

116.

SEDUTA DI VENERDÌ 6 APRILE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Proposte di legge:		
(Annunzio)	6727, 6770	
(Ritiro)	6770	
Proposta di inchiesta parlamentare (Annunzio)	6727	
Interrogazioni (Annunzio)	6770	
Interpellanze e interrogazione sulla situazione geo-economica della città di Trieste (Svol- gimento):		
PRESIDENTE	6727	
BARBI, <i>Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione econo- mica</i>	6748	
		PAG.
BATTAGLIA		6745, 6766
BOLOGNA		6736, 6762
DE VIDOVICH		6739, 6763
GIOMO		6733, 6760
NATTA		6765
REGGIANI		6768
SERRENTINO		6736, 6761
SKERK		6742
Piano annuale 1973 (Annunzio)		6770
Ordine del giorno della prossima seduta		6770
Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo		6771

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

D'ALESSIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

VESPIGNANI ed altri: « Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, sulla istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) » (1986);

DE VIDOVICH ed altri: « Nuovi termini per la presentazione delle domande da parte del personale degli aboliti uffici delle imposte comunali di consumo per il mantenimento in servizio e per l'esodo volontario di cui agli articoli 22 e 23 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649 » (1987);

BOFFARDI INES: « Modificazione della legge 4 febbraio 1958, n. 23, che prevede norme per il conglobamento e le perequazioni salariali in favore dei portieri ed altri lavoratori addetti alla pulizia e custodia di stabili urbani » (1988);

NAPOLITANO ed altri: « Norme a tutela della libertà di espressione del pensiero » (1989);

ALLOCCA ed altri: « Stanziamento di 300 miliardi alla Cassa per il mezzogiorno » (1990).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di una proposta di inchiesta parlamentare.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di inchiesta parlamentare dai deputati:

TANTALO ed altri: « Inchiesta parlamentare sulla condizione geologica, anche nei riflessi socio-economici, del territorio della regione di Basilicata » (1985).

Sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di interpellanze e di una interrogazione sulla situazione geo-economica della città di Trieste.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Bignardi, Giomo, Alessandrini, Altissimo, Baslini, Catella, Gerolimetto, Mazzarino, Quilleri e Serrentino, al Governo, « per conoscere – considerata la particolare situazione geo-economica della città di Trieste e della sua regione, che ove opportunamente sostenuta da un complesso di provvedimenti di competenza governativa, può tradursi in un positivo fattore di sviluppo per tutta l'economia italiana; rilevati altresì i seguenti fatti:

1) che in questo dopoguerra Trieste ha realizzato il più basso tasso di sviluppo tra i redditi prodotti in tutte le province italiane;

2) che l'andamento demografico di Trieste risulta da decenni – fatto unico tra le città italiane – assolutamente stazionario, ciò che determina in pari tempo, con l'invecchiamento della popolazione triestina, un grosso decremento delle forze attive alla produzione;

3) che per l'impossibilità di avere sufficienti sbocchi occupazionali in città e nella regione, i laureati ed i diplomati triestini si trovano costretti a trovare lavoro in altre parti d'Italia e all'estero, per cui la città viene a sopportare le spese della preparazione culturale senza poterne poi usufruire, con grave depauperamento della sua potenzialità economica;

4) che la crisi economica di Trieste è determinata da una serie di carenze infrastrutturali – stradali, ferroviarie, aeree, portuali e di telecomunicazioni – dalla mancata attuazione integrale del Piano CIPE, da discriminazioni tariffarie esistenti in seno al mercato comune tra il porto di Trieste e quelli di Amburgo e di Brema e dalla obiettiva situazione di inferiorità tariffaria rispetto ai porti jugoslavi di Fiume e Capodistria, che praticano prezzi politici, – gli intendimenti del Governo per attuare una politica:

a) che garantisca a Trieste la ripresa – nell'interesse dell'economia italiana – della sua funzione di intermediazione con il centro-est Europa, nell'ambito di una più generale riabilitazione di tutto il versante Adriatico, in modo tale da rendere questo mare uno dei principali anelli di congiunzione per gli scam-

bi commerciali tra il nostro paese e l'Europa del MEC da una parte ed i paesi della penisola Balcanica, dell'est-Europa, nonché del medio oriente ed Asia (anche in considerazione della riapertura del canale di Suez) dall'altra;

b) che salvaguardi gli interessi di Trieste e dell'Italia in seno al mercato comune ottenendo una parificazione di trattamento con gli altri porti e le regioni di confine della Comunità, agevolando il ruolo naturale di Trieste come porto meridionale della CEE;

c) che risollevi, in genere, Trieste dalla sua costante crisi economica del dopoguerra. A tal fine gli interpellanti indicano al Governo i seguenti interventi prioritari:

I) sul piano portuale, in considerazione del fatto che il porto di Trieste manipola il 70 per cento del traffico esteri di passaggio sul territorio italiano con conseguente rilevante apporto alla bilancia valutaria nazionale: rammodernamento delle attrezzature con relativa automazione e meccanizzazione dei servizi; adeguato aumento del personale doganale e della guardia di finanza addetto al porto; concessione all'Ente porto di maggiore autonomia funzionale e di mezzi finanziari idonei a praticare una politica tariffaria competitiva o quanto meno fiscalizzazione dei maggiori oneri connessi al recente aumento del costo del lavoro, che ha squilibrato in misura determinante le rimanenti possibilità concorrenziali con i porti jugoslavi, nonché, in prospettiva, estensione territoriale dell'Ente porto anche alla zona di Monfalcone, sì da creare un più ampio ed efficiente unico sistema portuale; completamento del molo VII, sì da consentire un sollecito avvio del traffico « containerizzato », in grado di rispondere alle richieste provenienti dall'*Hinterland* triestino costretto sinora a servirsi dei servizi offerti dai porti del nord Europa; realizzazione dell'autoporto di Ferneti;

II) sul piano delle infrastrutture varie: prolungamento dell'autostrada Venezia-Udine-Trieste-Sistiana ai valichi confinari con la Jugoslavia di Ferneti, Pesek ed Albaro Vescovà con raccordo alla rete viaria cittadina; realizzazione dell'autostrada IRI Udine-Tarvisio-confine austriaco, con conseguente allacciamento alla rete stradale di quella repubblica; traforo di Monte Croce Carnico, sì da aprire una rapida via di comunicazione con la Baviera; realizzazione di una superstrada di svincolo dal Ponte Vecchio verso l'altipiano; realizzazione di uno svincolo dal molo VII alla rete stradale dell'altipiano;

III) sul piano delle infrastrutture ferroviarie: completamento della linea di circon-

vallazione Trieste-Campo Marzio-Trieste-Aurisina; raddoppio della linea Trieste-Udine-Tarvisio (Pontebbana) tuttora a binario unico con grave pregiudizio della scorrevolezza dei traffici con l'Austria; costruzione di un tratto rettilineo della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia; maggiore inserimento di Trieste in una più ampia rete di collegamenti ferroviari in generale;

IV) sul piano delle infrastrutture marittime: definizione del ruolo del porto di Trieste nel complesso dell'alto Adriatico; potenziamento delle linee marittime di preminente interesse nazionale facenti capo a Trieste e ciò tanto più in considerazione del ruolo preminente che oggi ha la bandiera jugoslava e greca nel mare Adriatico;

V) sul piano delle infrastrutture aeree: revisione del piano di ristrutturazione ATI che ha comportato la soppressione di alcuni collegamenti tra Trieste e gli altri centri del territorio nazionale; istituzione di collegamenti internazionali con Vienna e Monaco e mantenimento anche in periodo invernale della linea aerea con Belgrado;

VI) sul piano di infrastrutture di comunicazione: istituzione di un servizio di teleselezione in partenza da Trieste per l'estero;

VII) sull'attuazione del piano CIPE (1968) e sul piano industriale e commerciale: rapida costruzione del bacino di carenaggio e dell'impianto di degasificazione per le petroliere utilizzanti l'oleodotto Trieste-Ingostadt; piano di potenziamento delle strutture, attualmente superate, dell'arsenale San Marco ed elaborazione di un programma di adeguate commesse (trivella SNAM, ristrutturazione dell'*Elettra* per le quali già esiste il finanziamento del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ecc.) all'arsenale stesso che — secondo il disposto del piano — avrebbe dovuto divenire il più grande cantiere italiano di ristrutturazione navale e che vede invece oggi mille persone senza lavoro con una perdita per l'economia nazionale di 750 milioni al mese, senza che ad essa faccia riscontro alcuna maggiore produttività; insediamento nella zona triestino-goriziana di un'industria ad elevato potenziale tecnologico (elettronica-meccanica di precisione) con produzione rivolta all'esportazione verso i mercati dell'est; rifinanziamento del fondo di rotazione per nuove iniziative a Trieste e Gorizia; conservazione alla zona di Trieste, nel contesto della riforma tributaria, delle agevolazioni fiscali già esistenti; concessione di un contingente di benzina agevolato per gli utenti residenti nel ter-

itorio oggetto dell'accordo di frontiera di Udine tra Italia e Jugoslavia;

VIII) sul piano delle iniziative internazionali: intervento in sede comunitaria volto ad ottenere l'abrogazione dell'articolo 82 del trattato di Roma che consente agevolazioni non compatibili con la *par condicio* concorrenziale, ai traffici della Germania occidentale, o, in sua vece, estensione anche a Trieste delle provvidenze di cui usufruiscono in Germania i porti di Amburgo o di Brema; azione volta ad ottenere dalla CEE la revisione della classificazione adottata per il Friuli-Venezia Giulia, considerata regione centrale della Comunità e riconoscimento (anche tenuto conto del suo ruolo di regione periferica e di confine) della qualifica di regione "marginale", atta quindi a ricevere mezzi di finanziamento pubblico a simiglianza di quanto previsto, oltreché per il sud della Francia e per la regione di confine tedesca » (*Ex mozione 1-00014*) (2-00189);

Serrentino e Quilleri, al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e programmazione economica, dei lavori pubblici, della marina mercantile, dei trasporti e aviazione civile, del tesoro e delle partecipazioni statali, « per sapere quali sono i provvedimenti che intendono prendere a breve ed a medio termine al fine di superare l'attuale stato di crisi economica che investe la città di Trieste soprattutto per la mancata attuazione dei programmi e degli interventi atti a rendere efficiente e competitiva l'attività del suo porto, nella funzione di anello di congiunzione dei traffici fra il centro-Europa ed i paesi importatori ed esportatori dell'est Europa, del medio oriente, dell'Asia e dell'Africa. In particolare, per sapere quali decisioni saranno prese per garantire il sufficiente personale operativo all'Ente porto di Trieste, per realizzare le necessarie strutture ed attrezzature portuali, per potenziare il servizio di allacciamento ferroviario e viario fra il porto ed il suo entroterra » (2-00124);

Bologna, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del bilancio e programmazione economica, delle partecipazioni statali, dei lavori pubblici, della marina mercantile e dei trasporti e aviazione civile, « per segnalare ancora una volta l'insuperata anomalia della situazione dell'economia triestina, che ha — come è stato pure detto molte volte — ripercussioni negative anche in altri settori della vita di Trieste, come ad esempio la forzata emigrazione di laureati e di diplomati e in genere di giovani, tecnicamente e cultural-

mente più preparati; ciò che costituisce ad un tempo depauperamento della potenzialità economica della città e territorio, investimento di denaro triestino di cui altri si gioveranno, ed anche, non ultima conseguenza, concausa dell'invecchiamento della popolazione.

È chiaro pure che tale stato dell'economia di Trieste si ripercuote negativamente sull'occupazione e, noterò ancora una volta, sull'andamento demografico come un'altra delle concause (oltre al fattore natalità, cioè, e al saldo in pareggio ed ultimamente negativo sia pur in lieve misura, tra nati e morti), per mancata attrazione di lavoratori di altre contrade d'Italia, specie di quelle vicine, come avveniva un tempo.

Un altro indice della pesantezza dell'economia triestina, il cui « decollo » pronosticato e propagandato da certi politici anche triestini non si vede ancora, è rappresentato dal tasso di sviluppo del reddito *pro capite* che è il più basso tra tutte le province italiane.

Siccome è convinzione dell'interpellante — e non sua soltanto — che l'economia di Trieste può diventare sana, prospera e fattore generale di sviluppo a patto che vengano presi alcuni fondamentali provvedimenti di competenza dello Stato, e quindi del Governo, tante volte richiesti e molte promessi ed addirittura programmati e deliberati (dei quali, per altro, si attende l'esecuzione da anni), chiede al Presidente del Consiglio e ai ministri competenti se, tenendo appunto conto che la "cattiva salute" dell'economia triestina dipende particolarmente da carenze infrastrutturali (come quelle viarie, ferroviarie, portuali ed aeree) ad aggravare le quali, per il porto, occorre aggiungere la concorrenza dei porti nordici tedeschi, favoriti dai trattati di Roma a danno di Trieste, o quella dei porti di Fiume e di Capodistria a causa delle più basse tariffe politiche praticate ed inoltre dalle mancate iniziative deliberate con il piano CIPE, si voglia urgentemente dare attuazione agli impegni già presi (e troppe volte enunciati) ed assumerne altri indispensabili nei settori sottoindicati: porto, con il completamento del molo settimo fornendolo, in concorso con le autorità locali, delle necessarie scorrevoli comunicazioni e collegamenti viari e ferroviari; con la partecipazione ai progetti del comune di Trieste per la grande viabilità di collegamento alla rete autostradale e ai valichi confinari del porto più in generale; all'assegnazione dell'appalto per l'ultimo lotto dei lavori della galleria di circonvallazione; con la concessione per mezzo di opportuna legge di più adeguati contributi e di maggiore autonomia di decisione all'ente

autonomo del porto; con l'erogazione che consentirebbe l'ammodernamento delle attrezzature degli 8 miliardi e mezzo già previsti dal nuovo piano per i porti; infrastrutture ferroviarie (oltre alla già ricordata galleria di circonvallazione), soprattutto con il raddoppio della Pontebbana, inserendone i necessari stanziamenti nel preannunciato piano pluriennale per lo sviluppo delle ferrovie; infrastrutture stradali (oltre ai già chiesti collegamenti del porto con l'autostrada e con i valichi), rapida esecuzione della delibera del 22 dicembre per la costruzione del tronco Udine-Amaro dell'autostrada Udine-Tarvisio e sollecito completamento della stessa; con il traforo Monte Croce Carnico per il collegamento commerciale rapido tra Trieste e l'Austria e la Baviera; con l'autoporto di Ferneti; infrastrutture marittime, specialmente con il potenziamento della presenza della flotta di preminente interesse nazionale a Trieste, specie nel settore del trasporto delle merci e ricordando l'impegno di devolvere al Lloyd triestino, da mantenersi come direzione generale e sede di Trieste, la preminenza del trasporto merci. Per quanto riguarda il piano CIPE (nelle sue due edizioni per Trieste), se ne deve lamentare la parziale attuazione, restando, tra l'altro nell'incerto, in particolare persino le intenzioni governative circa l'impianto di una industria "trainante", come si disse, nel campo della elettronica-meccanica di precisione; e non essendo completato il bacino di carenaggio, anzi fermi i lavori, ed incerta la costruzione della stazione di degassificazione » (2-00132);

de Vidovich, de Michieli Vitturi e Petronio, al Governo, « per conoscere — considerato che la svolta filosovietica impressa alla politica estera jugoslava dal maresciallo Tito ha posto in crisi la politica attuata dal centrosinistra per Trieste; che non si può continuare a soffocare le tradizionali attività economiche concorrenziali con la Jugoslavia incentivando e gonfiando irrilevanti commerci di frontiere spacciati per "attività complementari", ormai in completa crisi; — se non intenda attuare i provvedimenti indispensabili per la rinascita di Trieste, già dettagliatamente illustrati nella proposta di legge speciale per Trieste presentata dagli interpellanti unitamente a tutti gli altri deputati del gruppo MSI-destra nazionale e che si sintetizzano nei seguenti punti:

1) estensione a Trieste delle previdenze previste dalla legge per il Mezzogiorno d'Italia;

2) riconoscimento alla provincia di Trieste del requisito di area periferica del MEC, con conseguente assegnazione nel campo dei trasporti di tariffe preferenziali;

3) abolizione della nominatività dei titoli azionari per le industrie operanti a Trieste al fine di richiamare nuovo capitale d'impiego;

4) agevolazioni fiscali sugli spettacoli per consentire una adeguata concorrenza turistica alla Jugoslavia;

5) finanziamento dell'ente autonomo del porto di Trieste che consenta la concorrenza ai porti di Fiume e Capodistria mediante una maggiore automazione degli impianti tale da recuperare il maggior costo derivante dal pagamento di più alti salari ai lavoratori italiani rispetto a quelli jugoslavi, nonché creazione di un porto-territorio;

6) potenziamento dei trasporti da e per Trieste mediante il finanziamento del tronco di autostrada e del raddoppio ferroviario Trieste-Udine-Tarvisio che consentano il necessario collegamento con le reti autostradali e ferroviarie austriache e tedesche; ultimazione della circonvallazione ferroviaria di Trieste; creazione dell'autoporto di Ferneti e dell'eliporto giuliano, incremento e qualificazione delle linee di trasporto marittimo della società a preminente interesse nazionale e dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari;

7) potenziamento delle attrezzature turistiche triestine, capaci di trattenere *in loco* una parte del colossale flusso turistico che oggi lambisce la Venezia Giulia per stanziarsi in Jugoslavia, mediante la difesa ecologica del mare e la conseguente installazione di depuratori degli scarichi, la concessione di crediti per incentivare l'insufficiente attrezzatura alberghiera, le agevolazioni fiscali e creditizie per la istituzione di approdi nautici;

8) rilancio delle industrie con particolare riguardo ai cantieri triestini optimali per la costruzione di navi di piccolo e medio tonnellaggio, erroneamente declassati proprio nel momento in cui il mercato dei noli chiede navi di piccolo e medio tonnellaggio;

9) promozione di un'area di ricerca scientifica, internazionale, che sviluppi i servizi di ricerca tecnici e scientifici già esistenti in embrione a Trieste, la cui carenza è sentita in tutta Italia » (2-00197);

Skerc, Natta, D'Alema, Lizzero, Menichino, Malagugini, Busetto, Ceravolo, D'Alesio, Ballarin, Raicich, Bini, Scutari e Bortot, al Governo, « per sapere — considerato l'interesse nazionale che riveste la sorte e lo svi-

luppo di Trieste, sia per la sua collocazione geopolitica sia per il ruolo che ha avuto nel passato, e ancor più oggi deve avere nell'ambito di una politica europea ed internazionale; considerato altresì il progressivo aggravamento della situazione economica di questa città, determinato:

a) da provvedimenti governativi (come quelli per la ristrutturazione della cantieristica) rivelatisi sbagliati e quindi contrari agli interessi del paese e di Trieste in particolare;

b) da ingiustificati ritardi e inadempienze nell'attuazione di impegni solennemente presi dal Governo nei confronti della città;

c) da avvenimenti di carattere internazionale (come la chiusura del canale di Suez) che si sono ripercossi in maniera particolarmente pesante sull'economia di questa provincia;

d) dalla insufficiente tutela degli interessi della regione e del suo capoluogo in sede di accordi internazionali quali il trattato di Roma per il MEC;

tenuto conto che solo con tempestive misure si può arrestare il processo di decadimento generale prima che i guasti causati da errori, ritardi e scelte sbagliate diventino irreparabili, come è emerso una volta di più nel corso degli incontri con esponenti economici e politici della città che la delegazione parlamentare comunista ha avuto recentemente —

se è stato elaborato o si ritenga di dover elaborare urgentemente d'intesa con la regione autonoma, gli enti locali interessati e le organizzazioni dei lavoratori un programma organico di interventi che nel quadro di una politica di sviluppo generale del Friuli-Venezia Giulia contenga per Trieste i seguenti elementi qualificanti:

1) l'assegnazione di un carico di lavoro per l'arsenale triestino-San Marco, comprendente commesse non soltanto di riparazioni e trasformazioni, ma anche di costruzioni navali, con l'obiettivo di garantire i livelli occupazionali del complesso antecedenti al 1966 e tale quindi da comportare l'assunzione di giovani lavoratori, tecnici e laureati; un piano di investimenti per il potenziamento e il rammodernamento del cantiere;

2) il completo finanziamento del bacino di carenaggio, in maniera da assicurare l'immediata ripresa e il rapido completamento dei lavori;

3) l'avvio dei lavori della stazione di degassificazione;

4) il completamento del molo VII e delle relative attrezzature indispensabili per renderlo agibile;

5) un piano straordinario per l'ammodernamento delle strutture e delle attrezzature oggi assolutamente inadeguate e vetuste del porto; la revisione della legge istitutiva dell'Ente porto Trieste in maniera da assicurare a questo organismo una reale autonomia di gestione nell'ambito di un ampio sistema portuale integrato a livello regionale e dell'alto Adriatico;

6) la revisione delle clausole del trattato di Roma, del MEC che discriminano le tariffe del porto di Trieste a vantaggio degli scali dei porti di Amburgo e Brema;

7) l'assicurazione che nessun'altra autorizzazione verrà data per l'installazione di nuovi oleodotti, depositi di grezzo e raffinerie o per l'ampliamento di quelle esistenti;

8) la realizzazione di una azienda industriale del settore pubblico che abbia carattere "diffusivo e trainante" nei confronti dell'intera economia provinciale secondo gli impegni del piano CIPE del 1969;

9) il completamento di tutte le infrastrutture legate alla città e al porto;

10) il progressivo alleggerimento delle servitù militari nella regione che per Trieste comporti in particolare la derequisizione dell'ex Lazzaretto di Muggia;

11) il potenziamento dei programmi delle società di preminente interesse nazionale, nel cui ambito al Lloyd Triestino sia assicurato effettivamente (secondo le indicazioni del CIPE del 1971) il servizio merci pregiate con un rammodernamento che garantisca la copertura di nuove rotte mediterranee e intercontinentali oltre a quelle già esistenti, e il mantenimento dei livelli occupazionali attuali » (2-00202);

Belci, al Governo, « per conoscere quali ulteriori provvedimenti, oltre a quelli sin qui decisi, intende adottare al fine di assicurare il completo rilancio dell'economia di Trieste;

considerato che la politica di pace e di distensione, ed in particolare quella dei buoni rapporti con i vicini paesi europei, è essenziale per garantire la funzione emporiale di Trieste;

che tale politica, svolta con lungimiranza da tutti i Governi democratici negli ultimi venti anni, ha avuto efficacia e rilievo europeo, proprio perché realizzata da una posizione di leale partecipazione alla alleanza atlantica;

preso atto delle misure di sostegno finanziario per il porto di Trieste, adottate al fine

di attenuare le distorsioni concorrenziali da cui esso è danneggiato;

che i rilevanti stanziamenti effettuati per il potenziamento delle attrezzature portuali fisse e meccaniche nonché per il miglioramento delle vie di comunicazione stradali e ferroviarie (molo VII, traforo ferroviario, autostrada con Venezia, raddoppio del binario con Venezia, ecc.), hanno bisogno di sollecite integrazioni e di rapide procedure di spesa;

constatato che, per l'integrazione del complesso navalmeccanico della zona, è urgentissimo riprendere la costruzione del superbacino di carenaggio con annessa stazione di degassificazione, impianti questi che finalmente potranno collocare l'arsenale San Marco in posizione d'avanguardia nel settore;

rilevato che si rende necessario, pur dopo il potenziamento dell'Italsider, la graduale espansione della zona industriale, la installazione dell'oleodotto transalpino, un ulteriore sviluppo del settore industriale (come fu riconosciuto dal CIPE nell'ottobre 1966), di quello della ricerca scientifica e delle istituzioni culturali a carattere internazionale;

l'interpellante indica in particolare le seguenti esigenze e chiede al Governo in proposito precise indicazioni, e cioè:

a) per il porto: quando si prevede di erogare la cifra di 3 miliardi, sui 6 decisi dal CIPE l'11 ottobre 1968 per il completamento delle attrezzature del molo VII, a tutt'oggi non corrisposta; se si intende assicurare a Trieste una congrua cifra nell'imminente ripartizione del piano di 160 miliardi per i porti e nel contempo adottare norme di snellimento per la progettazione e la spesa delle opere portuali; se si intendono eliminare immediatamente gli ostacoli posti da privati all'ultimo appalto della galleria di circonvallazione ferroviaria e accelerare al massimo l'armamento; se si intende effettuare un riassetto finanziario ed incrementare il contributo dello Stato, nonché provvedere alla fiscalizzazione degli oneri sociali della gestione portuale;

b) per le vie di comunicazione: se si intende accelerare al massimo la consegna dei lavori per l'autostrada Udine-Tarvisio e quali siano i tempi previsti per la costruzione di quest'opera, essenziale per un decisivo avvicinamento di Trieste al proprio retroterra europeo; se si intende includere nel futuro piano poliennale dei 4.000 miliardi per le ferrovie dello Stato il raddoppio della linea Pontebbana per Tarvisio;

c) per i trasporti marittimi: se nel piano di riassetto delle linee di preminente interesse

nazionale si intendono rispettare rigorosamente i criteri indicati dal CIPE l'8 luglio 1971, accettati dai sindacati e dalle regioni, i quali prevedono un potenziamento della flotta mercantile, la contestualità nelle sostituzioni di naviglio, un riconoscimento particolare alla posizione del porto di Trieste, alla specializzazione del Lloyd Triestino ed alla esigenza di un rafforzamento del versante adriatico per un efficace inserimento della bandiera italiana nei traffici di transito, nonché di una tempestiva penetrazione italiana nei mercati di nuova formazione; per quali motivi il testo del decreto-legge recentemente approvato sulla materia disattenda tali criteri e preveda solo le misure negative e di ridimensionamento, ignorando totalmente la qualità, la quantità ed i tempi dello sviluppo della flotta pubblica;

d) per lo sviluppo industriale: se il Governo intende accelerare al massimo l'approvazione della nuova legge necessaria per la costruzione del bacino di carenaggio e dell'annesso impianto di degassificazione; se, dopo l'approvazione dell'aumento di 40 miliardi già sanzionati dalla Camera per la dotazione del fondo di rotazione a favore delle industrie di Trieste e di Gorizia, il Governo intende chiedere la procedura di urgenza, per il provvedimento in parola, nell'altro ramo del Parlamento; se, in attuazione della delibera del CIPE dell'11 ottobre 1968, il Governo intenda — e come — favorire l'insediamento di una nuova industria di grandi dimensioni nel comprensorio della zona industriale di Trieste » (2-00209).

Battaglia, Biasini e Bandiera, al Governo, « per sapere — considerato che la grave crisi della città di Trieste ha come aspetto essenziale la crisi della sua tradizionale funzione portuale che accentua, essendo Trieste elemento fondamentale del sistema portuale integrato dall'alto Adriatico, lo squilibrio e la non concorrenzialità del sistema portuale italiano nel suo complesso;

considerato che il porto di Trieste è prevalentemente destinato, per la sua stessa condizione geo-politica, al traffico internazionale, e che infatti il suo traffico è costituito per oltre l'80 per cento da merce in transito estero per estero, con rilevanti conseguenze positive per la bilancia valutaria italiana;

considerato che il potenziamento dei vicini porti jugoslavi di Fiume e Capodistria espone al rischio — in assenza di un auspicabile accordo per un sistema alto Adriatico internazionalmente integrato — di un ulteriore, più grave e probabilmente irrecuperabile di-

rollamento di traffici da Trieste — se non intenda:

a) dare celere adempimento agli impegni relativi al porto, formalizzati col piano CIPE del 1968 e con la legge n. 1200 del 1965, impegni che hanno avuto solo parziale realizzazione col risultato di non aver alleviato la crisi del porto e di aver messo in atto una spesa sostanzialmente improduttiva;

b) sollecitare la procedura d'urgenza per il disegno di legge per il finanziamento dei porti italiani, e promuovere intanto rapidamente la definizione dei criteri di ripartizione della somma, fondati non sulla dispersione degli interventi ma su una concentrazione intesa a promuovere lo sviluppo di sistemi integrati, e nel caso particolare di quello dell'alto Adriatico, di cui Trieste è elemento essenziale;

c) dare rapido corso a un disegno di legge che, rivedendo i meccanismi di gestione dei sistemi portuali, realizzi maggiore autonomia dei singoli sistemi, e insieme maggiore coordinazione ed efficienza del complessivo sistema italiano;

d) se in questo quadro unitario non intenda anche proporre una modifica della legge istitutiva dell'Ente porto di Trieste, in relazione alla esigenza di creare un unico complesso portuale Trieste-Monfalcone suscettibile di potenziare, oltre la loro semplice somma, le capacità dei servizi attualmente forniti da entrambi;

e) assicurare — nel quadro della trasformazione delle linee di preminente interesse nazionale — il mantenimento dell'occupazione diretta e indotta, non solo mediante l'ammmodernamento e il potenziamento delle linee mercantili, ma anche mediante pubblici investimenti a terra diretti a reimpiegare la quota di occupati che non possa essere assorbita dalla trasformazione;

f) chiedere l'accelerazione delle procedure parlamentari per consentire il completamento del bacino di carenaggio e della connessa stazione di degassificazione » (2-00213);

e della interrogazione:

Reggiani, Orlandi e Ceccherini, al Governo, « per conoscere quali iniziative intenda adottare per far fronte alla particolare situazione in cui versa la città di Trieste e la sua regione gravemente sacrificate dalle vicende dell'ultimo conflitto e dai trattati di pace. Ed in particolare, se non ritenga, fra l'altro, di porre rapidamente allo studio specifici provvedimenti diretti: all'ammmodernamento e po-

tenziamento delle comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree essenziali per i commerci con le zone industriali del bacino danubiano, della Baviera e dell'Austria; all'impegno specifico degli enti e delle aziende a partecipazione statale per la realizzazione nel territorio interessato di industrie « trainanti » con cui far fronte alla crisi economica ed industriale in atto mirando al rilancio dell'occupazione operaia per porre fine all'esodo delle forze di lavoro; ad un'organica opera di adeguamento delle attrezzature del porto di Trieste, le quali consentano di rispondere alle sue naturali caratteristiche di traffico a carattere internazionale, contrastando la sempre crescente concorrenza degli scali marittimi di altri paesi; ad una adeguata partecipazione del porto stesso alla distribuzione delle linee marittime di preminente interesse nazionale » (3-01193).

L'onorevole Giomo, cofirmatario della interpellanza Bignardi n. 2-00189, ha facoltà di svolgerla.

GIOMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per configurare esattamente lo stato di depressione che Trieste ormai attraversa da parecchi anni, ritengo che, più ancora che le parole, possano essere i numeri ad indicarne una più esatta configurazione. Sono cifre che parlano chiaro: 297 mila abitanti nel 1951; 298 mila abitanti nel 1961; 299 mila abitanti nel 1972. Questa è la situazione, nonostante che oltre 60 mila profughi delle regioni istriane abbiano contenuto un dato demografico che altrimenti avrebbe subito flessioni ben più rilevanti e drammatiche.

Su di una popolazione così statica indubbiamente pesa la tendenza all'invecchiamento: sono ben 90 mila le pensioni che solamente l'Istituto nazionale della previdenza sociale ha pagato nel corso del 1972, senza contare quindi tutti gli assistiti da altri enti pensionistici. Per contro, l'occupazione è discesa negli ultimi 20 anni da 105 mila a 91 mila unità, di cui ben 24 mila sono pubblici dipendenti. Notevole è invece l'equilibrio fra l'industria e gli altri settori (eccezion fatta per l'agricoltura, inesistente), segno che la crisi che la città attraversa è crisi di economia matura, di mancata occasione per un decollo economico di tipo qualitativamente diverso da quello che aveva portato Trieste ad essere la prima città d'Italia per reddito individuale. Il fenomeno deve essere chiaramente individuato anche alla luce del dato statistico secondo il quale, nella classifica degli incrementi di reddito verificatisi nelle

varie province d'Italia, Trieste occupa il quart'ultimo posto.

