lavoro e del 42,46 per i redditi capitalistici sul piano nazionale, la Campania figurava rispettivamente per un 51,92 e un 48,08: il che poneva ivi l'aliquota più bassa fra tutte le regioni d'Italia per i redditi da lavoro, e l'aliquota più alta per i

redditi capitalistici. Un tale squilibrio, che alla esiguità massima dei primi aggiunge la concentrazione massima nei secondi (redditi di capitale e di impresa), denuncia ancor esso, sia pure indirettamente, quella bassezza di livello di vita del popolo napoletano, che già per altri aspetti abbiamo rilevato e che ognuno potrebbe, con dolore e con mortificazione, constatare sul luogo.

b) *Valori della produzione, delle imposte, dei consumi.*

Anche si reputa utile — agli effetti di una pronta comprensione dell'indilazionabilità dei provvedimenti che col presente disegno di legge si propongono — contemplare l'espressione quantitativa di taluni fenomeni che ci sembrano particolarmente rilevanti per definire la situazione della provincia di Napoli, raffrontata ancora a quelle di Torino e di Milano. Si tratta di valori relativi alla produzione, a talune imposte, a taluni consumi (1).

(1) I dati di cui ci siamo serviti per comporre questo quadro sono tratti da alcune indicazioni comprendenti tutte le provincie italiane, pubblicate in « Moneta e credito » 1949.

	Napoli	Torino	Milano
PRODUZIONE.			
Valore produzione agraria per abitante L.	11.238 (= 100)	22.827 (= 203)	16.927 (= 151)
Reddito fondiario e agricolo per abitante »	797 (= 100)	1.884 (= 236)	1.172 (= 147)
Valore concimi chimici impiegati per abitante »	895 (= 100)	1.329 (= 148)	810 (= 91)
IMPOSTE.			
Ricchezza mobile per abitante L.	4.151 (= 100)	13.344 (= 321)	14.264 (= 344)
I. G. E. per abitante »	3.045 (= 100)	9.523 (= 313)	18.780 (= 617)
Tassa di registro per abitante »	401 (= 100)	836 (= 208)	1.224 (= 305)
Imposta di successione per abitante »	36 (= 100)	183 (= 508)	268 (= 744)
CONSUMI.			
Autovetture private per 1.000 abitanti n.	3,6 (= 100)	11,0 (= 306)	13,3 (= 369)
Autocarri e rimorchi per 1.000 abitanti »	3,5 (= 100)	7,9 (= 226)	8,2 (= 234)
Utenti telefono per 1.000 abitanti »	11,8 (= 100)	42,4 (= 359)	62,9 (= 533)
Abbonati radio per 1.000 abitanti »	46,7 (= 100)	109,3 (= 234)	114,8 (= 246)
Spesa spettacoli per abitante L.	1.450 (= 100)	2.496 (= 172)	2.411 (= 235)
Spesa per tabacchi per abitante »	5.761 (= 100)	6.736 (= 117)	7.232 (= 126)
Camere d'albergo per 1.000 abitanti n.	3,6 (= 100)	5,8 (= 161)	3,2 (= 89)

Gli scarti sono spesso così forti che si commentano da sè: si vedano per i consumi le differenze relative alle autovetture private, alle utenze telefoniche, agli abbonamenti radio, agli spettacoli: si veda per i tributi la ricchezza mobile e l'imposta generale; si veda infine, per la produzione agricola, il valore per abitante che è, per la provincia di Napoli, esattamente la metà di quello di Torino.

c) Il problema edilizio.

Non è possibile trascurare un altro degli aspetti più gravi della situazione: riguarda il *problema edilizio*. Napoli è l'unica fra i Comuni capoluoghi di regione, dove, ad una popolazione del 1951 cresciuta di 172.000 abitanti rispetto a quella del 1931, corrisponde un numero di vani utili inferiore di 3.000 unità rispetto a quelli di allora.

Vedansi i dati e i confronti, secondo lo stile che abbiamo adottato sin dall'inizio della nostra relazione.

	VANI UTILI ESISTENTI					
	totale		per abitante		Indice	
	1931	1951	1931	1951	1931	1951
Napoli	466.000	463.000	0,56	0,46	100	100
Torino	514.000	631.000	0,87	0,89	155	193
Milano	791.000	1.012.000	0,82	0,80	146	174

Dunque, mentre a Napoli i vani utili esistenti sono diminuiti di 3.000 unità, a Torino sono cresciuti di 117.000 unità, e a Milano di 221.000. Dato l'accrescimento della popolazione avvenuto in quell'ultimo ventennio, che per Napoli ammonta (come detto) a 172.000 abitanti per Torino a circa 80.000 e per Milano a circa 160.000, immagina ognuno quanto alto debba essere il grado di affollamento del comune di Napoli: e quanto preoccupante sotto ogni aspetto; e igienico, e morale.

d) *La disponibilità di acqua.*

A proposito del problema igienico, è utile richiamare il pensiero al *problema della disponibilità d'acqua*, si nota, essendo l'importanza del consumo di questo elemento base della vita per definire il grado di benessere e di elevazione di un popolo.

Orbene, contro i 373 litri al giorno per abitante che si hanno a Milano sta una disponibilità di soli 158 litri a Napoli. L'indicazione statistica è del 1948: sufficientemente attendibile per definire la situazione d'oggi. Situazione, del resto, non di oggi soltanto: infatti nel 1925 Napoli disponeva di 139 litri contro i 266 di Milano: il che significa che la situazione comparativa è oggi peggiore che nel 1925, poichè mentre la disponibilità è cresciuta a Milano di 107 litri-giorno per abitante, essa non è cresciuta a Napoli che di 19 litri. Nè sono possibili meno melanconici con-

fronti con altre città, quando è documentato che la disponibilità di Torino e Genova nel 1925, rispettivamente pari a 217 e 263 litri-giorno-abitante, s'approssimava a quella di Londra (237), si svolgeva verso quella di Stoccolma (275), pur rimanendo ancora al disotto di quella di Ginevra (329), e, assai più, delle grandi città americane (esempio: Pittsburg 1.038, Denver 1.350, Buffalo 1.360, ecc.).

e) *Il problema ospedaliero.*

E qui il discorso si deve collegare al *problema ospedaliero*. Non diremo che in Italia la soluzione di questo problema abbia raggiunto i vertici della desiderabilità: tuttavia, malgrado la distanza che ancora ci separa da altri Paesi, per esempio l'Inghilterra, la situazione generale è sensibilmente migliore di quella della zona napoletana, e ancor migliore di quella della sua regione. La insufficienza relativa massima si ha negli istituti ospedalieri della provincia di Napoli dove si dispone di 2,78 posti-letto per ogni 1.000 abitanti, contro 5 nel Nord: alquanto minore negli istituti sanatoriali (2,37 contro 2,77) e negli istituti psichiatrici (1,11 contro 2,07). In complesso si contano 6,26 posti-letto nella provincia di Napoli contro 9,84 nel complesso delle provincie del Nord.

f) *La finanza locale.*

Il complesso stato di cose che definisce l'area depressionaria napoletana si specchia nella

situazione permanentemente e violentemente passiva del bilancio del comune di Napoli: fenomeno che senza dubbio trova la sua motivazione principale nel persistere d'una economia generale di scarsa produttività e di mediocrissimi redditi, e che, lungi dall'attenuarsi, si è venuto via via aggravando dopo la guerra. Si veda nel quadro che segue, e che abbiamo compilato sulla scorta dell'« Annuario statistico italiano » per il 1951, del « Compendio statistico 1952 », e di documenti tratti direttamente da quella Amministrazione comunale, la marcia in parallelo delle entrate e delle

uscite di parte effettiva e delle entrate e uscite per movimento di capitali, a partire dal 1945.

Si tratta di sette esercizi finanziari: tre del periodo postbellico anteriore alla ripristinata normalità della vita politica italiana, e quattro del periodo attuale.

Diamo nella prima parte del quadro (A), i dati sintetici di tutto il settennio: nella seconda (B) i dati specifici del quadriennio coincidente con la piena ripresa anzidetta (le cifre esprimono milioni).

(A)

ANNI	PARTE EFFETTIVA			MOVIMENTO DI CAPITALI		
	Entrate	Uscite	Differenze	Entrate	Uscite	Differenze
1945	1.393,6	1.920,2	— 526,2	0,1	14,2	— 14,1
1946	2.622,9	3.270,3	— 647,4	632,1	14,7	+ 617,4
1947	5.058,1	6.737,9	— 1.679,8	1.450,0	19,1	+ 1.430,9
1948	7.487,5	9.781,1	— 2.293,6	4.715,3	2.421,7	+ 2.293,6
1949	8.869,9	11.512,8	— 2.642,9	2.483,1	45,9	+ 2.437,2
1950	7.962,0	12.732,0	— 4.770,0	4.294,0	81,0	+ 4.213,0
1951	8.795,0	14.140,8	— 5.345,8	16.282,8	4.177,8	+ 12.105,0

Tre rilievi sono da farsi a questi dati riassuntivi. Il primo riguarda i movimenti di parte effettiva. Le entrate si elevano fortemente fra il 1945 e il 1949: poi battono un ritmo di stazionarietà. È anche da notare che nelle entrate si computano cospicue cifre per *contributi statali e integrativi*: così sui 7.487 milioni del 1948 se ne hanno 3.350 di contributi; sugli 8.869 del 1949 se ne hanno ancora 3.350; poi 2.145 sui 7.962 del 1950; infine 2.320 sugli 8.795 del 1951.

Quanto alle uscite, il movimento relativo non segna alcuna stazionarietà: sì che, mentre nel 1951 l'entrata rappresenta un moltiplicatore 6,3 applicato all'entrata del 1945, l'uscita rappresenta invece un moltiplicatore 7,4. E il de-

ficit di bilancio da 526 milioni è salito a 5.345 (1).

Per quello che tocca il movimento di capitali, assai notevole è il crescente divario fra i capitali in entrata e i capitali in uscita: segno ancor questo dell'aggravarsi della situazione finanziaria del Comune.

Uno sguardo agli elementi costitutivi dell'una e dell'altra voce ne fa convincente prova.

(1) I disavanzi massimi delle maggiori città italiane riferiti all'esercizio 1950 ammontavano, nell'ordine decrescente, alle seguenti cifre (milioni): Roma 9.707, Napoli 4.770, Milano 3.869, Palermo 2.955, Genova 2.632, Livorno 1.519, Ferrara 1.453, Catania 1.351, Venezia 993.

Attenendoci ai documenti dell'Amministrazione (che recano qualche lieve indicazione diversa dall'« Annuario statistico italiano », e che costituiscono per ogni esercizio il *riassunto generale degli accentamenti*), deduciamo le singole voci di capitali all'entrata e di capitali all'uscita. Ecco per gli esercizi dal 1948 in avanti.

PER IL 1948:

Entrata (milioni).

a) mutui per spese straordinarie	675,1
b) anticipi dello Stato per pagamento stipendi	1.892,4
c) mutui per integrazione <i>deficit</i> bilancio	1.647,7
	<hr/>
	4.215,2

Uscita (milioni).

a) estinzione debiti (mutui e debito unificato)	29,2
b) rimborso allo Stato di anticipi a pagamento stipendio	1.892,4
	<hr/>
	1.921,6

PER IL 1949:

Entrata (milioni).

a) mutui a copertura disavanzo	2.161,8
b) mutui per spese straordinarie	321,2
	<hr/>
	2.483,0

Uscita (milioni).

estinzione debiti	45,8
-----------------------------	------

PER IL 1950:

Entrata (milioni).

a) alienazioni	0,5
b) mutui a copertura disavanzo	4.291,0
	<hr/>
	4.291,5

Uscita (milioni).

a) acquisto beni	0,5
b) estinzione debiti	80,4
	<hr/>
	80,9

PER IL 1951:

Entrata (milioni).

a) mutui per opere pubbliche	11.325,3
b) mutui per spese straordinarie	281,8
c) mutui per copertura disavanzo	4.600,0
d) alienazioni	75,7
	<hr/>
	16.282,8

Uscita (milioni).

a) estinzione mutui	4.073,0
b) quote ammortamenti	104,8
	<hr/>
	4.177,8

Questo vuol dire che, sulle indicazioni qui esposte, i soli mutui passivi per integrazione statale *deficit* di bilancio hanno aggravato la situazione finanziaria del comune di Napoli, nel quadriennio 1948-1951, di un fardello di 12 miliardi e 700 milioni.

Nè a questa indicazione si ferma la situazione debitoria del comune di Napoli. Da notizie tratte per via diretta, il carico totale di questa situazione si raccoglieva, alla data dell'ottobre ultimo, nelle seguenti voci e cifre:

1) Debiti per mutui passivi, contratti soprattutto con la Cassa DD.PP. a ripiano dei bilanci a partire dal 1946, che importano un onere annuo (interessi e quote di ammortamento) di circa 1 miliardo e 100 milioni	16.700.000.000
---	----------------

2) Debiti diversi:

a) verso lo Stato (anticipazioni, speditività arretrate, contributi arretrati Vigili del fuoco e varie)	3.300.000.000
---	---------------

b) verso altri Enti pubblici (contributi arretrati agli Istituti di previdenza, all'Istituto nazionale infortuni sul lavoro, all'Istituto nazionale dipendenti enti locali, rette arretrate dovute a Opere pie) 1.750.000.000

c) verso Istituti finanziari per anticipazioni di cassa (Banco di Napoli, Società Trezza, Italcasse, ecc.) 2.000.000.000

d) verso fornitori ed appaltatori 2.900.000.000

e) per debiti vari e residui passivi minuti 900.000.000

Totale complessivo L. 27.550.000.000

Tenendo presente che per le indispensabili esigenze di cassa dell'ultimo trimestre 1952 si prevedeva sarebbero occorsi altri 2 miliardi e mezzo, il carico attuale di codesta situazione debitoria ammonta oggi a non meno di 30 miliardi. E intanto si apprende che le entrate e le spese di competenza, ragguagliate alle im-

postazioni approvate per il 1952, si esprimono nelle seguenti cifre (calcolo ottobre ultimo):

Entrate effettive L. 7.700.000.000
Entrate per mov. cap. 2.300.000.000

Totale L. 10.000.000.000

Spese effettive L. 17.400.000.000

Spese per mov. cap. 100.000.000

Azienda autofilotramviaria 800.000.000

Totale L. 18.300.000.000

Deficit della competenza . L. 8.300.000.000

Deficit della parte effettiva L. 9.700.000.000

Riferendoci ora, come poco addietro dicevamo, al dettaglio dell'entrata effettiva e della spesa effettiva per l'accennato quadriennio seguito alla ripresa della normale vita politica del Paese, e sempre seguendo i dati dei consuntivi di cui all'« Annuario statistico italiano » del 1951 nonchè al « riassunto » dell'Amministrazione di Napoli, precedentemente citato, schematizziamo la seconda parte del quadro, affiancando i dati di Napoli (per il 1948-1949-1950) con i dati delle maggiori città del Settentrione, a titolo di raffronto.

(B)

ENTRATE EFFETTIVE (milioni di lire).

	ORDINARIE						Straordi- narie	TOTALI
	Rendite patrimo- niali	Sovrim- posta	Imposte di consumo	Valore locativo e imposta di famiglia	Imposte su industr. commer- ci, pro- fessioni	Altre		
NAPOLI								
1948	39,0	47,0	1.638,1	312,5	116,4	1.776,5	3.558,0 (1)	7.487,5
1949	41,6	54,9	2.258,6	574,0	216,0	2.053,1	3.671,7 (2)	8.869,9
1950	63,0	59,0	2.360,0	601,0	345,0	2.052,0	2.482,0 (3)	7.962,0
1951	126,8	72,0	2.823,4	1.027,0		2.022,0	2.722,6 (4)	8.795,0
TORINO								
1948	178,3	129,4	1.874,5	610,1	544,2	1.451,1	845,8	5.633,8
1949	281,7	99,1	2.960,2	630,6	851,3	1.630,4	794,8	7.248,1
1950	267,0	89,0	3.451,0	752,0	608,0	2.065,0	742,0	7.974,0
MILANO								
1948	516,5	68,2	5.543,1	1.500,0	1.645,8	5.416,1	1.033,7	15.723,4
1949	3.050,9	91,0	7.300,0	2.401,0	1.670,1	4.267,2	567,0	19.347,2
1950	1.560,0	75,0	4.352,0	3.205,0	1.079,0	6.689,0	7.059,0	24.019,0
GENOVA								
1948	318,3	42,0	2.030,7	626,9	547,3	1.554,9	677,3	5.797,4
1949	129,6	46,1	3.117,8	810,0	820,3	1.955,6	487,2	7.366,6
1950	204,0	60,0	3.616,0	815,0	660,0	2.220,0	389,0	7.964,0
VENEZIA								
1948	12,0	21,5	885,6	140,0	229,6	1.478,8	135,7	2.903,2
1949	31,3	28,9	1.036,7	259,1	416,9	1.684,2	550,8	4.007,9
1950	41,0	18,0	1.029,0	240,0	164,0	1.827,0	499,0	3.818,0
BOLOGNA								
1948	32,0	40,8	776,8	400,0	159,4	805,7	408,2	2.622,9
1949	43,2	22,0	931,1	550,3	137,7	900,7	733,6	3.318,0
1950	73,0	21,0	993,0	650,0	211,0	1.212,0	714,0	3.874,0

(1) Contributo stat. integrativi 3.350.

(2) Id. 3.350.

(3) Id. 2.145.

(4) Id. 2.320.

SPESE EFFETTIVE (milioni di lire).