Di fronte a questa situazione di estremo disagio, quale compito spetta al Parlamento italiano per venire incontro alle esigenze di una città che ha tanto sofferto per le conseguenze belliche da non essersi praticamente risolledata dalla prostrazione successiva a tali accadimenti? Ritengo doveroso prefissare due concetti ai quali attenersi per la formulazione di proposte di tipo politico ed economico: 1) ogni intervento a favore di Trieste deve essere attentamente vagliato nel quadro di una visione globale dello sviluppo della città e della regione di cui è capoluogo; 2) gli interventi che il Governo deve impegnarsi ad attuare, nel contesto di cui sopra, debbono avere carattere di promozione, di asseccamento delle capacità di sviluppo di Trieste.

Se Trieste ha bisogno dell'Italia, altrettanto vero è che essa può rappresentare un utilissimo strumento italiano in una prospettiva europea ed in riferimento alla mutata realtà dei rapporti fra Europa occidentale e Europa orientale.

Struttura portante dell'economia triestina è il porto: un porto che ha una caratteristica che lo contraddistingue da tutti gli altri porti italiani, in quanto convoglia merci « estero per estero », dando un notevole contributo di valuta pregiata. Per quanto qualche stanziamento sia stato concesso e qualche altra promessa in tempi recenti — forse perché elettorali — sia stata formulata, permane una situazione di inaccettabile arretratezza di strutture che va prontamente eliminata: non è possibile che si operi ancora a Trieste con gru idrauliche del tempo di Maria Teresa, quando il concorrenziale porto di Amburgo rinnova le proprie attrezzature in un ciclo sessennale!

Esiste altresì la necessità di concedere all'ente portuale adeguati finanziamenti che, accompagnati da una maggiore autonomia di spesa, valgano a rendere competitivo il costo delle operazioni portuali. Sotto questo profilo, molto interessante appare la proposta di fiscalizzazione degli oneri sociali del lavoro portuale, che hanno raggiunto, con l'accoglimento della seconda piattaforma rivendicativa, livelli non più sopportabili da un porto che si trova in concorrenza, da un lato, con Capodistria e Fiume — dove il costo della manodopera è un terzo di quello italiano — e, dall'altro, con Brema ed Amburgo che godono di agevolazioni tariffarie di cui il Governo italiano non ha mai chiesto la

estensione a Trieste, nonostante l'assenso dello stesso governo federale tedesco.

Ultimo problema relativo alle attrezzature portuali riguarda il completamento del molo VII ai fini di un incisivo sviluppo del traffico tramite *containers*.

È chiaro, per altro, che la funzione intermediatrice di Trieste, da cui passa il 70 per cento del traffico nazionale di merci « estero per estero », risulta particolarmente delimitata dalla mancanza di alcuni fondamentali collegamenti con i paesi con cui maggiormente si sviluppano i suoi traffici: bisogna dunque por mano all'allacciamento dell'autostrada Venezia-Trieste con i valichi confinari con la Jugoslavia; analogamente, i lavori per l'autostrada Udine-Tarvisio si sono resi indifferibili ai fini dell'allacciamento con la rete autostradale austriaca; del pari, deve essere attuato il previsto traforo di Monte Croce Carnico che, passando sotto i Tauri, consentirà un collegamento immediato con la Baviera e con il ricchissimo mercato tedesco.

Sul piano delle infrastrutture ferroviarie permane il problema della circoscrizione di Trieste, insoluto da anni, ma soprattutto va rimosso quel gravissimo ostacolo che è costituito dall'unico binario della linea Tarvisio-Udine, lungo la cosiddetta Pontebbana.

Solo grazie a questi provvedimenti, alcuni dei quali (finanziamento per le attrezzature del porto, completamento dell'autostrada fino a Tarvisio, raddoppio del binario della Pontebbana), non più differibili se non con grave svantaggio, sarà possibile mettere Trieste in condizioni di potenziare i traffici con l'estero, nell'interesse dell'economia italiana tutta, che oggi vede dirottare per motivi superabili una gran massa di valuta estera verso altri paesi.

Non si può, parlando delle attività marittime di Trieste, trascurare due problemi, quelli delle linee di preminente interesse nazionale e della cantieristica, che gran peso hanno nell'equilibrio settoriale ed economico della città.

È noto che Trieste ha visto chiudere il glorioso cantiere « San Marco » in nome della ristrutturazione voluta dal CIPE. Al suo posto è sorta per fusione la società IRI-Arsenale San Marco, con la delega ad eseguire riparazioni navali e lavori speciali. Questa azienda, che per sua natura è collegata intimamente ad una miriade di piccole e medie aziende dei settori metalmeccanico, del legno, dell'arredamento navale e della fonderia, non riesce — per altro — ad assolvere alla sua funzione trainante in quanto all'arsenale non

sono mai state fornite commesse sufficienti a sostenere un potenziale economico ed occupazionale pari a quello dei cantieri precedentemente esistenti.

Un passo in avanti in questa direzione verrà fatto con il progetto, ormai in fase di avanzata elaborazione, che prevede stanziamenti per il bacino di carenaggio e per la stazione di degassificazione, importante strumento di lavoro anche in considerazione dell'intenso traffico petrolifero. Ma sono cose dell'avvenire, mentre il presente è grigio se non nero. Un contributo alla creazione di questo clima è stato dato dallo stesso CIPE con il ridimensionamento della flotta di preminente interesse nazionale, che viene ad interessare su per giù gli stessi settori già colpiti dalla crisi provocata dalla chiusura dei cantieri e le aziende che operano nei settori dell'approvvigionamento marittimo e del bunkeraggio: è necessaria una politica attenta e tale da non creare squilibri o vuoti di iniziative che compromettano una situazione già estremamente precaria.

Questo discorso va anche valutato nel quadro della funzione di porto-merci che viene data nel « Progetto 80 » a Trieste, nell'ambito del sistema portuale dell'alto Adriatico. Valga inoltre la considerazione che un diminuito impegno della flotta di preminente interesse nazionale per le linee marittime facenti capo a Trieste, comporterà una sempre più massiccia presenza di bandiera straniera, particolarmente greca e iugoslava, nel mare Adriatico.

Al di fuori dei problemi del porto, o comunque connessi con l'attività marittima, desidero sottolineare, ricordandoli brevemente, alcuni aspetti della vita industriale triestina che richiedono una particolare attenzione: essi riguardano soprattutto la necessità di una rapida approvazione del disegno di legge per il rifinanziamento del fondo di rotazione e la necessità che in sede di attuazione della riforma fiscale, si tengano presenti alcune forme agevolative che avevano indotto alcune aziende ad ubicare i propri stabilimenti in provincia di Trieste, unicamente in funzione del particolare regime fiscale esistente. Purtroppo la vicinanza al confine, il ridotto territorio provinciale, si sono rivelati negativi sotto il profilo dell'installazione di industrie e solo l'arma dell'incentivo fiscale ha permesso un processo di industrializzazione che, qualora venisse arrestato, comprometterebbe in modo irreparabile il livello economico e occupazionale sin qui raggiunto. Sarà perciò opportuno mantenere l'equiparazione

delle agevolazioni concesse al Mezzogiorno, riconfermando l'impegno che il Parlamento italiano assunse nei confronti della città con l'approvazione, nel 1969, di una legge che portava al 1980 il godimento di alcuni benefici.

Un ultimo argomento desidero trattare: Trieste, punto di incontro tra civiltà ed economie diverse, è risultata sede ideale per istituti culturali ad alto livello. L'Istituto internazionale di fisica teorica è l'esempio più importante della funzione che la città svolge in tale campo. Ne è substrato intimo l'altissimo grado di istruzione della popolazione e quindi la possibilità pressoché illimitata di fornire tecnici ad alto ed altissimo livello per organismi internazionali di ricerca e di scienza applicata. Sono in corso interessantissimi contatti per dare una vigorosa realtà alla vocazione « quaternaria » di Trieste: è utile ed opportuno che il Governo italiano segua con interesse ed appoggio quanto viene svolto in questo senso, e ciò anche al fine di favorire contatti culturali, scientifici ed economici, che sono il presupposto per la reciproca conoscenza e comprensione. Nell'opera di pace svolta dall'Italia questo non mi sembra un discorso di scarsa importanza. Insomma, riassuntivamente, noi liberali chiediamo il reinserimento di Trieste nel contesto dei traffici internazionali; un deciso rilancio della sua funzione europea; una politica tariffaria competitiva; un potenziamento delle normali attrezzature portuali che consentano di far fronte alla concorrenza degli scali limitrofi; un decollo economico tale da farle riprendere il ruolo di grande città europea che le compete.

Al termine di questo intervento, desidero far presente che per Trieste bisogna agire nel quadro di una visione globale, come detto, ma agire anche con la necessaria immediatezza. La città ha la sensazione di essere stata troppo trascurata, e ciò in parte è vero. D'altra parte, gli interventi che il Governo italiano deve fare, ai quali io lo invito, debbono avere il carattere preciso di interventi promozionali e non assistenziali. Trieste ha bisogno di strumenti operativi e non di carità. È con questo spirito che questa perla dalla marca orientale d'Italia potrà riprendere il suo cammino e la sua funzione di faro di civiltà europea e di laboriosità italiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Serrentino ha facoltà di svolgere la sua interpellanza numero 2-00124.

SERRENTINO. Rinuncio allo svolgimento, signor Presidente, rifacendomi alle ampie considerazioni testé svolte dall'onorevole Giomo nel corso dell'illustrazione della precedente interpellanza del gruppo liberale.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Serrentino.

L'onorevole Bologna ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00132.

BOLOGNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, mi parrebbe ingiusto cominciare questo breve discorso su Trieste, ad illustrazione dell'interpellanza da me presentata, se non ricordassi la figura del sindaco degli « anni difficili » della città di San Giusto, come fu detto l'ingegner Bartoli, scomparso in questi giorni. Pregi e difetti certamente accompagnarono la sua azione, come quella di ogni uomo, ma nessuno può tacere la generosità, lo slancio e l'impegno sempre fervidi dell'ingegner Gianni Bartoli, combattente per la libertà, la democrazia e l'italianità di Trieste, mai dimentico di essere, come me, figlio dell'Istria.

Costretto a contenere nei termini regolamentari l'illustrazione della mia interpellanza, non potrò sviluppare con la necessaria ampiezza tutti i temi in cui si articola lo sviluppo economico, sociale e culturale della città di Trieste e del suo esiguo territorio provinciale, dal quale dipende e al quale è legata non solo la sua armonica crescita civile e politica, ma anche una delle condizioni essenziali perché essa svolga, in una situazione politica mutata rispetto all'antica, la sua funzione di collegamento e di intermediazione, per il tramite degli uomini e delle cose, tra Stati e popoli molteplici e diversi. Questa è una funzione che ognuno le riconosce come propria, peculiare, certo anche tradizionale, pur nel variare anche profondo della geografia politica di quella parte dell'Europa verso cui guarda Trieste e dei regimi, delle idee, delle culture e dei gusti dei popoli che le stanno attorno e che di essa e dei suoi « servizi » hanno bisogno per il loro stesso sviluppo.

L'altra condizione essenziale è la pace: con i vicini, ma anche pace con i popoli lontani e pace tra tutti i popoli del mondo, poiché le relazioni di Trieste e i legami che essa deve intrecciare e di cui essa si avvale per svolgere il proprio compito peculiare, si diramano verso tutti i continenti e con molti popoli si intrecciano, pur potendo a buon diritto riconoscere in essi taluni che possono dirsi preferenziali o a lei più congeniali o

anche tradizionali: parlo di quelli con l'orientamento vicino ed estremo.

Che la pace, la pace nel mondo, sia pregiudiziale per lo sviluppo di Trieste, che la sua assenza le nuoccia profondamente (anche se adattamenti si possono, ed è giocoforza, trovare), non è difficile provarlo: basti pensare al conflitto arabo-israeliano, tuttora lontano dal trovare equa composizione, che con la chiusura del canale di Suez ha allungato le rotte marittime da Trieste per il vicino e l'estremo oriente e per l'intera Africa orientale, rispetto a quelle diramantesi dai porti dell'Europa del nord.

Perciò io auspicherò sempre una politica di pace e di buone relazioni con tutti i popoli, a cominciare dai popoli vicini; una pace vera ed autentica, la quale si ha soltanto se è fondata sulla giustizia, sul rispetto dei reciproci diritti ed interessi, sulla fede ai patti stipulati. Questa è la politica — non ho dubbi né difficoltà ad affermarlo — seguita dai governi democratici d'Italia in tutto questo dopoguerra.

Ma veniamo ai temi importanti — anche se di respiro più limitato, ma più attuali ed urgenti — dell'interpellanza, e alla ragione che mi ha spinto a presentarla nello scorso gennaio. Vi è stata una causa prossima: la situazione di grave disagio in cui si è trovato il porto di Trieste tra la fine di dicembre e la prima decade di gennaio; una situazione di paralisi e di incapacità di ricevere e inoltrare le merci che affluivano dal mare e via terra. Ne parlò anche la stampa nazionale, oltre che, naturalmente, quella locale. Si rilevò in quel momento (e le analisi compiute successivamente « a freddo » confermano sostanzialmente quelle prime valutazioni) che, accanto a cause eccezionali e transitorie, concorrevano a determinare detta situazione, cause nient'affatto peregrine e contingenti, ma preesistenti a queste ultime, da troppo tempo perduranti e non ancora eliminate né in procinto di esserlo; cause, perciò, « strutturali ».

Tra queste ve ne erano — e ve ne sono — alcune che hanno la loro origine in sede e in responsabilità locali, ed altre che vanno addebitate a responsabilità centrali, governative; cause che hanno dimora nel porto, nella sua organizzazione giuridica e amministrativa, nell'insufficienza dell'autonomia di movimento e di decisione dell'ente preposto alla vita portuale triestina, nella vetustà, arretratezza, deficienza, o incompletezza, delle attrezzature e impianti, oppure nell'organizzazione del lavoro e nel numero, presenza e distribuzione

del personale; e cause che coinvolgono, a più largo raggio, opere e strutture esistenti, ma non più bene rispondenti agli accresciuti bisogni, ovvero opere addirittura inesistenti ma che pur dovrebbero esservi; coinvolgenti, cioè, le « infrastrutture » portuali, viarie e ferroviarie, i collegamenti del porto con il suo retroterra, specialmente con il suo retroterra estero. Poiché il porto di Trieste è un porto di traffici « transitari », che smista cioè merci che provengono dall'estero e all'estero debbono essere inoltrate. È questa la funzione che fa di Trieste, tra i porti italiani, un porto particolare, perché nessun altro manipola come Trieste, per un'altissima quota percentuale (circa l'80 per cento) del suo traffico, merci provenienti dall'estero e destinate all'estero. Il che significa anche acquisizione notevolissima di valuta estera in pagamento dei servizi resi dal porto triestino.

La consapevolezza del concorso innegabile di tutte queste cause ha riproposto, anche nell'accennata circostanza eccezionale, alla meditazione dei triestini tutti i molteplici temi connessi non solo con il porto, ma tutti i temi — che non è difficile vedere quanto siano tra loro legati ed interdipendenti — dello sviluppo armonico di Trieste.

Ed era evidente che il frutto di tali meditazioni e spesso le amare constatazioni scaturite in quella circostanza, che poi si è ripetuta parzialmente con lo sciopero, non ancora scongiurato, dei doganieri; e le riflessioni fatte in occasione dello sciopero generale proclamato da tutte le organizzazioni sindacali in difesa dell'economia triestina, fossero riversate a Roma, e ne fosse coinvolto il Governo, per la parte che gli compete, che non è né piccola né poca, anche se non esclusiva.