	Inter. passivi	Spese generali	Polizia Sanità Igiene	Opere pubbli- che	Pubblica istru- zione	Assi- stenza e benefi- cenza	Altre	TOTALI	Avanzo o disav. effettivo (+ 0 -)
NAPOLI									
1948	234,5	5.887,4	1.503,1	783,7	371,8	933,2	67,4	9.781,1	— 2.293,6
1949	300,1	6.771,5	1.713,1	810,4	464,1	1.200,5	253,1	11.512,0	— 2.642,9
1950	1.874,0	5.750,0	2.158,0	1.221,0	513,0	990,0	226,0	12.732,0	— 4.770,0
1951	1.776,6	5.987,0	2.323,7	1.647,0	802,0	1.326,0	278,4	14.140,8	— 5345,8
TORINO									
1948	252,4	3.945,4	987,2	477,7	411,1	419,0	144,0	6.636,8	— 1.003,0
1949	455,4	4.429,6	1.370,4	1.222,3	958,4	762,8	177,2	9.367,1	— 2.119,0
1950	642,0	4.435,0	1.034,0	1.019,0	470,0	607,0	177,0	8.384,0	— 410,0
MILANO									
1948	549,9	4.653,0	5.824,8	1.823,7	1.780,3	2.670,5	740,6	18.042,8	— 2.319,4
1949	747,3	8.075,7	4.761,5	3.242,6	2.731,5	3.164,9	497,7	23.221,2	— 3.874,0
1950	1.520,0	6.101,0	9.397,0	2.949,0	3.405,0	4.007,0	509,0	27.888,0	— 3.869,0
GENOVA									
1948	149,0	2.374,0	1.718,0	895,0	554,0	1.109,0	299,0	7.098,0	— 1.300,6
1949	258,3	2.354,7	2.106,5	1.210,2	760,9	1.376,1	199,1	8.265,8	— 899,2
1950	549,0	3.282,0	2.382,0	1.439,0	1.372,0	1.375,0	197,0	10.596,0	— 2.632,0
VENEZIA									
1948	31,2	1.674,5	725,1	369,8	195,0	647,7	64,4	3.707,7	— 804,5
1949	86,5	2.414,8	850,3	459,5	295,1	802,8	87,3	4.996,3	— 988,4
1950	137,0	2.565,0	726,0	234,0	274,0	780,0	95,0	4.811,0	— 993,0
BOLOGNA									
1948	55,1	1.031,8	484,4	230,6	417,5	432,5	81,6	2.733,5	— 110,6
1949	54,4	1.569,9	778,3	439,8	691,8	475,1	70,0	4.079,3	— 760,7
1950	114,0	1.742,0	638,0	305,0	600,0	429,0	71,0	3.899,0	— 25,0

La tabella (B) suggerirebbe parecchi confronti. Ci limitiamo ad uno: all'andamento di talune fra le più significative entrate tributarie a Napoli e a Bologna nel 1950. Bologna, che ha 700.000 abitanti meno di Napoli, dunque due terzi di meno, ha un'entrata per valore locativo e imposta di famiglia superiore a quella di Napoli (650 milioni contro 601): e per l'imposta su industrie, commerci e professioni un'entrata di appena un terzo inferiore a quella di Napoli (211 milioni contro 345). Basta la differenza della situazione economica generale delle due città a spiegare queste due entrate comunali, così inferiori per Napoli rispetto a Bologna, la prima assolutamente la seconda relativamente, malgrado Napoli abbia 700.000 abitanti più di Bologna? ... E basta quella differenza a spiegare come il comune di Genova, che ha 400.000 abitanti meno di Napoli, abbia segnato nel 1950 entrate da tributi in cifre superiori, per ogni voce, a quelle di Napoli (sovrimposta 60 milioni contro 59; imposta di consumo 3.616 contro 2.360; valore locativo e imposta di famiglia 815 contro 345; industrie, commerci e professioni 660 contro 345)? ... È possibile che una più attenta preoccupazione finanziaria non possa ridurre questi e altri raffronti a meno violenti divari?... Lo Stato deve sostenere e affiancare con i suoi mezzi le posizioni locali più deboli, specialmente quelle di maggior rilievo demografico e territoriale: lo esige la sua funzione, e lo esige l'interesse della comunità nazionale che a cagione della troppo scarsa vitalità economica di quelle posizioni (Napoli è la culminante) è come premuto svantaggiosamente da una specie di cancro che in permanenza ne riduce le possibilità di un pieno slancio e co-

munque, per la irrepudiabile solidarietà che lega tutte le parti della Nazione, ne assorbe negativamente qualche efficienza di risultati, trasferendosi senza ritorno dalle posizioni economicamente valide alle posizioni economicamente invalide. Ma se questo lo Stato deve fare, è pur necessario che i sostegni finanziari avviati verso le aree depressionarie non siano buttati in pozzi senza fondo, ma costituiscano, per volontà intelligente, tenace ed onesta dei cittadini e degli amministratori di tali aree, le concrete premesse di una stabile sistemazione di quel substrato economico da cui finalmente, oltrechè fonti di benessere per le popolazioni, possano rampollare fonti di men povero nutrimento per gli scarniti bilanci locali. E intanto si veda a Napoli se veramente non si possa trattare la dolorosa materia dei tributi locali insufficienti e di talune spese con qualche già attuale possibilità di alleggerimento di codesta duplice voragine di disavanzi che dà a quel cospicuo Comune un primato di cui esso deve avere la fiera caparbieta di liberarsi con assiduo e meritorio sforzo. Senza di chè bisognerebbe dire che ci sono situazioni radicalmente irrimediabilmente cancerose, destinate a crucciare nei secoli una comunità nazionale dannandola a trascinarsi il peso di una frattura di vergogna fra una porzione fiorente di opere via via produttive ed una frazione languente nelle strettezze di una inguaribile impecuniosità. Deduzione alla quale noi ci opponiamo con tutte le nostre forze, perchè, con fermezza che nessuna difficoltà riuscirà mai a sminuire, noi crediamo che anche le montagne devono piegarsi se e dove lo voglia la volontà degli uomini.

PARTE SECONDA

PROSPETTIVE DI RIMEDI RISOLUTIVI

§ 1. — UNA DIRETTIVA
FONDAMENTALE

Già ci si può domandare ormai come si sia arrivati a un tale stato di cose? Chi volesse rispondere al quesito senza sufficiente conoscenza della materia, e dunque in via di pure ipotesi, dovrebbe dire che:

o non si è mai fatto nulla per impedire un cotale accumularsi di fenomeni depressivi;

o si sono adottate soluzioni improduttive;

o è mancata la tenace e lungimirante volontà di trarre partito da quel che si faceva;

o hanno contemporaneamente operato eventi paralizzanti, più grandi nel loro effetto negativo di quanto grandi non fossero i fattori positivi messi in azione per superare la crescente depressione: come se potenti argini levati per inalveare un fiume fossero via via superati e sommersi da una inesorabile concorrenza del crescere delle acque.

Quale di queste ipotesi è la più attendibile? La prima? No. La storia del nostro Paese, dall'unificazione in poi, offre un rispettabile documentario degli sforzi compiuti per andare incontro al preoccupante problema di Napoli... Può darsi che non tutte le soluzioni siano state all'altezza delle esigenze cui si tendeva a provvedere. Può anche darsi che particolari condizioni d'ambiente abbiano reso meno efficienti gli sforzi. Ma la *causa causarum* sta nel fatto che, premuti da una pressione della popolazione fortemente crescente per la ragione naturale e per la ragione immigratoria, sono venuti a determinarsi e a sovrapporsi tali e così cospicui problemi da lasciare ogni sforzo, pur

non disprezzabile in sé, sempre al disotto della esigenza. Come due linee di marcia sviluppatasi in parallelo, ma con diversa velocità: maggiore, nel caso nostro, quella dei bisogni; minore quella degli sforzi per provvedervi.

Come aggredire una situazione generale siffattamente depressionaria, e debellarla, e avviare la città di Napoli verso un livello di vita meno distanziato dal livello delle altre maggiori città d'Italia? Evidentemente questa mèta è di interesse non soltanto napoletano, se è vero che una viva entità bene soltanto si trova se tutti gli elementi costitutivi siano sani, adeguatamente sviluppati in vista della loro specifica funzione nel tutto, garantiti di continuità dalle loro attrezzature e dai rapporti di razionalità che tra loro li uniscano.

Il problema, che già si esprime qualitativamente con una imponenza che non ha in Italia termini di confronto, si caratterizza peggiorativamente dall'essere circoscritto nello spazio e nella realtà economica, in quanto l'*hinterland* agricolo di Napoli presenta una intensità di sfruttamento e di insediamento umano tale che difficilmente si potrebbe prevedere un incremento di produttività e di occupabilità molto al di là dei limiti attuali. Ciò vuol dire che non si possono coltivare notevoli speranze di avviare verso quell'*hinterland* la soluzione di problemi che il dato demografico ed economico definiscono proprii della città.

E allora? ... E allora bisogna convenire che un superamento reale e definitivo alla rinnovata e acuta crisi della città di Napoli soltanto può attendersi fondatamente da un adeguato e dunque fortissimo sviluppo del piano industriale e del piano dei traffici, *preceduto dall'esecuzione di un non meno imponente pia-*

no di opere pubbliche volte a ricostituire le ricchezze distrutte dalla guerra, a migliorare la dotazione edilizia, a soddisfare le esigenze dell'istruzione pubblica, a fornire quegli elementari servizi d'igiene e di viabilità che un immenso agglomerato demografico postula: complesso di opere senza le quali mancherebbero troppe condizioni d'ambiente che sono fondamentale premessa di qualunque serio ed efficiente sforzo teso ad impiantare ed a far vivere nella città e per la città i polmoni necessari ad uno stabile ed umano respiro. Complesso di opere d'altronde che già per se stesse sarebbero stimolo ad apertura di permanenti canali d'attività economica, in quanto non potrebbero esse realizzarsi senza un imponente consumo di beni strumentali (calce, cementi, materiali da costruzione, ferramenta, legnamerie, ecc.) da prodursi al possibile *in loco*, eccitando non soltanto iniziative cittadine, ma movendo verso di esse il collaborante sforzo produttivo sia dell'immediato retroterra, sia della provincia, sia della regione campana.

Dato mano all'accennato complesso di opere, bisognerà accompagnarvi la graduale realizzazione del piano direttamente legato allo sviluppo industriale, e allo sviluppo dei traffici terrestri e marittimi che con quello hanno intimi rapporti di interdipendenza e di complementarietà, nonchè lo sviluppo dei servizi di varia natura che a quei traffici terrestri e marittimi si collegano. Il tutto veduto in correlazione con adatti sforzi, puntati verso il potenziamento di più vaste zone economiche, per altre vie già operanti in tal senso.

Questo sembra essere, nella sua lapidaria ma chiara sintesi, la linea direttiva dell'azione che dev'essere compiuta.

§ 2. — INNOVARE SUGLI SCHEMI ANTICHI

È stata la linea seguita dagli interventi messi in atto dallo Stato sino ad oggi?

Vedamo i fatti.

Il primo intervento di grande respiro per il potenziamento economico di Napoli risale a un cinquantennio addietro, quando nel 1904 fu creata la zona industriale (« zona aperta »). Quante e quali imprese siano sorte dopo quel

provvedimento e in virtù di esso non sembra agevole stabilire.

Un altro importante intervento, realizzato fra le due guerre mondiali, fu la concentrazione intorno a Napoli di un complesso d'industrie, specie metalmeccaniche (I.R.I.), cui non furono estranee cause d'ordine militare.

Sotto questo aspetto, da informazioni assunte e da documentazioni esaminate, sembra che queste industrie raggiungessero una cifra di 60.000 unità occupate nel periodo di più intensa preparazione bellica: cifra che oggi non supererebbe le 20.000 unità. L'entità di un tale sbalzo denuncia l'errore base in cui si cade quando, capovolgendo la genesi naturale dello sviluppo industriale di una zona si perde di vista che questo sviluppo, se non voglia essere effimero, ha da presentarsi come il logico risultato della naturale lievitazione di un ambiente favorevole, anzichè il frutto forzato di motivi e occasioni aventi carattere di precarietà. Il necessario processo di conversione qualitativa e dimensionale, che sempre tiene dietro allo svanire di quelle occasioni e motivi, pone allora problemi tanto più gravi quanto più forte sia stata la precedente inflazione.

Artificiosa la creazione della zona industriale, artificioso e sproporzionato all'ambiente il promosso sviluppo della metalmeccanica, non poteva, dal congiunto operare di queste due cause, nè radicarsi una stabile attività economica nuova rispondente alle esigenze permanenti della grande metropoli, nè svolgersi quel flusso di iniziative economiche collaterali e complementari che sono la logica conseguenza, e come a dire lo spontaneo richiamo, del consolidarsi d'una situazione industriale preminente via via affermantesi come elemento organico, costituzionale, necessario, di un ambiente geo-demografico dato.

Epperò il risultato dei maggiori provvedimenti specifici adottati, pur non mancato del tutto, è lontano dall'aver assunto quelle dimensioni che l'equilibrio economico e sociale di Napoli avrebbe postulato, e la cui perdurante carenza pone il punto centrico di tutto il problema che stiamo esaminando. Che cosa sono infatti quei 75.000 addetti all'industria nel comune di Napoli, di fronte ai 214.000 del comune di Torino, quando la popolazione di To-

rino è inferiore di 300.000 unità a quella di Napoli?

Che cos'è quel 7 per cento che misura la densità degli addetti all'industria sulla popolazione del capoluogo campano, di fronte al 30 per cento del capoluogo piemontese?

Certamente, sotto il profilo economico considerato in tutti i suoi rapporti di causalità e in tutte le sue motivazioni, sarebbe un errore fermarsi a questi rilievi per trarne qualunque conseguenza: arriveremmo all'assurdo di dire, per esempio, che avendo Torino il 30 per cento di addetti all'industria a Napoli il 7, una parificazione fra le due città sul piano di Torino, popolazioni rispettive date, esigerebbe che Napoli, avendo una popolazione di 1.100.000 abitanti dovrebbe avere qualcosa come un 330 mila addetti all'industria invece dei 75.000, corrispondentemente a un'aggiunta di oltre 250.000 unità. Il che, se si volesse calcolare un investimento di 2 milioni per ogni unità, importerebbe una aggiunta di capitali investiti pari a 500 miliardi.

Ma si potrebbe pensare a un simile carico? E per quali attrezzature industriali? E con quali costi? E per quali mercati? E non avremmo aggravato l'artificio antico? Chiara quella che testè chiamavamo assurdità di deduzioni. E tuttavia, la disparità delle due situazioni industriali che tali calcoli grossamente rivelano, rende l'idea dell'impossibilità di risolvere il problema industriale di Napoli se non lo si colleghi (come fin da principio eravamo indotti a opinare) ad un complesso organico di provvedimenti che abbia per zona d'operazione non solo il territorio che immediatamente circonda la città, ma un ben più vasto *hinterland* provinciale e regionale, coordinato a sua volta con la vita economica di tutta la Nazione.

Questo vuol dire fronteggiare il problema della rinascita industriale di Napoli piazzandosi fuori dagli schemi antichi: come dire che, preso un compasso e puntato uno dei due elementi sulla città di Napoli, l'altro elemento va fatto ruotare per descrivere intorno a quel centro un'ampia fascia, serrando quel centro e questa fascia in un gioco il più ampio e di più fitto possibile di interdipendenze economiche, caratterizzate in sintesi da un adeguato mercato di richieste e di offerte debitamente attrezzato degli indispensabili strumenti di-

retti e indiretti che sono le vie di comunicazione, i mezzi di trasporto, le fonti di energia e gli istituti di preparazione professionale, e sufficientemente appoggiato da indispensabili sostegni finanziari.

Tutto ciò significa che la soluzione del complesso problema economico ed economico-sociale di Napoli in quanto prospettata nel presente disegno di legge, si inserisce immediatamente e logicamente, e — a sommosso parere nostro — deve inserirsi anche funzionalmente, salve le dovute e le necessarie intese con la locale Amministrazione, nel più ampio problema della sistemazione ambientale e preindustriale del Mezzogiorno, quasi come un aspetto particolare, senza dubbio e per più ragioni aspetto saliente di tutta la annosa e grande questione meridionale. Sarebbe pertanto errato giudicare il valore dei provvedimenti che fanno oggetto del disegno di legge in esame e realizzarne il contenuto se noi prescindessimo, non solo dal programma già in stato di avviata esecuzione della Cassa del Mezzogiorno, ma dalle attrezzature funzionali della stessa, nonché dalle opere già in atto, e di quelle già pronte ad esserlo, cui attende, sovra tutti gli altri, il Ministero dei lavori pubblici.

§ 3. — COLLEGARE SCOPI E CONTENUTO DELLA LEGGE IN ESAME AI PIANI DI ELEVAZIONE ECONOMICA ED ECONOMICO-SOCIALE DELLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO E DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

A

Che cosa significa la Cassa del Mezzogiorno anche per la Campania e per Napoli è doveroso tener presente. Attingendo all'ampio documentario che in proposito si possiede, si rileva quanto notevoli siano le dimensioni del piano decennale per ciò che si riferisce alla Campania:

miliardi 32,50 per bonifiche e miglioramenti fondiari;

miliardi 8,228 per sistemazioni montane;

miliardi 38,456 per acquedotti e fognature;

miliardi 12,140 per viabilità ordinaria;

miliardi 11,274 per turismo.

Totale miliardi 102,448.

In questa cifra le quote della provincia di Napoli si distribuiscono rispettivamente così:

miliardi. per bonifiche e miglioramenti fondiari (1);

miliardi 0,856 per sistemazioni montane;

miliardi 19,050 per acquedotti e fognature;

miliardi 1,895 per viabilità ordinaria;

miliardi 8,291 per turismo.

Totale miliardi 30,092.