In verità, occorre pure menzionare alcuni fatti positivi, per debito di obiettività e per dare sapore di attendibilità alle osservazioni critiche che io stesso mi sento di muovere, senza di che esse stesse scadrebbero al livello di poco credibili e preconette geremiadi, o di « bugie » con cui andremmo colorando il nostro discorso, per dirla con il Machiavelli.

Intanto, pur prendendo con la dovuta cautela alcune statistiche recenti, vediamo che la situazione economica generale di Trieste è andata un po' migliorando negli anni 1968-1972 quanto a reddito *pro capite* (e per occupato), come pure è migliorata la sua situazione, sia relativamente all'andamento dell'occupazione in generale, sia per il decrescere del numero dei disoccupati.

Trieste si trova al terzo posto tra le province italiane, nella graduatoria del reddito

per abitante, in valori assoluti, e al 55° posto quanto all'incremento del reddito stesso.

Il paragone però con le altre province è alterato dal fatto che Trieste è una città-provincia; tuttavia, un qualche valore, pur relativo, hanno detti rilevamenti.

Dal 1968 al 1972 a Trieste si è avuto un incremento degli occupati di 3.600 unità e una diminuzione di disoccupati di 1.540 unità.

Anche il saldo tra emigrati ed immigrati risulta attivo di 3.610 unità, ma la popolazione è pressoché statica e invecchiata.

È sempre grave la disoccupazione intellettuale; con la conseguente emigrazione di diplomati e laureati e con i costi economici che tale fenomeno comporta.

In questa luce la posizione di « relativo declino » di cui parlava la relazione Forte di dieci anni fa, va riconsiderata; per quanto non ci si debba fare illusioni eccessive. Non dimentichiamo che la situazione di Trieste non dipende solo da fattori nazionali e dai provvedimenti che il Governo prende, dalla loro tempestività o lentezza, ma anche dalle decisioni dei vicini Stati esteri e dalle decisioni comunitarie, tra cui quella che assegna la regione Friuli-Venezia Giulia alle aree « centrali » anziché « periferiche », com'è in effetti, almeno quanto analoghe zone della Germania federale.

In secondo luogo, non vanno dimenticati i denari erogati e i numerosi provvedimenti presi dai governi nazionali da quando Trieste è ritornata all'Italia ad oggi: i miliardi di « fondo Trieste » e del fondo di rotazione, i provvedimenti (e i denari) elargiti nel 1954 dal Governo Scelba, nel 1958 (legge detta dei « 45 miliardi ») dal Governo Zoli, ed altri ancora.

In terzo luogo, dovrò poi ricordare che in questi ultimi tempi uomini di questo Governo si sono recati a Trieste per ascoltarne direttamente le necessità, per prendere visione diretta della situazione e per promuovere o sollecitare i provvedimenti necessari, e si è avuto un promettente incontro con il Presidente del Consiglio, il segretario della democrazia cristiana Forlani e il presidente del gruppo democristiano Piccoli. Sono stati a Trieste i ministri Sullo e Coppo, ed è venuto due volte il sottosegretario Simonacci: quest'ultimo per esaminare, insieme con tutti gli interessati al porto e con le autorità locali, quanto si doveva fare, subito e a scadenza più lunga, per rimuovere le cause della preoccupante situazione portuale e per indirizzare nel modo migliore l'attività del porto di Trieste.

Gli impegni da lui assunti sono in corso di attuazione.

Tuttavia, non posso non ricordare ciò che Trieste chiede si faccia, che in parte si è da tempo deliberato di fare, che si è preso l'impegno di fare, ma non si è fatto ancora. Le nostre interpellanze ricordano tutte queste cose, per cui mi pare inutile ripeterne qui l'elencazione. Preferisco pertanto soffermarmi su alcuni punti che ritengo importanti.

Il primo riguarda il porto e, a sua volta, il discorso sul porto ci induce ad approfondire i problemi ad esso strettamente connessi, che sono quelli dei collegamenti terrestri, viari e ferroviari, e di alcune strutture di servizi satelliti, come gli autoporti, oltre a quelli dei suoi collegamenti marittimi. A proposito di questi ultimi, devo qui farmi carico delle preoccupazioni insorte circa la ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale, che si discosterebbe sensibilmente dagli impegni assunti dal CIPE nel luglio del 1971. Io invece chiedo, in conformità con quegli impegni, il potenziamento della flotta mercantile pubblica, la contestualità nelle sostituzioni di naviglio, un riconoscimento particolare della posizione del porto di Trieste, ed un rafforzamento della presenza della bandiera italiana nel versante adriatico, oltre all'attribuzione al Lloyd triestino di una preminenza nel campo del trasporto delle merci.

Fondamentale è la questione dei collegamenti viari e ferroviari del porto di Trieste, non solo con il suo entroterra nazionale, ma specialmente con il suo più ampio retroterra estero, al cui servizio esso soprattutto lavora. Lo stesso molo VII, opera grandiosa sebbene tuttora incompleta nelle sue attrezzature, perde gran parte del suo valore se continua a mancare dei necessari collegamenti terrestri.

Il porto, senza ferrovie e strade sufficientemente ampie e scorrevoli per convogliare le merci che arrivano o che devono essere spedite via mare, è come un organo scarsamente irrorato per insufficienza dei suoi vasi arteriosi. Ecco perché insistiamo su questo punto e sollecitiamo il completamento dell'autostrada che da Trieste va a Tarvisio e al confine austriaco, oppure la costruzione del traforo del Montecroce Carnico e i collegamenti con i valichi di confine verso la Jugoslavia, per i rapporti che il porto di Trieste deve mantenere ed incrementare con l'Europa centro-danubiana. Ed ecco perché attiriamo costantemente l'attenzione del Governo sul fatto che, se già pesanti e spesso insopportabili sono in altri casi e per provvedimenti riguardanti altre re-

gioni e città d'Italia le lentezze burocratiche e le inadempienze, fatali esse possono riuscire per lo sviluppo di Trieste e della regione Friuli-Venezia Giulia, a causa dei loro collegamenti e dipendenze dall'estero, dove non sempre si è disposti o interessati a pazientare e a comprendere i difetti della nostra arrugginita macchina burocratica e le pesantezze arcaiche della nostra legislazione.

Circa il porto in sé considerato, le richieste essenziali che devo rivolgere al Governo sono: in primo luogo quella, non solo di un adeguato contributo straordinario e ordinario all'ente autonomo del porto, ma soprattutto della concessione ad esso di una maggiore, più efficace ed autentica autonomia operativa. Altrimenti, i denari da soli non bastano. Inoltre, nel quadro dei provvedimenti di fiscalizzazione degli oneri sociali dell'industria, la fiscalizzazione degli oneri sociali della gestione portuale.

In secondo luogo, è indispensabile lo studio e l'approntamento dei necessari strumenti legislativi perché si arrivi alla costituzione di un organismo giuridico e amministrativo che integri, in una visione larga e razionale di compiti e funzioni, i porti di Trieste e di Monfalcone.

Infine, si rende necessario iniziare la costruzione del canale portuale Monfalcone-Porto Nogaro-Sile, che già di per sé è un'opera di notevole importanza e che potrà costituire la premessa della costruzione, ancora alquanto avveniristica, dell'idrovia internazionale collegante l'Adriatico con l'Isonzo, la Sava e il Danubio.

Un cenno, almeno, dovrò pur fare all'industria, che è un altro pilastro dell'economia triestina e garanzia del suo sviluppo.

Oltre a ciò che è contenuto nella mia interpellanza ed alle richieste ivi contenute, vorrei qui richiamare la circostanza che, se vi è stata una ripresa dello sviluppo industriale a Trieste, essa ha avuto un punto di partenza ed uno stimolo nelle agevolazioni fiscali. Con l'introduzione dell'IVA, le disposizioni esistenti devono essere rivedute e adattate al nuovo regime tributario. Ho già avuto delle assicurazioni dal ministro Valsecchi, ma sono state ritenute generiche ed insufficienti dai competenti. Dico semplicemente, senza addentrarmi più particolareggiatamente nella questione, che Trieste non deve essere danneggiata a seguito della introduzione dell'IVA, ma che le agevolazioni ottenute — che la legge di proroga di qualche anno addietro consentiva fino a tutto il 1980 — siano mantenute nella loro sostanza.

Ed ancora, a proposito di agevolazioni, devo formulare la richiesta al Governo perché esso si prodighi presso la CEE affinché la regione Friuli-Venezia Giulia sia compresa, come è giusto, tra le aree « periferiche » della Comunità, riparando così alla disattenzione del primo momento, che per la verità non è stata solo del Governo ma anche degli uomini politici locali, compresi quelli triestini.

Ecco alcuni temi e provvedimenti essenziali allo sviluppo di Trieste, necessari perché Trieste adempia compiutamente e con onore la sua naturale funzione o, se vogliamo, la sua vocazione internazionale: sul piano economico, dei traffici e degli scambi commerciali, ma anche dotandola di adeguate istituzioni in questo campo e potenziando quelle esistenti — sul piano della cultura. Un'ultima ma non secondaria osservazione desidero fare prima di terminare, e cioè che occorre avere coscienza che quello che si fa per Trieste — e che noi rivendichiamo per Trieste — si fa per l'Italia; lo sviluppo di Trieste è, dunque, una questione ed un impegno nazionale, non semplicemente locale o regionale.

Infine, desidero dire che nel decidere e nel provvedere, tutti, il Governo in primo luogo, « dobbiamo pensare a noi stessi non come discendenti dei nostri antenati, ma come antenati dei nostri discendenti », cioè a dire con una visione delle cose proiettata nel futuro, ampia e di largo respiro.

PRESIDENTE. L'onorevole de Vidovich ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00197.

DE VIDOVICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Sin dalle prime battute della presente legislatura, il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale ha presentato in questa Camera il progetto di legge speciale per Trieste, firmato da tutti i deputati del gruppo. Voleva essere questo un atto provocatorio nei confronti degli altri gruppi, che hanno recepito tale provocazione solamente in parte, nel senso che sono state presentate mozioni, interpellanze, interrogazioni analoghe a detto progetto di legge speciale, ma non provvedimenti di legge veri e propri. Noi sappiamo quanto poco valgano le dichiarazioni, le interpellanze e le mozioni, e quanto invece siano importanti le leggi, quando vengono emanate.

Non vi era, per altro, soltanto un fine provocatorio nella presentazione da parte del mio partito della proposta di legge speciale per Trieste. Si voleva anche porre fine a quel modo di agire ormai ventennale del Go-

verno italiano e del potere legislativo, che emanano per Trieste provvedimenti singoli, privi di una visione unitaria e globale. Si voleva, cioè, impostare una nuova linea politica per Trieste.

Siamo tutti d'accordo, mi pare, sul tipo di provvedimenti che si debbono adottare: se ho sentito bene gli oratori che mi hanno preceduto questa mattina e se ho ben letto le interpellanze che sono state presentate, tutte le forze politiche chiedono più o meno le stesse cose. Ciò che manca, però (me lo consentano i colleghi, vuole essere una benevola critica), è una visione politica unitaria in materia di ciò che per Trieste deve essere fatto. Soprattutto, tenendo presente che si è verificata una crisi della politica ultradecennale del centro-sinistra, che era stata adottata per Trieste e che aveva come cardine lo smorzamento di tutte le attività concorrenziali triestine nei confronti della Jugoslavia, e viceversa quello di gonfiare a dismisura — in certi casi, si è trattato addirittura di una vera e propria invenzione — le attività cosiddette complementari, che in effetti erano ben poca cosa perché si limitavano a traffici di frontiera secondari e legati a motivi contingenti.

Conseguentemente, in quest'aula, onorevole rappresentante del Governo (e si tratta di un rappresentante che mi fa piacere vedere in questa sede, dal momento che l'onorevole Barbi è dalmata come me, e pertanto non mi sentirò rispondere che c'è un ponte tra Trieste e Trento da potenziare: egli è uomo che conosce i problemi e, pertanto, la risposta che il Governo ci darà sarà sicuramente interessante) sosteniamo la necessità di varare una politica nazionale per Trieste, ossia una politica che inquadri il discorso su Trieste in termini nuovi, che tengano presente l'esistenza di una svolta filosovietica, del maresciallo Tito.

Onorevoli colleghi, la stampa italiana ha riportato con scarso rilievo un fatto piuttosto importante, avvenuto pochi giorni fa, cioè la visita di una flotta sovietica a Fiume. Fiume si trova a 40 chilometri da Trieste...

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Sono 70 chilometri, in verità.

DE VIDOVICH. In linea d'aria, dicevo io, e non come distanza stradale. È questa una vicinanza che non può non essere tenuta presente dal Parlamento e dal Governo e che spaventa l'intera Trieste.

Necessità, quindi, di provvedimenti organici; necessità di una nuova svolta politica.

Il Governo deve dirci non tanto se approverà un provvedimento o l'altro (nella nostra legge speciale sono enumerati questi provvedimenti, che poi ho sentito richiedere anche da altri settori in questa sede), bensì se vuole ridare a Trieste la funzione di città concorrente con l'economia jugoslava, oppure se si vuol continuare a mantenere — come il Governo Andreotti ha fatto in sostanza — la politica del centro-sinistra. Questo è il punto centrale del nostro discorso.

Se si vuole una nuova politica, ebbene, bisogna estendere un'intera legislazione — quella per il Mezzogiorno — a Trieste; e questo noi abbiamo chiesto. Oltre tutto, debbo qui ricordare che mentre il mezzogiorno d'Italia è considerato area periferica del MEC, Trieste non lo è mai stata e, quindi, non può avere quelle agevolazioni che vengono chieste universalmente, anche in quest'aula, a proposito di tariffe ferroviarie e di altri vantaggi che, pure, sono accettati dagli altri Stati *partners* dell'Europa, ma che non possono essere accolti proprio perché manca questo riconoscimento a Trieste. Ma la città può avere questa caratteristica solamente se ad essa si estende la legislazione relativa al Mezzogiorno. E noi chiediamo che sia riconosciuta a Trieste questa funzione europea ed occidentale.

Per quanto riguarda il porto, anche il collega che mi ha preceduto ha parlato di ingorghi. Ma non si creda, onorevoli colleghi, che i triestini non sappiano più lavorare al loro porto. La realtà è che il Governo italiano, tramite le banche dell'IRI, ha sovvenzionato la creazione dei porti di Fiume e di Capodistria. Quest'ultimo non esisteva come porto e non fruiva neanche del servizio ferroviario fino a pochi anni fa. Oggi, perfino Capodistria ha superato il traffico di Trieste! Ciò significa che il Governo italiano (sia pure non direttamente ancorché sovrintenda ai sistemi di finanziamento di attività estere degli istituti di credito) finisce per potenziare i porti concorrenti e finisce per deprimere quello triestino, mettendo, tra l'altro, nell'organizzazione del porto di Trieste elementi che, a tutti i livelli, non hanno la volontà di rilanciare i traffici in modo efficiente.

Quindi, per il porto di Trieste il discorso è anche politico; non è solo un discorso di finanziamento. Si tratta di non finanziare più la creazione del porto di Buccari, che si sta costruendo a ritmo intenso. Un giorno o l'altro, scopriamo che esiste un terzo porto jugoslavo che ci fa concorrenza, mentre le merci non hanno interesse a passare per Trieste perché — com'è già stato detto in

quest'aula — la manodopera jugoslava costa un terzo della manodopera italiana. Quindi, per permettere al porto di Trieste di fare concorrenza a quelli jugoslavi o a quelli come Capodistria, che si trova nella zona B di Trieste, amministrata dalla Jugoslavia, è necessario che venga realizzata una automazione così spinta delle attrezzature portuali da permettere ai lavoratori italiani di avere una produttività marginale più elevata di quella del lavoratore jugoslavo.