E per venire a dati più concreti e attuali, ecco l'importo globale delle opere che al 30 aprile 1952 erano state appaltate in Campania:

PROVINCIE	Opere appaltate (1)	Opere finanziate e in corso di appalto
Avellino	2.236.000.000	251.000.000
Benevento	1.414.000.000	233.000.000
Caserta	6.382.000.000	2.918.000.000
Napoli	2.746.000.000	5.488.000.000
Salerno	3.602.000.000	858.000.000
TOTALE . . . L.	16.380.000.000	9.748.000.000

(1) Negli importi sono compresi i finanziamenti per opere di miglioramento fondiario.

Le cifre relative alla provincia di Napoli si scompongono nei seguenti reparti:

	Opere appaltate	Opere finanziate e in corso di appalto
Miglioramento fondiario	21.000.000	—
Bacini montani	198.400.000	—
Viabilità	1.163.000.000	136.000.000
Acquedotti	575.000.000	4.897.000.000
Turismo	789.000.000	455.000.000
TOTALE . . . L.	2.746.400.000	5.488.000.000

(1) L'assenza di cifra non deve indurre in affrettate deduzioni: sarebbero erronee. Sta di fatto che il comprensorio del basso Volturno si stende fino ai margini della provincia di Napoli per la zona a nord di Pozzuoli. Sostanzialmente se ne trae che la bonifica di tale comprensorio ritorna a particolare vantaggio di Napoli e della sua Provincia, sia come mercato di consumo di prodotti agricoli, sia come mercato di

vendita di manufatti. Si può pertanto dire con sicurezza che la imponente spesa di 26 miliardi di lire, quale appunto è destinata a opere di bonifica e di riforma agraria prevista per il Comprensorio in parola, porterà indubbi vantaggi alla provincia di Napoli: senza dire della messa in valore del lido di Cuma e delle terre circostanti.

Il cospicuo importo delle opere finanziate e in corso di appalto riguarda in misura del tutto preponderante gli acquedotti: e quasi completamente l'Acquedotto Campano sussidiario di Napoli, a cui vanno 701 milioni per il Serbatoio di S. Giacomo dei Capri e opere annesse, 1.575 milioni per il primo sifone dalla camera di sbocco della adduttrice del Torano a Napoli, 2.385 milioni per la condotta Cancello-San Giacomo, infine 156 milioni per opere di adduzione ai centri di distribuzione della città di Napoli da alimentare con impianti elevatori.

Abbiamo voluto delineare questi dettagli a dimostrazione, sia della gravità del problema idrico interessante Napoli, sia degli sforzi a cui lo Stato si è impegnato, con le leggi con gli istituti e con le opere, per recare tale problema alla più sollecita e adeguata soluzione.

Il lavoro prosegue con ritmo che induce a bene sperare: almeno così stando a cifre di ancor più recente conoscenza, e che ognuno può vedere nel tredicesimo quaderno di « Documenti di vita italiana » edito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri (dicembre 1952), pagine da 869 a 874.

B

Nè minore testimonianza dello sforzo che lo Stato italiano va compiendo, perchè nei confronti di Napoli la solidarietà nazionale non sia vana parola, si deduce dalla paziente ricerca e dalla finalmente conclusa attesa di controllate informazioni, a cui ci siamo impegnati per assolvere onestamente l'incarico nostro: informazioni che riguardano alcune delle opere di più notevole rilievo eseguite per la città di Napoli da organi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, fra il gennaio 1948 e il 31 dicembre 1952.

Distribuiamo i dati relativi nei seguenti gruppi:

a) *Ufficio del Genio civile* (servizio generale di Napoli).

1. Grande arteria Capo Posillipo-Mergellina: costruzione del 2° lotto del sesto tronco L. 73.421.000

2. Strada di circonvallazione da via U. Maddalena a via S. Maria del Piano L. 51.210.000

3. Pavimentazione della via Riviera di Chiaia gravemente danneggiata da eventi bellici (1°, 2° e 3° lotto) 232.225.000

4. Riparazione dell'Alveo dell'Arenaccia da via Stella Polare al corso Novara, dissestato da eventi bellici 122.747.000

5. Costruzione « Nuova via Marittima » (tratti fra le progressive 2697 e 3357) . 750.000.000 (1)

6. Cavo sottomarino fra Torregaveta e le isole Ischia e Procida, per fornitura di energia elettrica alle due isole precedentemente provviste da centrali termoelettriche a motori Diesel 170.000.000

7. Mercato agricolo. Ricostruzione di n. 56 magazzini per concessionari, distrutti da eventi bellici . 81.700.000

Altre opere riguardano aree immediatamente circostanti. E sono:

8. Acquedotto del Nolano: costruzione del 1° lotto . 73.700.000 (2)

(1) Il comune di Napoli ha progettato la costruzione di una grande arteria denominata « Nuova via Marittima » che, in conformità del piano di ricostruzione dei quartieri Porto e Mercato, deve collegare la piazza Municipio con la zona orientale di Napoli. Da notare che nel quadro dei lavori occorrenti per il funzionamento della nuova arteria sono stati inoltre ripristinati e sistemati n. 3 collettori fluviali urbani con sfoci a mare, per un importo di circa 150 milioni di lire.

(2) La previsione è di 500 milioni. Negli anni 1949 e 1950 vennero eseguiti lavori per la somma sopra indicata. La prosecuzione delle opere è attualmente devoluta alla Cassa per il Mezzogiorno.

9. Agerola: costruzione del civico acquedotto . . . L.	71.448.000
10. Meta di Sorrento: costruzione del ponte sul Rosello, tra i comuni di Meta e di Piano	38.000.000
11. Torre Annunziata: lavori di costruzione fabbricati per senza tetto	128.000.000
12. Anacapri: costruzione, prolungamento e sistemazione della strada di allacciamento con località Tuoro	33.872.000
13. Barano d'Ischia: acquedotto urbano	32.350.000
14. Ischia: completamento strada Ponza - Succhivo - Sant'Angelo (2° lotto) . .	60.000.000
15. Massalubrense: costruzione strada Massa-San Liberatore - Marciano - Termini (1° lotto)	83.750.000
16. Penisola Sorrentina: acquedotto consorziale interessante sei Comuni della penisola	200.000.000
17. Pompei: ampliamento dell'Orfanotrofo « Bartolo Longo » (1° lotto) . . .	120.000.000
Totale del gruppo a) L.	2.472.000.000

b) *Sezione autonoma del Genio civile per le riparazioni dei danni di guerra, nella città di Napoli.*

1. Ricostruzione dell'edificio per i Telefoni dello Stato	260.000.000
2. Riparazione edifici universitari (lavori in corso attualmente)	300.000.000
3. Palazzo della Prefettura	76.000.000

4. Riattazione del complesso « Mostra d'Oltremare e del lavoro italiano nel mondo » . . . L.	200.000.000
5. Stadio Partenopeo (primo lotto: lavori in corso).	475.000.000 (1)
6. Ospedale di Loreto (primo lotto: ultimato) . .	388.000.000 (2)
7. Ospedale dei Pellegrini (primo lotto: ultimato) .	270.000.000 (3)
8. Casa dello Studente (1° lotto: lavori in corso) .	72.000.000 (4)
9. Sopraelevazione della Università	50.000.000
10. Assistenzario liberati dal carcere (lavori in corso, 1° e 2° lotto)	155.000.000
11. Scuole riparate o ricostruite in Napoli e nella Provincia	1.143.238.000
12. Case ultrapopolari (lavori in corso e lavori appaltati)	4.000.000.000
13. Fabbricati per senza tetto (n. 100 fabbricati costruiti)	2.530.996.700
14. Fognature (ripristini in Napoli e Provincia) . .	543.815.000
15. Edifici pubblici vari ripristinati	1.800.000.000
16. Chiese e Istituti di assistenza e beneficenza . .	1.215.312.000
Totale del gruppo b) L.	13.479.361.700

(1) Questo primo lotto esaurirà il bisogno di una capienza di 27.000 posti. La capienza sarà portata successivamente a un totale di 68.000 posti. In vista di ciò è in corso la progettazione di un secondo lotto, il cui importo sembra potrà ammontare intorno a 500 milioni.

(2) Sono prossimi a iniziarsi i lavori del secondo lotto per 464 milioni.

(3) Iniziati i lavori del secondo lotto per 271 milioni.

(4) Si presume una ulteriore spesa di 130 milioni in via di studio.

Mettendo in calcolo i lavori del secondo lotto per l'Ospedale dei Pellegrini, già iniziati per un importo di 217 milioni, la cifra totale, epigrafata in questo gruppo *b*) in 13 miliardi e 479 milioni, sale a miliardi 13 e 750 milioni.

c) Ufficio costruzioni ferroviarie di Napoli.

1. Ripristino della galleria di Posillipo (ex Laziale)	L. 280.000.000
2. Allacciamento stradale e ferroviario del porto di Napoli con sotto-attraversamento della via Reggia di Portici	250.000.000
3. Ampliamento e sistemazione ferroviaria della parte occidentale del porto di Napoli	200.000.000
4. Allacciamento di pozzi artesiani alla rete idrica della città di Napoli	400.000.000
5. Ampliamento del serbatoio Scudillo dell'acquedotto di Napoli	400.000.000
6. Arteria in galleria di comunicazione tra il Serbatoio di Capodimonte e il Serbatoio di Santo Stefano dell'acquedotto di Napoli	200.000.000
7. Ripristino degli impianti di illuminazione della città di Napoli	160.000.000
Totale del gruppo c)	L. 1.890.000.000

d) Opere marittime (Napoli e Provincia).

1. Lavori ultimati fra il 1° agosto 1948 e il 31 ottobre 1952 (opere n. 513)	L. 7.451.040.000
2. Lavori in corso al 3 ottobre 1952 (opere n. 41)	4.808.764.000
Totale del gruppo d)	L. 12.259.804.000

I quattro gruppi di opere, fra le più importanti, si riassumono dunque così:

gruppo <i>a</i>	miliardi	2,472
» <i>b</i>	»	13,479
» <i>c</i>	»	1,890
» <i>d</i>	»	12,260
Totale miliardi		30,101

La cifra non può essere sottovalutata. Essa però non dice tutto lo sforzo che è stato compiuto dallo Stato italiano per la rinascita di Napoli e della Provincia dopo la catastrofe che ha colpito la Nazione negli anni dell'ultima guerra. La misura di questo sforzo è agli atti della Cassa del Mezzogiorno ed è nell'amplissimo documentario del Ministero dei lavori pubblici che, indipendentemente dai dettagli testè forniti e qui conglobati con altre opere, può raccogliersi nel seguente prospetto generale dei lavori ultimati nella città e nella sua Provincia dal 1° gennaio 1948 al 31 ottobre 1952, e di quelli in corso di esecuzione al 31 ottobre 1952.

C A T E G O R I E	LAVORI ULTIMATI		LAVORI IN CORSO DI ESECUZIONE AL 31 OTTOBRE 1952	
	Numero dei lavori	Importo (migliaia di lire)	Numero dei lavori	Importo (migliaia di lire)
Strade	527	3.922.678	18	541.762
Ponti	15	96.562	—	—
Edifici pubblici	448	2.719.717	44	1.052.542
Scuole	268	1.293.379	40	586.701
Chiese ed Istituti di beneficenza	398	1.792.405	94	582.762
Sgombro macerie e varie	378	1.510.840	23	137.643
Acquedotti, fognature ed altre opere igieniche	321	2.471.345	27	1.061.033
Opere idrauliche	42	292.721	2	144.720
Opere marittime	561	7.797.012	41	4.808.764
Costruzione, ricostruzione e riparazione case per senza tetto	202	3.645.121	47	3.284.732
Ricostruzione e riparazione case a cura dei privati e I. C. P.	28.283	7.467.274	9.041	6.758.897
Bonifiche (1)	139	933.075	6	28.465
Nuove costruzioni case popolari	49	1.689.411	25	682.604
Ferrovie: nuove costruzioni	17	350.160	6	52.909
TOTALE	31.648	35.981.700	9.414	19.723.534

(1) Di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Lo sforzo continua. Ne facciamo fede le assegnazioni di bilancio per il corrente esercizio 1952-1953 per i Provveditorati alle opere pubbliche, che qui si trascrivono nell'ordine di grandezza decrescente:

1. Campania, provincie	6,	milioni	1.905
2. Lazio,	» 4,	»	1.700
3. Calabria,	» 3,	»	1.316
4. Sardegna,	» 3,	»	1.260
5. Basilicata,	» 2,	»	975
6. Sicilia,	» 9,	»	888
7. Liguria	» 4,	»	862
8. Marche,	» 4,	»	800
9. Emilia,	» 9,	»	755
10. Veneto,	» 8,	»	691
11. Abruzzo,	» 4,	»	666
12. Toscana,	» 9,	»	471
13. Puglie,	» 5,	»	470
14. Trentino,	» 2,	»	375

15. Umbria, provincie	2,	milioni	350
16. Lombardia,	» 8,	»	324
17. Piemonte,	» 7,	»	307

Vi è dunque un tutto organico di leggi, di enti, di opere, a cui va guardato panoramicamente, per rendersi conto dello sforzo che compie oggi lo Stato italiano a tangibile conforto della volontà di ascesa che a giusta ragione stimola oggi la gente meridionale e in particolare la gente napoletana. Sì che, se hanno diritto al nostro doveroso apprezzamento tutti i provvedimenti che, puntando a tal mèta, furono compiuti in passato, non vi è uomo di equilibrato e obbiettivo giudizio che non debba convenire nel riconoscere nei programmi e negli sforzi di oggi l'azione più vasta, più organica e più razionale finora compiuta per Napoli e per il suo onesto e intelligente popolo.

E il successo verrà. Esso si affida, da una parte alla comprensione di tutti che il proble-

ma di Napoli non è soltanto un problema del meridione d'Italia, ma è problema di tutta l'Italia: la quale non potrà che giovare della elevazione di Napoli, e dei territori che su di essa convergono economicamente, ad un piano che, pur inquadrandosi nell'ambiente suo proprio, riduca al possibile le eccessive distanze che la separano dalle più progredite e floride città del Paese.

§ 4. — UN PUNTO CAPITALE: L'ECONOMIA DEL PORTO

Ho detto « pur inquadrandosi nell'ambiente suo proprio ». Intendo dire che tutta l'economia di Napoli e i suoi necessari sviluppi industriali sono naturalmente legati al fatto di essere Napoli città di mirabile vocazione e tradizione marinara. Il problema del suo porto, del massimo di efficienza del suo porto, non può non essere considerato problema di primo piano: tale da dettar esso le linee essenziali e le essenziali direzioni del suo sviluppo industriale inteso nel più ampio senso della parola, secondo quella sintetica tripartita caratterizzazione di cui poco addietro si è parlato. E tale soltanto sarà, se e quando il porto di Napoli riesca ad affermarsi come passaggio obbligato di un movimento di scambi inserviente le esigenze di quello che ha da diventare nel Mezzogiorno un progredito sistema industriale.

Poichè esso è (e più ha da essere) via di transito, fonte promotrice di collegate attività economiche di carattere produttivo e altre, stazione d'arrivo di materie prime e di partenza di prodotti finiti, gioverà aver presenti alcune note in cui si riflette l'economia di codesto porto, quasi centro del bacino mediterraneo e vitalissimo polmone di tutta l'economia napoletana (intendo della città e del suo operoso retroterra).

Spaventosamente colpito dalle vicende della guerra, restituito oggi ad una attrezzatura e ad una funzionalità che pur bisognosa di opere integrative e perfezionatrici, si può considerare con piena fiducia d'avvenire, il porto di Napoli è ancor lontano da quell'intensità di traffici di cui sarebbe capace e che rappresenterebbe in notevole misura, fondendo organicamente navigazione e attività industriale, una sorgente di stabile rinascita per la città e le sue zone integrative.

La mèta a cui si deve tendere sembra potersi raccogliere direzionalmente su queste linee: per le merci, segnare in arrivo materie prime e semilavorati, per serbare vita alle industrie; segnare in partenza prodotti soprattutto dell'industria conserviera, pastificatrice, tessile, manifatturiera: per i viaggiatori, puntare a far del porto lo scalo marittimo necessario per un vasto movimento di emigrazione, di turismo e di affari. Le libere manifestazioni degli scambi internazionali sul piano mondiale, e la evoluzione progressiva delle regioni meridionali sotto l'impulso promotore e affiancatore delle leggi ivi oggi operanti, sono elementi realistici del quadro a cui si può guardare con senso di certezza.

Suffragano del resto la nostra fiducia le indicazioni recentissime dell'andamento economico del grande porto.

A non tener conto dei dati relativi alla navigazione del Golfo e delle Isole Partenopee e Pontine, i valori del traffico marittimo propriamente detto si sono riassunti nel 1951 in 8206 navi in arrivo e in partenza, per un tonnellaggio di *stazza netta* di 20.460.130 tonnellate: cifra, quest'ultima, che ha superato di 2 milioni di tonnellate quella del precedente anno 1950.

Delle 8206 navi ora dette, le unità di bandiera italiana sono state 5453, rappresentanti un complesso di 8.460.358 tonnellate di *stazza netta*: il resto del tonnellaggio, per toccare la cifra dei 20 e più milioni di tonnellate dianzi posti in rilievo, batteva bandiera estera su 2753 unità rappresentanti 11.999.772 tonnellate di *stazza netta*.

Sempre nel 1951, si sono avute in arrivo e partenza, 5.365.145 *tonnellate di merci*, con un aumento di oltre 1 milione e mezzo rispetto al 1950. Il miglioramento è chiaro: e più chiaro appare se si guardi il succedersi delle corrispondenti cifre nel periodo post-bellico, le quali hanno segnato:

per il 1946	tonn. di merci	. . . . .	1.907.000
» 1947	»	. . . . .	1.859.000
» 1948	»	. . . . .	1.604.000
» 1949	»	. . . . .	2.670.000
» 1950	»	. . . . .	3.777.805
» 1951	»	. . . . .	5.365.145

dove si vede quale incoraggiante passo si sia venuto svolgendo, nel seguito ininterrotto degli ultimi quattro anni. Da notarsi in particolare che su 5.365.145 tonnellate la bandiera estera ha conferito nel 1951 un apporto di 4.361.281 tonnellate costituendo il residuo milione l'apporto della bandiera nazionale. E da notarsi ancora che l'apporto della bandiera estera non era stato, nel precedente 1950, che di tonnellate 2.645.672: il che significa per 1951 un aumento del 64,85 per cento.