Un discorso analogo, legato al porto (di cui abbiamo sentito anche parlare in questa aula), è quello delle linee di preminente interesse nazionale, che invece di essere potenziate, diminuiscono in maniera preoccupante. Il Lloyd triestino è un'azienda perennemente in crisi, proprio perché la si vuol tenere in crisi, e non perché sia in crisi per ragioni tecniche o di mercato.

Altrettanto si dica per l'aeroporto giuliano, dove proprio l'altro giorno si è verificata una situazione singolare. L'onorevole Bozzi è venuto a presenziare alla cerimonia dell'ampliamento dell'aeroporto giuliano, ma contemporaneamente a quell'ampliamento — opera doverosa e necessaria per Trieste — sono stati ridotti i voli che toccano quell'aeroporto.

Siamo di fronte, quindi, a situazioni slegate, prive di una visione organica ed è proprio questo che noi imputiamo al Governo.

Anche per il turismo occorre fare un discorso critico, globale e politico. Il turismo triestino è stato bloccato fin dal suo nascere; non esiste infatti attrezzatura turistica a Trieste. Trieste sta rendendosi conto che si trova fra due direttrici di traffico turistico enorme: da una parte c'è Venezia e da un'altra parte vi sono l'Istria e la Dalmazia, zone bellissime e come tali da tutti riconosciute (non lo dico per campanilismo, perché vi sono nato io o perché vi è nato il rappresentante del Governo onorevole Barbi...!). Ebbene, Trieste è lambita da questi due flussi turistici ma non riesce ad attrarre nessuno, neanche per un giorno, perché sistematicamente il Governo blocca ogni iniziativa turistica e mortifica ogni attrattiva naturale e strutturale. Non solo non concede sostanziosi crediti agevolati alle industrie alberghiere; non solo non riesce a comprendere la necessità di una legislazione speciale in considerazione del fatto che Trieste ha di fronte una repubblica popolare con un diverso sistema di vita e soprattutto con prezzi diversi per quanto riguarda i divertimenti e le attrazioni turistiche; non solo il Governo non fa nulla di tutto questo, ma addirittura fa emettere dai suoi organi locali ordinanze

che impongono la chiusura dei ritrovi a mezzanotte. Il prefetto ha deciso la cessazione della vita notturna a mezzanotte perché a mezzanotte una trentina di teppistelli, che potrebbero essere benissimo ridotti, alla ragione da un qualsiasi sottocommissariato o stazione di carabinieri, ha compiuto un paio di scippi! Con questa risibile motivazione i locali triestini debbono essere chiusi a mezzanotte! A questo proposito ho anche rivolto una interrogazione al ministro del turismo, il quale trova giusto — così mi ha risposto — che in una città come Trieste tutti i locali siano chiusi a mezzanotte. Così i turisti ed i triestini stessi sono deviati verso Capodistria, che dista pochi chilometri, a Portorose e verso gli altri luoghi dove le attrazioni turistiche non mancano. Questo discorso dimostra la poca volontà del Governo di andare incontro a Trieste e risolvere globalmente il problema del turismo che può esistere solo in funzione concorrenziale con la Jugoslavia.

Ma c'è anche il problema della benzina. Il nostro gruppo — seguito anche dall'onorevole Bologna — ha presentato una proposta di legge per ridurre a metà il costo della benzina a Trieste. È l'unico progetto di legge che non solo non comporterebbe alcun onere finanziario ma anzi (nella relazione che accompagna la proposta di legge abbiamo fornito precisi elementi) comporterebbe una maggiore entrata per l'erario italiano. Ebbene, credo che questo sia l'unico esempio in cui l'erario rifiuta di introitare quattrini! Io provengo dall'amministrazione delle tasse, onorevoli colleghi, e posso dire che mai l'erario, a quanto mi risulta, ha trascurato la possibilità di arraffare qualche cosa. Ma siccome incassare quasi 2 miliardi significherebbe aiutare Trieste facendo concorrenza alla Jugoslavia, non si porta avanti un simile progetto di legge, anche se firmato da colleghi della maggioranza, triestini e non triestini.

Per quanto riguarda l'industria, non voglio entrare nel dettaglio perché la legge speciale elenca tutti i casi, inquadrandoli però in un discorso più generale, ma debbo ricordare che la FIAT-grandi motori è una fabbrica nata morta. Ed è nata morta, onorevoli colleghi, perché la FIAT, dopo aver partecipato alla creazione della FIAT-grandi motori a Trieste, ha venduto una parte dei brevetti, che avrebbero dato una preminenza alla stessa Grandi motori, alle industrie jugoslave, che si apprestano a gettare sul mercato una produzione simile a quella effettuata a Trieste. Questo comporterà la conseguenza che tutti preferiranno comprare determinati motori in Iugo-

slavia a minor prezzo. Ma non basta ancora. La FIAT-grandi motori è un caso limite che fa ridere tutte le industrie siderurgiche del mondo, perché in questo grosso complesso manca la fonderia. Conseguentemente, per alcuni grossi pezzi, la fusione deve avvenire a Genova o a Torino...

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. ...o a Gorizia.

DE VIDOVICH. A Gorizia solo per una parte irrilevante. Sta di fatto che i grandi motori vengono dall'Ansaldo di Genova o dalla FIAT-grandi motori di Torino. E sono necessari trasporti speciali — si vedono girare nei dintorni di Trieste — per mandare questi pezzi alla FIAT-grandi motori, dove vengono lavorati, e poi portati a Monfalcone su un altro trasporto speciale; naturalmente con l'aumento di prezzi che facilmente potete comprendere.

D'altra parte, i cantieri triestini sono stati chiusi; ed anche a questo proposito il discorso è politico, perché a suo tempo il CIPE affermò che i cantieri triestini non erano ottimali, poiché non erano in grado di varare grosse navi. Si diceva che le navi che avrebbero solcato i mari sarebbero state di grande tonnellaggio, e questa era un'affermazione che trovava una smentita nei fatti già nel momento in cui veniva fatta. Allora il sottoscritto, in veste di rappresentante sindacale della CISNAL, venne qui a Roma per esporre questa tesi in sede governativa. In quella occasione dissi che il mercato dei noli richiedeva navi di piccolo e medio tonnellaggio, e che i cantieri ottimali per questo tipo di navi erano proprio i cantieri triestini. Il grande colosso di Monfalcone, infatti, ha una sua dimensione particolare ed un suo mercato particolare. Quella volta ci si dette torto, ed oggi il Lloyd triestino, quando deve acquistare navi porta-containers deve girare tutto il mondo per acquistare vecchie navi straniere da rimodernare. E ciò perché i cantieri triestini non sono più in grado di costruire quel tipo di navi dopo che per cento anni non avevano fatto altro.

Questo è un fatto politico, onorevole sottosegretario, e non un semplice fatto tecnico. Non è possibile continuare a ripetere la storiella di Roma che non capisce Trieste: Roma ha capito perfettamente Trieste e vuole strangolarla per ragioni politiche, perché vi è un determinato tipo di politica. Questa è l'affermazione grave e responsabile che faccio in quest'aula a nome del mio gruppo.

Infine, vi è il problema dell'area di ricerca scientifica. Noi sappiamo che gli organi internazionali hanno indicato l'area di Trieste come adatta per ospitare l'università scientifica dell'ONU. Qualsiasi altro Stato si sarebbe affrettato ad accogliere questa richiesta, poiché a Trieste esiste una manodopera intellettuale disoccupata molto numerosa. Trieste ha un tradizione intellettuale notevole, e questo fa sì che Trieste sia la città con il maggior numero di intellettuali che emigrano. Il fenomeno della cosiddetta « fuga dei cervelli » esiste in tutt'Italia, ma a Trieste assume proporzioni più rilevanti rispetto ad altre località. Il Governo su questo punto nulla ha detto, nulla ha fatto, e non ha preso i necessari contatti internazionali. Noi stessi, pochi mesi fa, quando abbiamo presentato la legge speciale, abbiamo dedicato un articolo di essa all'agevolazione di questa interessante possibilità. Ciò significa che tale possibilità era già pubblica.

Eppure quanto è stato fatto in proposito per Trieste è stato fatto da paesi esteri, direi quasi con l'indifferenza del Governo, che non si è nemmeno preso la briga di affrontare il problema.

Mi si consenta, signor Presidente, di ricordare, mentre si parla di Trieste, che ieri è deceduto un sindaco di Trieste, l'ingegnere Gianni Bartoli, che non faceva parte della nostra parte politica, ma che era forse l'unico sindaco italiano nel quale tutta Trieste italiana si è riconosciuta, pur nella diversità delle tesi politiche. A nome del mio gruppo ed a nome di tutti coloro che hanno guardato all'ingegner Gianni Bartoli come ad un uomo che ha portato avanti in anni difficili le tesi di Trieste italiana, sento il dovere di ricordarlo con commozione anche qui, in quest'aula, come triestino, come rappresentante degli istriani, fiumani e dalmati e come amico personale dello scomparso e della famiglia. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Skerk ha facoltà di svolgere la sua interpellanza numero 2-00202.

SKERK. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il dibattito sulla situazione economica e finanziaria conclusosi ieri in quest'aula ha messo a nudo la drammatica situazione che il nostro paese sta attraversando. La diagnosi fatta dal compagno onorevole Amendola, e condivisa da altri colleghi intervenuti nel dibattito, tocca in modo ancor più aggravato la città di Trieste. È stato questo il motivo fondamentale che ci ha spinti

a presentare la nostra interpellanza. Lo abbiamo fatto non per spirito di parte, né tanto meno per suggestione campanilistica, e lo dimostra il fatto che anche colleghi di altra parte politica hanno assunto la medesima iniziativa. Può esserne valida testimonianza il fatto che anche l'onorevole Bologna, eletto nelle liste della democrazia cristiana di Trieste, ironizza sui suoi stessi colleghi di partito, che parlano di un « decollo » economico di Trieste che in effetti non esiste. Né potrebbe essere diversamente, di fronte all'eloquenza di certe cifre che riguardano questa città: 100 mila pensionati su 305 mila abitanti; un saldo demografico costantemente negativo; 8.000 occupati in meno dal 1964 ad oggi; la drastica riduzione occupazionale nell'industria, che è passata da 43 mila a 37 mila addetti in soli 7 anni: sono dati che potrebbero valere di per sé più di un discorso, se non si dovesse ricordare che qui non stiamo parlando di una città qualunque ma di uno dei maggiori centri italiani, che ha alle sue spalle una grande consolidata tradizione quale emporio internazionale oltre che come polo industriale. È un patrimonio enorme, di storia, di esperienze, di preparazione professionale, quello che si consuma in questo momento, lasciando che le cose vadano alla deriva.

Si badi bene, quando diciamo questo, non vogliamo vivere solo di ricordi o di nostalgie del passato. Al di là di quello che Trieste è stata, noi ci preoccupiamo di ciò che essa dovrebbe e potrebbe rappresentare oggi nel quadro della nostra economia nazionale, proprio per la sua collocazione geopolitica. Trieste potrebbe veramente essere quel ponte di amicizia, di collaborazione, di scambi economici tra i popoli e paesi a regimi sociali diversi. E può esserlo tanto più adesso, in un'epoca in cui si fa strada sempre più la consapevolezza che è necessario collaborare e cooperare pacificamente con le comunità europea e mondiale.

Sono queste considerazioni che ci hanno portato a sottolineare nella nostra interpellanza l'interesse nazionale che riveste la sorte e lo sviluppo di questa nostra città e ad un tempo, l'esigenza che il Governo intervenga assumendo impegni e adottando provvedimenti adeguati.

Ho già dato alcuni elementi di giudizio, alcune cifre che esprimono sinteticamente la gravità della crisi economica di Trieste. Sono cifre che non si possono confutare anche se taluno va dicendo che si starebbe verificando ora una inversione di tendenza. Può essere vero che il reddito *pro capite* sia relativamen-

te elevato; la ragione però va compresa se si considera che la provincia non esiste secondo il concetto territoriale tradizionale e che l'agricoltura quindi ha una minima incidenza sulla struttura economica del territorio complessivo. Se si considerano poi i tassi di incremento del reddito, si constata che essi sono purtroppo tra i più bassi rispetto alle altre province italiane.

Sul fatto che la città diventi sempre più un centro di pensionati, ormai non ci sono più contestazioni. Oltre il 50 per cento della popolazione è in età superiore ai 50 anni; l'INPS distribuisce 87 mila pensioni; i giovani sono nella maggioranza costretti ad emigrare appena completati gli studi od ottenuta una qualifica professionale. Una società che ha svolto uno studio socio-economico per conto del comune, ha constatato che, andando avanti di questo passo, per l'anzianità della popolazione, per l'emigrazione dei giovani ed il conseguente saldo demografico negativo, entro il 1985, la città avrà 25 mila abitanti in meno, con la riduzione del 9 per cento della popolazione.

È chiaro che in questa situazione si possono determinare anche carenze di manodopera, nonostante la flessione di posti di lavoro; ma questa è una contraddizione solo apparente, che può far comodo a certe forze politiche per falsare la realtà dell'economia triestina. Mi sembra superfluo sottolineare che è proprio la mancanza di prospettive serie a confermare i dati che ho indicato, per cui i giovani continuano ad andarsene. C'è infatti un solo settore che in questi ultimi nove anni si è ingrossato: il settore del pubblico impiego. A Trieste su meno di 90 mila occupati vi sono 24 mila dipendenti pubblici e se a questi si aggiungono gli addetti al credito e alle assicurazioni, si rileva che quasi un terzo degli occupati nella nostra città, sono impiegati nei servizi: una percentuale enorme, tre volte superiore alla media nazionale.

In cambio le attività industriali registrano drastici tagli: 1) i metalmeccanici sono diminuiti di circa duemila unità su 13 mila addetti; 2) i marittimi hanno a loro volta diminuito notevolmente gli organici; 3) molta gente espulsa dall'industria è stata costretta a riversarsi nel settore terziario aggravando la crisi anche in questo settore.

Il quadro complessivo che ne risulta è fin troppo eloquente: una città che invecchia e che subisce una trasformazione delle sue strutture tradizionali, impoverendosi sempre più. Tutto ciò non è venuto a caso! Dai vari governi sono state fatte scelte precise che

hanno dato questo triste risultato. Vi sono stati ritardi ingiustificati e impegni disattesi nei confronti di Trieste. Vi sono — cioè — responsabilità precise di ben individuate forze politiche e governative.

Si prenda per esempio il piano di ristrutturazione per la cantieristica varato dal CIPE nell'ottobre del 1966 e poi riveduto nel 1968; secondo le intenzioni, esso avrebbe dovuto rendere competitiva su scala internazionale la navalmeccanica italiana, ma si guardino i risultati di quel piano. L'Italia, lungi dall'essere competitiva sul piano internazionale, è invece andata indietro e ha perso posizioni nella classifica europea dei paesi costruttori di navi. È una realtà che lo stesso IRI ammette esplicitamente nel bilancio di previsione del 1973 ed è sempre l'IRI ad ammettere che il piano di ristrutturazione cantieristica è fallito.

Il fatto è che il piano di ristrutturazione partiva da premesse sbagliate, secondo le quali la domanda di naviglio nel mondo sarebbe stata in diminuzione e perciò postulava addirittura la riduzione della capacità produttiva dei nostri cantieri, che per Trieste significava minacciare la chiusura del « San Marco ». La verità invece è stata un'altra, in quanto la domanda di naviglio è andata aumentando in tutto il mondo e l'Italia stessa, con una flotta vecchia e inadeguata, è stata ed è costretta a rivolgersi all'estero per il trasporto via mare delle merci per oltre l'80 per cento. Cito solo un dato: nel 1971 abbiamo dovuto pagare ben 151 milioni di dollari per noli ad armatori esteri. L'inadeguatezza della nostra flotta è stata riconosciuta dallo stesso Governo, il quale, di fronte a questa evidenza, ha deciso di aumentare il tonnellaggio di naviglio entro il 1975 di ben 5 milioni di tonnellate, passando dai 7 milioni attuali ai 12 milioni di tonnellate.