Sembra poi doversi tener presente che la cennata cifra di 5.365.145 tonnellate trattate nel 1951 si scompone in 3.468.607 tonnellate arrivate e in 896.538 tonnellate partite. La corrente importatrice supera dunque di gran lunga la corrente esportatrice. Questo vuol dire che ci sono vasti margini di utilizzabilità per i noli di ritorno: nel che si vede un'altra ragione per incitare al massimo sforzo onde si determini in Napoli e nel suo *hinterland* immediato e più lontano la più alta possibile capacità di produzione industriale, agricola, e manifatturiera.

A questo proposito giova segnalare quale sia attualmente la composizione delle merci trattate. Sempre riferendoci ai dati del 1951 (la fonte sulla quale elaboriamo queste indicazioni e considerazioni è l'ultima Relazione del Presidente dell'« Ente autonomo del porto di Napoli ») si osserva che su 5 milioni e 375 mila tonnellate di merci trattate, i soli combustibili liquidi contano per 3.890.102 tonnellate:

olio minerale grezzo . . .	2.180.984
nafta	1.057.207
benzina	448.700
petrolio	203.211
	3.890.102

La cifra è certamente grossa: e sta bene. Però, agli effetti dello sviluppo industriale della zona in termini di lavoro (ciò soprattutto importa fissare, in un settore di plethora demografica dalle dimensioni che a suo tempo abbiamo posto in rilievo) quella cifra, tenuto conto della tecnica della raffinazione, non può essere sopravvalutata.

meglio, sotto tale aspetto, il posto del carbone (431.675 tonn.); meglio il grano (258.072 tonn.); meglio infine le conserve alimentari (148.628 tonn.): le quali tre voci recano 838.365 tonnellate ad attività produttive nel senso stretto della parola, il carbone come materia prima per lavorazioni industriali, il grano come animatore di un'industria della pastificazione che già rese Napoli celebre nel mondo, le conserve alimentari come produzione eccezionalmente adatta a tutto il territorio che su Napoli converge, sia per la valorizzazione dei prodotti del suolo, sia per l'attivazione del lavoro industriale, sia infine per l'apporto di buona valuta che ne scaturisce. Al che, se pure in misura meno alta, potrebbero dare buon contributo le esportazioni di frutta fresca e secca, di prodotti orticoli, di pesce secco e conservato.

Resterebbe a dire qualcosa intorno al movimento dei passeggeri. Anche qui bisogna detrarre dai calcoli le cifre relative alle linee locali, inservienti il golfo e le isole partenopee e pontine e considerare soltanto quelle relative ai porti esteri e ai porti nazionali.

Gli imbarchi e sbarchi interessanti i porti esteri sono saliti nel 1951 a 151.284 unità: 101.499 per gli imbarchi, e 49.785 per gli sbarchi. La forte prevalenza degli imbarchi verso porti esteri definisce il porto di Napoli come porto di emigrazione: da ciò traggio un'altra direttiva per la comune azione, pubblica e privata, ed è che si cerchi di legare a quel naturale scalo di deflusso, anzichè deviarle altrove, le correnti emigratorie meridionali, le quali rappresentano la maggiore aliquota nel complesso della emigrazione italiana, come appare dai dati relativi agli espatrii ed ai rimpatrii di emigranti, realizzati nei principali porti d'Italia, quali ci vengono segnalati dall'ultimo « Compendio statistico italiano » (1951) per il 1950.

	Espatri	Rimpatri	Totale
Genova	65.424	19.946	85.370
Napoli	61.146	10.154	71.300
Palermo	6.821	1.426	8.247
Messina	6.615	1	6.616
Livorno	1.738	1.241	2.979

Quanto agli imbarchi e sbarchi interessanti i porti nazionali, il movimento passeggeri del porto di Napoli si riferisce ai porti delle isole di Sicilia e di Sardegna assai più che ai porti del continente. Si ebbe infatti nel 1951 per i primi un complesso di 121.835 unità (67.466 sbarcati e 54.369 imbarcati), e per i secondi 9975 unità (4484 sbarcati e 5491 imbarcati).

Il confronto fra il movimento viaggiatori da e verso i porti esteri e quello da e verso i porti nazionali è anch'esso un indice dell'importanza del porto napoletano nel campo delle relazioni di scambio mondiali. Non c'è terra del mondo verso la quale non puntino le prore napoletane: 101.023 furono i passeggeri affluenti o defluenti verso o dall'America (nord 59.117; sud 41.906); 27.853 verso o dai porti dell'Africa e dell'Asia; 10.622 dell'Oceania; 11.786 dell'Europa. Tutta l'economia portuale, come attrezzature e come servizi d'ogni genere deve svolgersi in vista di queste chiare indicazioni.

§ 5. — L'ECONOMIA FERROVIARIA MARITTIMA

Infine, nei sopralluoghi fatti dal vostro Relatore, un ultimo elemento di particolare rilievo è stato raccolto: quello che si riferisce alla economia ferroviaria in relazione alle particolari esigenze ambientali, economiche, geografiche di Napoli. E poichè queste esigenze sembrano potersi accentrare, come nel loro fulcro e dominante naturale, nel porto, così è al movimento ferroviario marittimo che l'attenzione si è in special modo portata. Anche qui si riflette il ritmo prevalentemente importativo anzichè esportativo che contrassegna la fisionomia di Napoli città di mare. Invero, su un complesso di 672 mila tonnellate di merci partite o arrivate per ferrovia agli scali ferroviari del porto nel 1951, gli arrivi non furono che di 173 mila tonnellate (carri n. 13.218) contro 499 mila di partenze (carri n. 30.232). I 43450 carri complessivi hanno realizzato un movimento portuale mensile medio di 3.621 carri, giornaliero medio 120.

§ 6. — INQUADRAMENTO DEL DISEGNO DI LEGGE.

L'ampia indagine delle componenti dell'economia attuale e dei suoi sviluppi potenziali, che abbiamo ritenuto, più che necessario, doveroso commento fondamentale alla ragion d'essere giustificativa del disegno di legge in esame, ci consente ormai di definire il punto centrico del nostro orientamento per giudicare la portata del proposto provvedimento legislativo.

Questo punto centrico si definisce: 1) nella documentata impossibilità di rimontare la depressione napoletana se non attraverso un graduale procedimento di industrializzazione e di sviluppo dei traffici, nonchè degli affari d'ogni natura ad esso collegati; 2) nella documentata impossibilità di quel processo di industrializzazione della zona napoletana se tale processo non si connetta nelle opere con un affiancatore, energetico, sotto ogni aspetto (tecnico amministrativo morale) severamente condotto processo di potenziamento produttivo, immediatamente della Campania, più in là del Mezzogiorno continentale, soprattutto dei territori volti verso la sponda tirrenica; 3) conseguentemente, nella necessità di considerare il problema di Napoli non come problema a sè stante, ma di considerarlo e collocarlo e risolverlo come parte integrante del problema meridionale, e, con mediati riferimenti e collegamenti, come parte del problema economico nazionale.

Questi tre rilievi del punto centrico criteriologico che ci deve guidare nel nostro compito odierno, mettono su un piano di dovute proporzioni (a parte la sua definita ragione giustificativa) sia la portata del provvedimento che esaminiamo, sia le prospettive dei risultati che se ne possano ragionevolmente attendere.

Quanto alla portata del provvedimento, essa va misurata, non solo dalla cifra complessiva di spese cui esso darà vita. Pur tenuto conto della sua altezza, che non è lieve in sè e che non è lieve rispetto alle attuali possibilità del bilancio dello Stato, non esclusivamente da questa cifra complessiva di spese deve determinarsi il nostro giudizio sul proposto disegno di legge. Se tale giudizio voglia ragionevolmente

esprimersi, non ha da perdersi di vista come esso miri ad infondere nella città di Napoli nuovi e meglio adeguati fermenti di intrinseca vitalità: a fare della città di Napoli il fattore dinamizzante e al tempo stesso il centro di convergenza di un complesso di attività economiche, provenienti dal suo *hinterland* prossimo e dal più lontano. In tal senso, la portata di questo disegno di legge s'inquadra, pur nei suoi specifici aspetti, in quel programma straordinario di opere per il Mezzogiorno d'Italia che, già provviste legislativamente e amministrativamente si riassumono in tre etichette: la Sila, la Cassa del Mezzogiorno, le opere ferroviarie, onde si definisce il programma il più vasto, il più organico, il più razionale fino ad oggi concepito e messo in atto, a immediato beneficio di quella nobile e cospicua porzione del territorio nazionale.

Quanto poi agli sperabili risultati del provvedimento così interpretato e inquadrato, è fuori dubbio che l'esecuzione ovunque tenace, ovunque intelligente, ovunque onesta, dei piani ch'esso è destinato a mettere in azione, riverserà sulla città di Napoli vantaggi che nessuna isolata iniziativa rigidamente locale le potrebbe mai assicurare. Tale sembra essere al vostro Relatore il profilo sostanziale del provvedimento in esame. Nel suo costrutto logico, esso fa vedere come il miglioramento delle condizioni generali del grande capoluogo campano (condizioni edilizie, igieniche, ferroviarie, stradali, scolastiche) conferiranno alla città di Napoli una più alta capacità recettiva degli effetti indotti dallo sviluppo economico-sociale delle circostanti regioni (pur tenuto conto che al complesso di tale effetti indotti altri importanti centri meridionali, particolarmente pugliesi, naturalmente attingeranno anch'essi, come non è escluso siano per attingere — e già di fatto attingono — centri del Nord).

CONCLUSIONE

Su codesta visione del problema attuale di Napoli, visione organica e integrale, ci piace rilevare come si ispiri esplicitamente il presente disegno di legge, se un senso abbia quel cenno della relazione ministeriale che qui si sottolinea: « solo l'incremento di questa econo-

nia, attraverso la bonifica del piano e del monte, la trasformazione agraria e la intensificazione delle colture nel vasto retroterra continentale, che va munito dei mezzi moderni di comunicazione, creando un mercato attivo e sufficiente, può mantenere in vita un sistema industriale ed una rete di traffici che rechi duraturo sollievo e sviluppo alle condizioni della grande città ». Ciò per l'appunto significa che l'esecuzione delle opere pubbliche previste da questo disegno di legge ed i correlativi stanziamenti, come i contributi straordinari a copertura del *deficit* del bilancio comunale, non possono considerarsi che provvidenze a carattere particolare e parziale, nel senso che non sono dirette a risolvere in radice il complesso e vasto problema di Napoli. Ma ciò vuol anche servire a richiamare la nostra attenzione sul fatto che tali provvidenze, sviluppando un'efficacia capace di porre alcune importanti premesse per la sostanziale elevazione della zona depressionale napoletana e così agevolando lo sviluppo di nuove o più ampie attività economiche, conferiscono direttamente alla graduale e progressiva soluzione di quel complessissimo problema. Le opere previste in questo disegno di legge funzioneranno adunque come fattori cumulativi, richiamando verso Napoli l'iniziativa produttiva: richiamandola, dico, soprattutto come intensificazione del potere di attrazione economica che già Napoli sta esercitando, come si può desumere da indicazioni ottenute dalla Camera di commercio locale e dal movimento di finanziamenti industriali che fanno capo al Banco di Napoli. Nè alcuno può seriamente dubitare della possibilità d'una tale intensificazione di richiami, sol che si pensi alla funzione stimolatrice dell'economia ch'è insita nella offerta di nuovi e più perfetti impianti ferroviari, di nuovi e più rapidi mezzi di collegamento fra città e zone periferiche più o meno prossime, di più razionali sistemazioni della rete stradale, di rifornimenti idrici, di impianti igienici ed edilizi, di migliorie nella attrezzatura degli istituti di istruzione civile e professionale, dei mercati, ecc.

Naturalmente, codesta auspicata intensificazione di richiami diventerà tanto meglio e tanto più presto realtà concreta, quanto più si saprà procedere razionalmente al coordinamento delle opere e alla loro graduazione, se-

condo un saggio e obiettivamente praticato principio di priorità nel quadro del tempo e delle disponibilità, ed avendo costantemente presente (non ci stanchiamo di insistere su questo punto, che a noi sembra essere fondamentale) che quanto si farà sul piano delle opere e dei mezzi cittadini (edilizia, allacciamenti ferroviari e marittimi, attrezzature elettriche, telecomunicazioni, impianti portuali, scuole, ecc.) dovrà essere fatto in vista della espansione economica e sociale della metropoli campana in relazione immediata con quel più alto respiro cui tutto il Mezzogiorno è chiamato. Creare opere evocatrici e stimolatrici di una progressiva attività economica: ecco, a parere del vostro relatore, l'anima animante di tutta la soluzione del problema.

Tale appare, nel suo intrinseco contenuto, il disegno di legge che il Governo sottomette all'esame e alla deliberazione del Parlamento: e in questo senso il provvedimento riflette nella sua origine e nelle sue finalità la proposta di legge cui gli onorevoli senatori Giovanni Porzio ed Arturo Labriola hanno affidato la

loro generosa ansia di figli della Città che sopra tutte ci è cara, perchè sopra tutte (se non nella durata, certo nella violenza della prova) ha sofferto il peso dilaniatore e stroncatore della guerra.

Ritiene pertanto la Commissione che unanime debba stringersi intorno alla città di Napoli il volonteroso animo del Parlamento italiano, dando il crisma sovrano della sua approvazione al disegno di legge n. 2277 « Provvedimenti a favore della città di Napoli », e non escludendo che se gli effetti con ferma fiducia sperati, e con tenace onestà di opere cercati, non si dovessero manifestare nella misura e nel tempo che ognuno si attende, non mancheranno, nè Parlamento nè Governo, di riconsiderare obiettivamente lo stato delle cose, nel quadro delle intrascurabili esigenze di tutti i Comuni d'Italia, solidali ieri nella sventura, solidali oggi nella volontà di vivere e di prosperare.

MARCONCINI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

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

Art. 2.

Per il completamento dei lavori di ripristino delle opere di conto dello Stato in Napoli e del Comune di Napoli, distrutte o danneggiate dagli eventi bellici, è autorizzata la spesa di lire 6.500.000.000.

Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'istruzione pubblica e della marina mercantile sarà provveduto al riparto della somma prevista dal presente articolo fra le singole categorie di opere.

In conformità a tale riparto, la somma stessa sarà stanziata negli stati di previsione della spesa dei Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'istruzione pubblica in ragione di complessive lire 1.000.000.000 annue negli esercizi dal 1952-53 al 1956-57 e di lire 1.500.000.000 nell'esercizio 1957-58.

Art. 3.

È autorizzata la spesa di lire 2 miliardi per la costruzione in Napoli di edifici universitari. Tale spesa sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 400.000.000 annue dall'esercizio 1952-53 all'esercizio 1956-57.

L'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato provvederà alla sistemazione dei propri impianti e servizi nella città di Napoli. A tal uopo è autorizzata la spesa di 3 miliardi che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero del tesoro in ragione di lire 500 mi-

lioni annue dal 1952-53 al 1957-58 e versata all'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Art. 4.

La Cassa depositi e prestiti e gli Istituti previdenziali e di assicurazione sono autorizzati a concedere alla provincia ed al Comune di Napoli, per il finanziamento di Opere pubbliche di loro competenza, mutui per un ammontare complessivo rispettivamente di lire 3 miliardi e di lire 32 miliardi.

I mutui da contrarsi dal comune di Napoli sono garantiti dallo Stato. Per i singoli mutui la garanzia sarà prestata con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quelli per l'interno e per le finanze.

Per le opere contemplate dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, è autorizzata la concessione dei contributi statali previsti dalla medesima legge e per le altre quella di contributi nella misura di volta in volta fissata con decreto del Ministro competente, di concerto col Ministro del tesoro, in relazione all'importanza delle opere stesse.

Per la concessione dei contributi previsti dal comma precedente è autorizzato il limite di impegno annuo di lire 300 milioni per gli esercizi dal 1952-53 al 1956-57.

La somma di lire 52.500.000.000 occorrente per il pagamento dei contributi di cui al comma precedente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 300.000.000 nello esercizio 1952-53; di lire 600.000.000 nell'esercizio 1953-54; di lire 900.000.000 nell'esercizio 1954-55; di lire 1.200.000.000 nel 1955-1956; di lire 1.500.000.000 dal 1956-57 al 1986-1987; di lire 1.200.000.000 nel 1987-88; di lire 900.000.000 nel 1988-89; di lire 600.000.000 nel 1989-90 e di lire 300.000.000 nel 1990-91.

Art. 5.

In attesa che apposita Commissione proponga i provvedimenti necessari al riassetto delle finanze del comune di Napoli, è autorizzato a favore del Comune medesimo un con-

tributo annuo per 3 anni di lire 3 miliardi dal 1952 al 1954.

Le somme previste dal presente articolo saranno stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, a decorrere dall'esercizio 1952-53.

La Commissione di cui al 1° comma, composta da un Presidente di Sezione del Consiglio di Stato, da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'interno, delle finanze e del tesoro, sarà nominata con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e presenterà le sue proposte al Ministero dell'interno entro un anno dalla sua nomina.

Art. 6.

All'onere di 5.200.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1952-53 si farà fronte con pari riduzione dello stanziamento del capitolo 467 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio.

Art. 7.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per l'applicazione della presente legge.