Se queste sono le prospettive di previsione governativa, quali possono essere i reali benefici per l'arsenale triestino « San Marco » se gli si nega di fatto la possibilità di continuare a costruire navi, sia pure di tipo specializzato?

Ecco la scelta sbagliata, contraria agli interessi del paese e che ha colpito duramente soprattutto Trieste, quando si pensi che la nostra città ricavava dall'attività cantieristica oltre il 40 per cento del suo reddito industriale. Ecco la scelta contro la quale hanno lottato in tutti questi anni i lavoratori dei cantieri insieme con l'intera città. Questa lotta contro le scelte del Governo ha strappato alcuni risultati; per esempio, l'impegno che al-

l'arsenale « San Marco » sarebbe stata conservata anche la attività di costruzioni navali. Ma — e qui ci sono nuove responsabilità del Governo — questo impegno non è mai stato rispettato e la realtà dell'arsenale « San Marco » è oggi la seguente: la metà degli occupati, rispetto al 1966; una notevole aliquota dei rimasti, circa 400 lavoratori su 1.700, non hanno un lavoro continuativo.

Quello che si può dire è che, nei programmi dell'IRI, il complesso cantieristico triestino non figura nemmeno tra i cantieri di costruzione navale, in quanto è collocato tra i cantieri di riparazione. C'è da stupirsi che l'Italia sia costretta a rivolgersi all'estero, a quella concorrenza che diceva di voler vincere, per avere le navi che le occorrono?

L'onorevole Durand de la Penne, sottosegretario per la marina mercantile, ha dichiarato che questo Governo « non vuol ripetere gli errori del passato ». Ma intanto sono le stesse società di preminente interesse nazionale a rivolgersi, con tanto di autorizzazione ministeriale, ai cantieri esteri per rifornirsi delle navi occorrenti. Devo aggiungere, per quanto riguarda il « San Marco », che la parola, le assicurazioni formali, gli impegni solenni non bastano più. Su questo problema specifico, noi comunisti potremo dirci soddisfatti soltanto se ci saranno fatti concreti e tali da indicare la volontà effettiva del Governo, di cambiare strada. Questi fatti non possono che essere: 1) immediata assegnazione di un congruo volume di lavori di costruzione al nostro cantiere navale, tale da garantire l'assunzione di nuova manodopera; 2) finanziamento di un piano di ammodernamento e ristrutturazione del cantiere che gli consenta di recuperare gli anni perduti senza alcun investimento; 3) finanziamento completo del bacino di carenaggio e della stazione di degassificazione, superando rapidamente gli ostacoli che ne sbloccano il proseguimento e l'inizio dei lavori, poiché senza questi strumenti viene pregiudicata l'attività tanto del cantiere « San Marco », quanto l'attività dell'Italcantieri di Montalfone e in generale dei cantieri adriatici. Il Governo dovrebbe tener presente che non chiediamo la luna nel pozzo; chiediamo soltanto che vengano rispettati gli impegni che il Governo si è assunto.

Che ne è per esempio dell'industria trainante a carattere pubblico che doveva sorgere a Trieste, secondo gli impegni governativi presi nel 1968 e che l'onorevole Preti a nome del Governo ebbe a confermare al Senato il 3 febbraio 1969? Che ne è della commissione che avrebbe dovuto studiare le ca-

ratteristiche di questo impegno? Su tutto questo il Governo tace.

Intanto, mentre il Governo è rimasto inadempiante, a Trieste l'area industriale rimasta disponibile, sulla quale avrebbe potuto e potrebbe sorgere la menzionata industria trainante, è sempre più oggetto di attenzioni da parte di grosse società petrolifere. La verità è che mentre l'industria cittadina sta perdendo di peso, mentre il porto e le linee di navigazione sono gravemente minacciate e colpite, vi è un disegno che sta andando avanti: quello di trasformare Trieste in uno scalo petrolifero, di farne cioè una raffineria di una parte del nord Italia e del nord Europa.

La TOTAL, infatti, sta raddoppiando la sua capacità produttiva ed estendendo di conseguenza i suoi impianti; la SIOT (cioè le sette sorelle) sta a sua volta ampliando i depositi di « stoccaggio » e intende raddoppiare il suo oleodotto; una società più piccola, la VINCOR, intende occupare un'ampia area della zona industriale per installare la sua raffineria e i suoi depositi; l'ENI è interessato a Trieste e si dà da fare per potervi installare i suoi impianti.

Le conseguenze sul piano economico non possono che essere negative, specialmente sui livelli occupazionali. Infatti tutte queste società assicurano il lavoro ad un numero molto limitato di persone: per intenderci, l'oleodotto della SIOT (depositi per 54 milioni di tonnellate di grezzo annui) dà lavoro ad una cinquantina di dipendenti, ed occupa di converso un'area enorme di superficie in una zona come la nostra tanto carente di spazio. Inoltre questa attività comporta gravi pericoli di incendi e di inquinamento atmosferico e marino, le cui conseguenze hanno già creato e creano gravi pregiudizi per la pesca, il turismo e la stessa salute pubblica. Ecco perché nella nostra interpellanza noi chiediamo di non concedere altre autorizzazioni per l'installazione di nuovi impianti petroliferi e che siano vietati ampliamenti alle società già operanti.

Ma vi è un'altra ragione che giustifica la nostra posizione riguardo al porto petroli: se arrivano petroliere non arrivano navi mercantili; lo spazio per entrambe le attività marittime è insufficiente. Noi riteniamo che Trieste debba continuare ad essere uno scalo commerciale. Questa sua funzione, in prospettiva dell'auspicato sblocco del canale di Suez, di collaborazione europea e internazionale, di apertura di nuove rotte con l'estremo oriente, specie dopo il riconoscimento della Cina popolare da parte del nostro Governo, a nostro

avviso deve essere ulteriormente potenziata. Ma anche su questo problema occorre intervenire subito, prima che sia troppo tardi.

Il porto di Trieste ha strutture e attrezzature vecchie e superate. Occorrerebbero, secondo le stime dei dirigenti del porto, non meno di 23 miliardi di lire contro le poche decine di milioni finora investiti. C'è da stupirsi se poi si formano degli ingorghi quando la merce in transito tende occasionalmente ad aumentare? C'è da stupirsi se, come conseguenza di questi fattori e dell'aumento del costo dei noli, i paesi del centro Europa preferiscono esportare servendosi dei porti nordici?

Ecco dunque la necessità della revisione delle clausole comunitarie, discriminatorie nei confronti del porto di Trieste. Ecco l'urgenza di investimenti adeguati per assicurare il completamento e l'attrezzamento del molo VII, opera che dopo 15 anni, nonostante l'indispensabilità, non è stata ancora ultimata. Ecco il bisogno di superare rapidamente gli ostacoli, per completare infrastrutture fondamentali nel campo della viabilità e dei valichi internazionali, se si vuole far uscire dall'isolamento Trieste. Ecco quindi l'estremo interesse per dare una reale autonomia all'Ente porto di Trieste, garantendo nel contempo sufficienti finanziamenti per il suo funzionamento.

C'è ancora un altro importante problema che desidero sottolineare, avviandomi alle conclusioni. È la sorte in cui versa la società di navigazione del Lloyd triestino.

Anche qui il CIPE, nel luglio 1971, aveva elaborato un piano che i marittimi e le loro organizzazioni sindacali in linea di massima accettavano dopo lunghe contestazioni per imporre al Governo il superamento della sua linea. Quel piano prevedeva l'assegnazione al Lloyd triestino del settore trasporto merci pregiate e quindi una riconversione della flotta della compagnia che tenesse conto di questa nuova funzione della società di navigazione. Le cose purtroppo stanno procedendo diversamente. Degli orientamenti del CIPE di due anni fa, nessuno sembra tener conto. Accade così che altre società di preminente interesse nazionale acquistino navi-merci all'estero. Accade inoltre che al Lloyd triestino viene bocciato da parte della Finmare il programma crocieristico per il 1973, con una perdita di un miliardo di utile e di un giro di affari di almeno 11 miliardi.

Si verifica, infine, che si proceda al disarmo di navi, con conseguente perdita del posto di lavoro da parte di centinaia di marittimi,

senza che si prevedano nuove costruzioni navali di qualsivoglia tipo. Questa politica non può essere condivisa da Trieste! Essa non è d'accordo sul fatto che si smantellino i suoi cantieri, che si pregiudichi l'attività portuale e che si danneggi il Lloyd. Non è d'accordo per i pericoli che questa politica comporta per l'economia cittadina e per l'economia nazionale.

Tale disaccordo i triestini l'hanno già espresso alla delegazione parlamentare comunista che recentemente si è recata nella nostra regione; essi hanno avuto modo di esprimerlo ai vari rappresentanti del Governo che in questi ultimi tempi hanno fatto la spola tra Roma e Trieste con il consueto carico di promesse. Le promesse non bastano più, ci vogliono fatti concreti; questo è stato l'ammocimento ed il richiamo che il 28 febbraio scorso i lavoratori triestini hanno inteso dare al Governo con lo sciopero generale di 24 ore che ha paralizzato l'intera città. Questo hanno voluto ribadire anche le organizzazioni sindacali nazionali, assumendo in proprio la questione di Trieste, per farne oggetto di una vertenza nazionale col Governo.

Tutti i triestini sono impegnati pertanto, compresa la minoranza nazionale slovena, a far sì che Trieste possa incamminarsi sulla strada della ripresa e dello sviluppo economico. Anzi, voglio approfittare di questa occasione per richiamare il Governo alle proprie responsabilità e al rispetto della Costituzione repubblicana nei confronti di questa minoranza nazionale tuttora in attesa del riconoscimento dei suoi diritti. Queste attese non debbono andare deluse!

Spetta ora al Governo indicare quali impegni intende assumere di fronte al Parlamento, di fronte a Trieste, di fronte alla storia di questa città, perché Trieste possa vivere e progredire. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Belci non è presente, s'intende che abbia rinunciato allo svolgimento della sua interpellanza n. 2-00209.

L'onorevole Battaglia ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00213.

BATTAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dirò brevemente le ragioni per le quali mi pare che la nostra interpellanza sia strutturalmente diversa dalle interpellanze e dalla interrogazione all'ordine del giorno dell'odierna seduta.

In sostanza, noi non chiediamo una serie di provvedimenti diversi in tutti i set-

tori e in tutte le direzioni, con i più diversi stanziamenti. A noi pare che queste richieste di stanziamenti siano in qualche modo legate — mi sembra giusto dirlo perché è nel pensiero di noi tutti — all'imminente svolgimento di campagne elettorali nella regione Friuli-Venezia Giulia e in Trieste. Secondo noi non soltanto è errato il criterio di adottare per ogni città e per ogni territorio, che siano in grave crisi, come è in grave crisi Trieste, una serie di provvedimenti privi di una logica organica, senza alcun coordinamento tra di loro, senza alcun nesso con le scelte prioritarie e programmatiche regionali e nazionali, come avviene in sostanza per tutte le richieste che si accumulano nei vari documenti parlamentari all'ordine del giorno.

Ciò è un errore soprattutto per quanto riguarda Trieste. Infatti, se si guarda al tipo di sviluppo attraversato in passato da Trieste, nel '700 e nell'800, ci si accorge abbastanza facilmente che i due grandi momenti di evoluzione della città, coincidenti con il terzo decennio del '700 e con il sesto decennio dell'800, sono derivati da due serie di provvedimenti e di iniziative connesse tra di loro. La prima trasformò Trieste da borgo agricolo, sostanzialmente sviluppato intorno al castello di San Giusto, in una piccola città, centro di traffici, creando un minimo di borghesia imprenditoriale.

Il secondo ordine di provvedimenti, che si svolse nella seconda metà dell'800, fu rappresentato dalla creazione del Lloyd triestino, dalla costruzione dello scalo Tomello e da tutta una serie di interventi collegati tra loro in un quadro organico, i quali fecero sì che Trieste diventasse, se ben ricordo, il secondo porto del Mediterraneo dopo Marsiglia. Si trattava di un complesso di provvedimenti coordinati tra loro e rivolti tutti ad un unico obiettivo essenziale, quello di valorizzare la funzione portuale di Trieste.

Ora sembra a noi che in questo dopoguerra si sia avuta una serie di provvedimenti, i più disparati, sia pure animati da una grandissima buona volontà, ultimi dei quali gli interventi elaborati dal CIPE nel noto piano del 1968. Se tuttavia andiamo a fare i conti ci accorgiamo che, nonostante questi provvedimenti e questi stanziamenti, la città di Trieste è economicamente depressa, demograficamente in perdita, psicologicamente « in sofferenza ».

Come è avvenuto tutto ciò, nonostante i vari provvedimenti adottati? Perché evidentemente questi interventi non sono stati congegnati in modo da sollecitare la molla vi-

tale di questo processo di ripresa: se si colpisce quella molla, essa scatta; se non si colpisce, la situazione rimane stagnante e la città arretrata.

Ecco la ragione per la quale noi non chiediamo una serie di interventi disparati ma pochi, limitati ma qualificati interventi, che affrontino i punti nodali dell'avvenire di Trieste, che a nostro avviso si ricollegano alla sua funzione portuale e commerciale a servizio di un vasto bacino, quello centro-orientale, che Trieste ha dietro di sé. In questo quadro vediamo Trieste integrata in un sistema portuale alto-adriatico che non può non essere considerato unitariamente con il sistema portuale dell'alto Tirreno e in relazione ai rapporti che collegano entrambi questi sistemi con le strutture portuali dell'Europa settentrionale, da Brema a Rotterdam, da Amburgo a Le Havre.

Sulla base di questa premessa, la nostra interpellanza chiede al Governo di affrontare il problema di Trieste non in termini di una rivendicazione particolaristica a favore della città (perché sarebbe questo un modo sbagliato e non produttivo, oltre che avvilente per la dignità della città, di affrontare il problema); bensì come problema nazionale nel quadro del sistema generale dei porti italiani.

In questa luce appare chiaro che la crisi dell'economia di Trieste ha come suo aspetto caratteristico il declino della sua tradizionale funzione portuale. Questa crisi ha come conseguenza lo squilibrio e la ulteriore non concorrenzialità del sistema italiano nel suo complesso rispetto al sistema portuale atlantico, dal mare del Nord alla Manica. Ed in questo quadro Trieste va considerata come un elemento di squilibrio dell'intero sistema portuale italiano rispetto a quello, sviluppatissimo e imperniato su porti assai bene attrezzati, che riscontriamo sulle coste settentrionali dell'Europa.

D'altra parte il problema di Trieste, sia pure considerato in questo quadro complessivo italiano ed europeo, va correlato anche all'evoluzione che sta avvenendo nell'Adriatico e in particolare a Fiume e a Capodistria. Il potenziamento di quei porti e l'attività che in essi si va svolgendo, espone Trieste al rischio che una ulteriore quota di traffici sia dirottata verso quegli scali jugoslavi, e divenga poi irrecuperabile, essendo notoriamente difficile acquisire nuovamente correnti di traffico che siano perdute. Vi è dunque il pericolo che i traffici attualmente diretti verso Trieste si

orientino verso Fiume e Capodistria, dove trovano costi minori e maggiore rapidità nelle operazioni di scarico. In tale situazione e in mancanza di un accordo, secondo noi auspicabile, tra Italia e Jugoslavia per la creazione di un sistema portuale internazionalmente integrato dell'alto Adriatico e che comprenda sia i porti italiani sia quelli di Fiume e di Capodistria, non concentrare gli sforzi sul porto di Trieste ci espone al rischio di indebolire il nostro sistema alto Adriatico e le nostre strutture portuali in genere.

In questa chiave, onorevole sottosegretario, concentrando le energie su un unico punto si riuscirebbe a riscoprire la naturale vocazione di Trieste e a rimettere in moto un meccanismo che non rientrerebbe altrimenti in funzione semplicemente raddoppiando un tronco ferroviario, aprendo una galleria, una stazione di degassificazione o un bacino di carenaggio. Queste sono cose importantissime ma che da molti anni non si fanno e non si continueranno a fare nemmeno nei prossimi anni, nonostante la buona volontà che certamente il Governo esprimerà in questa sede.

Punto centrale per l'avvenire di Trieste è la sua funzione portuale e commerciale, nell'ambito del bacino centro-orientale. Onorevole sottosegretario, per giungere a questo punto centrale bisogna dare sollecito adempimento agli impegni assunti dai precedenti governi e per i quali furono operati stanziamenti senza che fossero completati i relativi finanziamenti. Ne è conseguito il risultato, purtroppo frequente in Italia, di impegnare somme per lavori che non sono poi stati ultimati; senza arrecare giovamento alla situazione, si sono utilizzate malamente disponibilità che avrebbero trovato più proficua utilizzazione altrove. Bisogna, dicevo, accelerare l'adempimento degli impegni relativi appunto al porto, di cui alla legge n. 1200 del 1965, come ella, signor sottosegretario, saprà meglio di me, e di cui al piano CIPE del 1968.

Chiediamo, in secondo luogo, al Governo, di sollecitare la procedura d'urgenza in sede parlamentare per il disegno di legge relativo al finanziamento di tutti i porti italiani. Bisogna altresì procedere, d'accordo con le competenti Commissioni parlamentari, alla definizione dei criteri di ripartizione degli stanziamenti, che non devono essere dispersi in un numero eccessivamente esteso di porti. So che un piano francese prevede finanziamenti addirittura per sei porti, ma noi non possiamo disperdere sui 24 porti italiani i 160 miliardi che, se non erro, sono previsti dal disegno di legge governativo. Tale somma dovrebbe es-

sere concentrata nella valorizzazione di alcuni sistemi portuali soltanto.

SERRENTINO. D'accordo, ma sarà un problema operare una scelta tra questi 24 porti.

BATTAGLIA. È chiaro che il problema esiste, ma è altrettanto chiaro che se disperdiamo i finanziamenti su 24 porti, la concorrenzialità del sistema portuale estero, da Marsiglia a Barcellona, sarà superiore a quella del sistema portuale italiano. Correremmo il rischio di non far fruttare gli investimenti realizzati.

LIZZERO. Non fate inutili polemiche, perché tutti e due fate parte del Governo !

BATTAGLIA. Tutti e tre ne facciamo parte, onorevole collega; infatti da questo punto di vista siamo tutti quanti responsabili, e lo abbiamo già largamente chiarito ieri, durante la discussione delle mozioni e delle interpellanze sulla situazione economica.

DE VIDOVICH. Noi siamo fuori dal Governo !

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Sembra proprio che ben pochi gradiscano di accollarsi queste responsabilità !

BATTAGLIA. In terzo luogo, onorevole sottosegretario, si può dare rapido corso a un disegno di legge che riconsideri i meccanismi di gestione degli enti portuali — notoriamente non funzionanti e largamente in *deficit* — e realizzi una maggiore autonomia dei singoli enti portuali e, nello stesso tempo, un maggiore coordinamento tra i sistemi, in modo da creare un sistema italiano integrato, abbastanza coordinato ed efficiente. In questo quadro generale ed unitario, bisogna altresì tentare di risolvere il problema particolare costituito dalla funzionalità specifica del porto di Trieste e dal suo collegamento con Monfalcone, collegamento che è inevitabile solo se si pensi alla possibilità di sviluppo di Trieste all'interno di un'area geografica ed economica che comprenda la provincia di Gorizia. Né si tema la sopraffazione di Gorizia da parte di Trieste, ma si consideri una integrazione tra i due porti, al fine di potenziare, al di là della mera somma delle loro potenziali capacità i servizi e le capacità dell'uno e dell'altro porto.

Auspico, quindi, onorevole sottosegretario, la più ampia convergenza di consensi ad un

disegno di legge che dia luogo ad una razionalizzazione del sistema portuale delle coste friulane, da Trieste a Monfalcone. Infine, occorrerà tentare di assicurare, nel quadro della trasformazione delle linee di preminente interesse nazionale (una delle cose più curiose che abbiamo nel nostro paese), il mantenimento dell'occupazione diretta ed indotta, non soltanto mediante l'ammodernamento e il potenziamento delle linee mercantili, ma anche mediante lavori a terra, che siano diretti a reimpiegare la quota di mano d'opera che evidentemente non può essere impiegata, se si passa dalla linea di preminente interesse nazionale a linee commerciali. Vi è una quota di mano d'opera, dai carpentieri ai tappezziere e ai camerieri, che evidentemente non può essere reimpiegata nelle linee commerciali. Occorreranno quindi — se vogliamo mantenere i livelli di occupazione — lavori a terra. Questa diventa certamente una giustificazione ed una motivazione valida per la richiesta, ripetuta *ad abundantiam* nelle interpellanze dei colleghi, di una industria trainante e diffusiva nel settore di Trieste. Ma è questa una richiesta che, secondo me, nelle condizioni in cui si trovano le partecipazioni statali e con i problemi di priorità e di scelta che noi abbiamo, non so quanto possa essere realizzabile. Vedo che l'onorevole sottosegretario aggrotta le sopracciglia: evidentemente condivide il mio pensiero. Altro è il problema, invece, nel quadro della trasformazione delle linee di preminente interesse nazionale — che ci fanno perdere una cifra ben superiore ai cento miliardi — di collocare la mano d'opera che venga da esse licenziata.

Infine, onorevole sottosegretario, vi è il problema del completamento, essenziale per un porto, del bacino di carenaggio e della stazione di degassificazione che vi è connessa. È una cosa indispensabile in particolare per un porto come Trieste, il cui traffico commerciale è costituito in larga parte da oli minerali, com'è a tutti noto. Ricordo, a questo proposito, che furono stanziati alcuni miliardi per la realizzazione del bacino di carenaggio: i lavori, se non sbaglio, sono interrotti da più di un anno e mezzo. È incredibile che non si riesca a trovare il modo di far fruttare gli stanziamenti già impegnati per la costruzione di questo bacino, che sta lì a mollo e che presto, in queste condizioni, sarà completamente deteriorato.

Per concludere, ritengo che il Governo debba darci l'assicurazione di saper cogliere il punto centrale della possibilità di sviluppo e di nuova vita economica di Trieste, che è la

sua funzione portuale, e di voler impegnarsi su una serie di provvedimenti interconnessi e coerentemente rivolti a questo scopo.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere alle interpellanze testé svolte ed alla interrogazione Reggiani n. 3-01193.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, onorevoli deputati, risponderò dettagliatamente, cioè con tutti i dati che ho potuto raccogliere e coordinare, soprattutto alle prime due interpellanze, quelle degli onorevoli Bignardi e Bologna, che sono state presentate da tempo. Chiedo scusa anticipatamente agli onorevoli colleghi de Vidovich, Skerk, Belci, Battaglia e Reggiani, se non a tutte le domande che essi hanno posto nelle loro interpellanze e nell'interrogazione potranno avere una risposta immediata, precisa e dettagliata, dato che i loro documenti sono stati presentati solo negli ultimi giorni o addirittura solo ieri. In ogni caso poiché molti degli argomenti coincidono con le richieste contenute nelle interpellanze Bignardi e Bologna, se qualcosa rimarrà senza risposta, prego gli onorevoli colleghi di inviarmi una richiesta specifica, mi premurerò di dare direttamente risposte precise.

Tutti gli onorevoli interpellanti hanno sottolineato l'importanza che rivestono, allo scopo di incrementare l'economia triestina, talune infrastrutture. Comincerò appunto da questa constatazione, esaminando innanzi tutto una questione che so bene quanta importanza abbia non solo obiettivamente nell'economia, ma anche soggettivamente, nella psicologia dei triestini: il porto ed i traffici marittimi.

La situazione del porto di Trieste presenta aspetti di gravità, sia per la crisi dei suoi traffici, sia per il disavanzo dell'Ente autonomo del porto. Le cause di questa situazione sono molte: la posizione della città, estremamente decentrata, rispetto al territorio nazionale, che priva il porto del sostegno di quel traffico di importazione ed esportazione nazionale che negli altri porti viene assicurato con continuità dai complessi industriali che gravitano su di essi; la perdita, per le mutate condizioni politiche del retroterra estero, dei tradizionali mercati dell'Europa centro-orientale; la spietata concorrenza dei vicini porti della Jugoslavia, che pratica bassissime tariffe, imponendo ai lavoratori salari di fame; la politica tariffaria seguita dalle ferrovie te-

desche, intesa a deviare dai porti nordici traffici che, come quelli austriaco e cecoslovacco, potrebbero e dovrebbero, per la minore distanza, gravitare naturalmente su Trieste; la circostanza che la nostra flotta mercantile non ha più la preminenza nell'Adriatico perché è stata via via soppiantata dalla progressiva crescita dei servizi jugoslavi, greci e persino israeliani; ed infine, la persistente chiusura del canale di Suez, che rende la situazione ancora più pesante.

L'Ente porto ha dovuto aumentare dal 15 aprile 1972 le tariffe portuali in conseguenza dell'accordo raggiunto con la seconda piattaforma rivendicativa dei lavoratori portuali. Tali aumenti tariffari, che per Trieste raggiungono la misura del 25 per cento, hanno suscitato vivissimo disagio e quindi le proteste da parte degli speditonieri locali, per le conseguenti ripercussioni negative sull'attività di tutte le aziende utenti del porto e sull'andamento dei traffici stessi. Anche tra la clientela estera, molto forte a Trieste, le ripercussioni dei provvedimenti sono state sfavorevoli, per cui non sono da escludere ulteriori dirottamenti dei traffici verso vicini porti di Capodistria e Fiume, che già fanno intensa concorrenza a quello di Trieste, praticando tariffe più basse, ora divenute ancora più convenienti.

Per contrastare tale concorrenza è necessario ridurre, per quanto possibile, il costo delle prestazioni lavorative. Era stata pertanto richiesta la fiscalizzazione dell'onere derivante dalla nuova misura del salario garantito. Senonché, avendo il Ministero della marina mercantile accolto la proposta, l'ente ha presentato a quel dicastero uno schema di progetto di legge allo scopo di evitare un eccessivo aggravio delle tariffe. In detto schema viene, fra l'altro, richiesto un contributo straordinario da destinare al ripiano del disavanzo, previsto a tutto il 1962 in circa 6.100 milioni. Al fine di rendere effettivamente competitivo il porto di Trieste, il cui traffico estero contribuisce, come è stato sottolineato da tutti i colleghi, in misura notevole all'equilibrio della bilancia valutaria nazionale, si è reso necessario il potenziamento delle relative attrezzature e della dotazione di personale, e ciò allo scopo di evitare, nelle operazioni portuali, difficoltà per ritardi che, in concomitanza, con altri fattori, determinano dirottamenti di traffici su diversi porti esteri concorrenti.

Per quanto riguarda la lamentata inadeguatezza del personale dell'ente autonomo del porto di Trieste in relazione alle esigenze del traffico, ogni iniziativa adottata dall'ente stesso

intesa ad incrementare il proprio personale mediante l'assunzione di lavoratori occasionali, è stata sempre resa operante allo scopo di salvaguardare la funzione che quello scalo è chiamato a svolgere nel quadro dell'economia del nostro paese, tenuto altresì conto del carattere particolare dei traffici di transito internazionale che convergono a Trieste. Ciò trova conferma nell'approvazione, da parte del Ministero della marina mercantile, delle delibere adottate dall'ente nel corso del 1972, e precisamente: il 25 febbraio, per la sostituzione di personale da collocare in quiescenza su domanda, 10 unità; il 9 giugno, per l'istituzione del secondo turno di lavoro, 90 unità; il 13 settembre, per la sostituzione del personale collocato in quiescenza, 29 unità; il 12 ottobre, per l'entrata in funzione di nuovi punti operativi, 45 unità; e infine il 29 novembre, per l'istituzione del terzo turno, 60 unità. Per l'approvazione di queste delibere è stato evitato, come sempre, ogni ritardo, pur nella considerazione che poteva trattarsi di personale non sempre ben addestrato o non ancora addestrato, e quindi non utilizzabile immediatamente per le operazioni portuali; e per quanto concerne in particolare l'ultima delibera, relativa all'assegnazione di 60 elementi, l'ente non aveva chiesto, come solitamente avviene in caso di particolare urgenza, l'autorizzazione all'immediata esecuzione.

Circa il potenziamento delle opere portuali riguardanti lo scalo triestino, è da considerare che, nella seduta del 5 marzo 1973, il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge di iniziativa del ministro dei lavori pubblici, che prevede lo stanziamento di 160 miliardi in attuazione del programma CIPE della scorsa estate per l'esecuzione di opere portuali e per la fornitura di mezzi fissi e mobili necessari alle operazioni portuali nei principali porti d'Italia. Naturalmente quel programma prevede opere anche per Trieste. Gli onorevoli deputati sanno che ai 160 miliardi si è arrivati attraverso una serie di studi compiuti da un gruppo di lavoro del CIPE, che ha vagliato i piani e le richieste dei vari porti. Infatti il piano di utilizzazione per Trieste riguarda le seguenti opere: il rinnovo di attrezzature meccaniche per il maneggio di merci, e per l'acquisizione di mezzi gommati; il rinnovo delle gru da banchina, che hanno un'età tale da considerarsi superate, sia per la vetustà sia per i criteri tecnologici cui sono improntate; la costruzione di alcuni edifici per i servizi portuali, in modo da centralizzare e razionalizzare officine di impianti; l'inizio della ristrutturazione del porto vecchio per trasfor-

marlo in un efficiente *terminal* operativo mediterraneo.

L'entità, quindi, del finanziamento riservato a Trieste, sarà stabilita dal CIPE — successivamente all'approvazione del disegno di legge — e sarà fissata, ovviamente, tenendo conto dei risultati degli studi compiuti dal gruppo di lavoro di cui ho parlato prima. Sono d'accordo con l'ultima proposta avanzata dall'onorevole Battaglia, che si solleciti — cioè — il più possibile l'approvazione di questo disegno di legge, che è stato presentato alla Camera, e che auspico venga esaminato dalla Commissione quanto prima.

In ogni caso, nel frattempo, il commissario di governo di Trieste, proprio al fine di incrementare la produttività del porto, ha già concesso nel 1972, a carico del fondo speciale per Trieste, notevoli contributi. Si è potuto finanziare così una serie di lavori, tra i quali assume rilievo particolare l'apprestamento delle opere a mare per l'impianto della stazione di degassificazione e di ricezione dei residui oleosi (500 milioni). Si può ricordare, inoltre, la concessione di 300 milioni per l'acquisto di attrezzature e mezzi meccanici necessari per il potenziamento del porto, quella di 300 milioni per la costruzione di due nuovi edifici per il ricovero delle merci al punto franco; quella di 545 milioni per l'incremento dei traffici che interessano il porto di Trieste, nonché quella di 60 milioni quale contributo straordinario per far fronte in parte al predetto aumento delle tariffe portuali.

Per quanto riguarda il modo VII, effettivamente la sua piena disponibilità costituisce una condizione indispensabile per lo sviluppo del traffico portuale. Il completamento di quest'opera, con la disponibilità di circa 200 mila metri quadrati di aree ed un chilometro e 600 metri di banchina ad alto fondale, consentirà a Trieste di inserirsi nei traffici dei *containers*.

Nel 1968 il CIPE aveva deliberato un finanziamento di 6 miliardi da erogarsi in tre esercizi, per le sovrastrutture del molo VII. Alla data odierna, soltanto 2 miliardi sono stati stanziati effettivamente ed i lavori relativi sono stati finora eseguiti solo parzialmente. Poiché si approssima l'appalto delle restanti opere, per esaurire questi primi 3 miliardi, sarà necessario assegnare gli ulteriori 3 miliardi per il completamento del piano di utilizzo del molo. Tuttavia, anche tale somma non sarà sufficiente da sola a realizzare il programma originale, pur se nel frattempo, attraverso la regione, si è riusciti ad iniziare l'importan-

te opera riguardante i raccordi stradali e ferroviari di accesso al molo in questione.

Positiva pare la proposta, che è stata sottolineata poc'anzi dall'onorevole Battaglia, di estendere il territorio dell'ente autonomo anche alla zona di Monfalcone, costituendo il tutto in unico complesso portuale. Ciò allo scopo di creare un comprensorio portuale che possa stare alla pari con quegli esteri, anche in vista delle prospettive favorevoli che si stanno concretando per i traffici dei *containers* e dei prodotti ortofrutticoli. L'integrazione dei due porti in un unico sistema, sarebbe giustificata anche dalla mancanza nello scalo triestino di aree occorrenti a ricevere le rinfuse mineraliere, che sono invece ampiamente disponibili a Monfalcone.

Per ciò che concerne il personale della dogana e della Guardia di finanza addetto al porto, esiste una disponibilità della amministrazione delle finanze a rivedere il quadro organico della dogana di Trieste, per adeguarlo al maggiore impegno richiesto dalle esigenze delle attività portuali, in connessione con l'assunzione dei vincitori di concorsi già in avanzata fase di espletamento. Circa l'analoga necessità di adeguamento dei quadri della Guardia di finanza, il comando generale ha fatto conoscere di aver provveduto recentemente a rafforzare i servizi di competenza del Corpo nel porto della città giuliana con un congruo numero di militari trasferiti da altre sedi.

In collegamento con il porto, vi è la questione dell'autoporto di Ferneti. In considerazione dell'imponente mole di traffico, in continua espansione, di merci autotrasportate attraverso Ferneti — che è il principale varco di frontiera della provincia triestina — si è reso indispensabile prevedere la costruzione di un'area di servizio, con attrezzature ed impianti funzionali. In tal modo, le operazioni doganali potranno essere svolte con tutta speditezza e senza gli intasamenti ed i ritardi che attualmente si verificano per carenza di impianti. È stato, pertanto, istituito nel 1971 tra l'amministrazione provinciale ed i comuni di Trieste e Monrupino il consorzio per la costruzione e la gestione dell'autoporto di Ferneti. L'opera, il cui costo è previsto in complessivi 6 miliardi di lire, dovrebbe essere ultimata entro il 1975. Il commissariato di governo di Trieste ha già erogato sul fondo per Trieste il contributo di un miliardo 170 milioni, mentre la regione ha concesso l'importo di un miliardo.

Ed ora veniamo alle infrastrutture viarie. In ordine all'autostrada Udine-Tarvisio, che

è una infrastruttura fondamentale per la funzionalità non solo di Trieste ma di tutti i porti dell'alto Adriatico, è stato deliberato dal CIPE nel 1966 il completamento di essa, che è stata compresa nel piano dell'IRI per le autostrade (mentre il resto delle autostrade del Veneto e della Venezia Giulia sono private: sono della società veneta delle Autostrade). Essa dovrà collegare, attraverso il valico di Coccau, la rete autostradale italiana a quella austriaca, fino a Vienna e a Salisburgo, stabilendo inoltre — attraverso il progettato traforo di Moncroce Carnico — un più diretto collegamento tra il porto e la Baviera. Anche in vista dell'entrata in funzione del molo VII e del conseguente maggior traffico, specie per quanto riguarda lo smistamento dei *containers*, il problema delle infrastrutture stradali e ferroviarie, per collegare il porto col suo retroterra attraverso un sistema rapido e razionale, assume importanza essenziale e determinante.

La progettazione dell'autostrada Udine-Tarvisio è stata ormai completata, e tra breve avranno inizio i lavori. I primi appalti per il tratto Udine-Carnia sono già stati indetti dal Ministero dei lavori pubblici nello scorso mese di marzo, ed entro l'estate si provvederà all'appalto anche del tronco Carnia-Tarvisio.

Il CIPE espresse nel 1968 parere favorevole alla realizzazione del traforo di Moncroce Carnico, e la regione ha inserito quest'opera nel programma di sviluppo economico regionale. Nel 1969 si sono avuti i primi contatti tra i rappresentanti italiani e austriaci per stabilire le linee di base del programma sia del traforo sia dei rispettivi tronchi autostradali. Da parte dei rispettivi governi sono state nominate due commissioni di esperti per l'esame preliminare delle questioni giuridiche, tecniche e finanziarie. L'apertura del traforo, costituendo una più agevole via di accesso con l'entroterra bavarese, potrebbe ovviare in misura determinante agli svantaggi derivanti al porto di Trieste dalla sua posizione decentrata, favorendo così l'inoltro verso questo porto di merci tedesche da e per l'oltremare. Vantaggi altrettanto rilevanti ne trarrebbe, naturalmente, anche il traffico turistico. Il ministro dei lavori pubblici, onorevole Gullotti, nella sua recente visita a Trieste ha assicurato il proprio intervento per sollecitare le varie e complesse procedure che sono connesse con la progettazione del traforo, in modo che l'opera possa procedere con ritmo pari allo sviluppo della rete autostradale austriaca.

Nelle interpellanze si parla, poi, di altri collegamenti. Il prolungamento dell'autostrada triestina fino ai valichi con la Jugoslavia e la zona B e gli svincoli verso l'altopiano, rispettivamente, dal molo VII e dal vecchio punto franco, devono essere considerati come infrastrutture ormai indispensabili per fronteggiare le attuali esigenze di snellimento non solo dei traffici portuali, ma anche di quelli turistici.

Il ministro dei lavori pubblici ha assicurato l'inclusione nel prossimo piano ANAS previsto per quest'anno 1973, del prolungamento dell'autostrada triestina. Per quanto riguarda infine gli svincoli, la cui realizzazione comporterà una spesa complessiva di oltre 22 miliardi, si precisa che essi sono previsti dal piano regolatore generale del comune di Trieste. Il commissariato di Governo ha deciso di sostenere l'intera spesa con gli stanziamenti del fondo per Trieste, concedendo già per il 1972 un primo contributo di 394 milioni e 800 mila lire ed assicurando l'erogazione del restante importo per il completamento dell'intero progetto sugli esercizi 1973-1981, epoca sino alla quale è prevista la durata del fondo per Trieste.

Per quanto riguarda poi le comunicazioni ferroviarie interessanti la zona di Trieste, voglio porre in evidenza che l'azienda delle ferrovie non manca di tenere nella massima evidenza le relative esigenze predisponendo, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, i possibili interventi. In proposito va segnalato che, in aggiunta a quelli già realizzati a carico dei precedenti programmi di potenziamento della rete, numerosi importanti provvedimenti sono previsti nel programma di impiego del noto « finanziamento ponte » di 400 miliardi e nello schema del piano poliennale che tra breve dovrà essere sottoposto all'esame del CIPE. Tra questi possiamo ricordare: la sistemazione degli impianti doganali di Gorizia; la realizzazione dell'impianto acciai ad Aurisina; la sostituzione del cavo telegrafico sulla linea Trieste-Udine-Tarvisio; l'ammodernamento e il miglioramento degli ambienti di lavoro del personale del compartimento di Trieste; il raddoppio del ponte sul Tagliamento della Mestre-Udine e del tratto Udine-Carnia della Udine-Tarvisio; il completamento e la sistemazione degli impianti di Gorizia, Villa Opicina e Prosecco; la realizzazione della nuova platea di lavaggio e parco deposito carri vuoti a Buttrio; l'attrezzatura per la ripetizione puntiforme del segnalamento delle linee Venezia-Udine-Tarvisio, Venezia-Triestevilla Opicina e Udine-Monfalcone; la sostitu-

zione e il potenziamento dei cavi telegrafonici sulla linea Udine-Monfalcone. Ulteriori lavori sulle linee in questione potranno essere previsti nel quadro del piano poliennale in settori di intervento per i quali non è stata ancora effettuata la programmazione particolareggiata. Va infine sottolineato che a vantaggio delle comunicazioni ferroviarie della zona si tradurrà ovviamente anche l'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile di cui è prevista la costruzione in quel contesto programmatico.

Con riferimento poi agli specifici interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie richiesti dalle interpellanze, posso precisare che, per quanto riguarda il completamento della linea di circonvallazione di Trieste, quest'opera viene realizzata a cura del Ministero dei lavori pubblici con finanziamenti sulle leggi nn. 298 e 612. Per tale linea le ferrovie sono chiamate ad eseguire talune opere: gli impianti di trazione elettrica, di telecomunicazione, di sicurezza e segnalamento, di illuminazione forza motrice, nonché di armamento, ovviamente, tra le stazioni di Trieste centrale e Trieste Campo Marzio, per un importo dell'ordine di 2 miliardi di lire. Da tempo è stata elaborata la relativa proposta ed è stato rimesso al Ministero dei lavori pubblici, per il relativo perfezionamento, lo schema di convenzione per l'affidamento dei lavori stessi alle ferrovie.

MENICHINO. Tutto inutile, si spendono soldi per nulla.

Ella non ha accennato alla eventuale intenzione del Governo, o meno, di dare l'abilitazione internazionale per il raccordo ferroviario Gorizia-nuova Gorizia per quanto riguarda i paesi terzi. Sembra che il Governo lo farebbe a patto che non serva il porto di Trieste.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Se mi farà avere un appunto al riguardo, potrò darle maggiori dettagli.

I lavori per la costruzione del tratto Redipuglia-Cormons, sono condotti, mercè i finanziamenti delle due leggi sopracitate, dal Ministero dei lavori pubblici, ad eccezione di quelli concernenti il conseguente riassetto degli impianti di Cormons, che vengono eseguiti, e sono già in avanzato corso, dalle ferrovie per conto degli stessi lavori pubblici.

Infine, per quanto riguarda il raddoppio della linea pontebbana, in vista delle prospettive di sviluppo delle relazioni commerciali con i paesi dell'est europeo, le autorità e gli enti triestini hanno da tempo fatto

presente l'esigenza dell'integrale raddoppio di questa linea a monte di Udine; ma ciò rientra anche nelle previsioni dei futuri lavori da compiere da parte della azienda. Inoltre, gli organi regionali del Friuli-Venezia Giulia hanno prospettato la realizzazione di una nuova linea Udine-Carnia-Pontebba-Salisburgo, di caratteristiche moderne ed atta a valorizzare la presenza di Trieste in rapporto al contesto economico dell'Austria e della Germania; anche questa è allo studio da parte della azienda. Tenuto conto che la linea pontebbana offre ancora un certo margine di potenzialità di circolazione rispetto agli impegni in atto, e considerato che il progetto di un nuovo collegamento con Salisburgo presenta in comune con le previsioni di potenziamento della linea di Tarvisio formulate dalle ferrovie dello Stato, il raddoppio del tratto Udine-Carnia, si è ritenuto di dover prendere in considerazione per il momento nei programmi aziendali il solo raddoppio di quest'ultimo tratto.

L'invocata parità di trattamento del porto di Trieste con quelli comunitari del nord Europa non può avere riferimento ai traffici che si svolgono su strada, in quanto le tariffe al riguardo sono prestabilite e non prevedono in alcun caso particolari agevolazioni per i trasporti diretti ai porti o dagli stessi provenienti. Il trattato della Comunità europea prevede del resto strumenti idonei per eliminare eventuali distorsioni, quali quelle verificatesi allorché la tassazione dei trasporti stradali di merci introdotta in Germania concedeva agevolazioni a favore dei traffici verso e dai porti. In tale occasione il nostro Ministero dei trasporti ha sollecitato un'azione diretta ad ottenere una pronuncia di incompatibilità dell'agevolazione con le norme del Trattato, e la misura è stata in effetti soppressa. Inoltre, il Ministero dei trasporti nelle sue relazioni con gli altri paesi europei riguardanti i trasporti su strada, non tralascia occasione per svolgere opera diretta a favorire ogni possibile incremento del traffico verso Trieste, ed a tale scopo ha anche introdotto negli accordi con i paesi dell'est europeo speciali contingenti di autorizzazioni valevoli esclusivamente per il porto di Trieste.

Rimane da dire di un'altra importante infrastruttura, quella dell'aeroporto. Si fa presente che l'aeroporto di Ronchi è inserito nell'elenco degli aeroporti italiani da potenziare, in base al programma di attuazione della legge n. 111. In particolare, per questo aeroporto si prevede di realizzare un nuovo

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 APRILE 1973

piazzale di sosta per gli aerei, una nuova aerostazione per i passeggeri, una via di rullaggio ed una caserma per i vigili del fuoco, per un importo complessivo di 1 miliardo e 400 milioni. È inoltre in corso di elaborazione il nuovo piano regolatore generale dell'aeroporto di Ronchi, che comprende anche il prolungamento della pista di volo a 3 mila metri.

Per quanto concerne la soppressione di alcuni voli facenti capo all'aeroporto di Ronchi — cui si è riferito poco fa anche l'onorevole de Vidovich — operata dall'ATI, si fa presente che, purtroppo, all'interesse di questa società di navigazione aerea per l'incremento delle frequenze ed il miglioramento delle comunicazioni riguardanti la regione Friuli-Venezia Giulia non ha corrisposto una effettiva utilizzazione del mezzo aereo da parte del pubblico. A tutto ciò si aggiungono le limitazioni al movimento degli aerei imposte dal controllo del traffico aereo sugli scali di Fiumicino e di Linate, allo scopo di ridurre entro limiti di tollerabilità il ritardo degli arrivi e delle partenze degli aeromobili in conseguenza delle congestioni che si verificano in altri aeroporti. L'ATI, pertanto, si è trovata nella necessità di programmare un ridimensionamento della propria rete, sospendendo solo quei servizi che hanno mostrato di riscuotere meno le preferenze del pubblico; tuttavia, in seguito all'intervento del Ministero dei trasporti, la società ha in parte modificato le proprie decisioni, ed ha reinserito alcuni collegamenti in aggiunta a quelli già programmati.

In conclusione, durante lo scorso inverno, i collegamenti da e per Trieste sono stati così articolati: sulla direttrice Roma-Trieste e viceversa, due frequenze giornaliere con DC-9; sulla linea Trieste-Milano e viceversa, due frequenze giornaliere con DC-9 ed una trisettimanale con aerei *Fokker*; la direttrice Trieste-Venezia-Genova e viceversa è rimasta invariata; la dorsale adriatica Trieste-Venezia-Ancona-Bari ha mantenuto la sua frequenza settimanale (il sabato).

Sono invece stati sospesi soltanto i voli che interessavano rispettivamente le direttrici Trieste-Roma (BM-302), Trieste-Milano-Torino (BM 362) e Trieste-Milano-Bologna-Napoli-Palermo (BM 1130).

Per quanto riguarda il volo Trieste-Roma, va detto che ha registrato una media di occupazione dei posti di appena il 20 per cento, occupazione che, in particolare nel periodo invernale, può essere assorbita da due voli rimasti inalterati sulla stessa linea.

Anche il volo per Torino è stato abolito a causa della scarsa frequenza: aveva una media di due passeggeri. Lo stesso dicasi per il terzo volo indicato, che era contrassegnato da una media di 4-5 passeggeri.

Comunque, la questione dei collegamenti aerei con l'aeroporto di Ronchi è seguita con il massimo interesse dal Ministero dei trasporti, e sarà riesaminata con l'entrata in vigore dei prossimi orari estivi.

Per quanto concerne, invece, la questione dei collegamenti internazionali, si fa presente che, sebbene precedenti sondaggi di mercato avessero indicato nella Trieste-Belgrado una linea con traffico consistente, i risultati ottenuti l'estate scorsa con l'istituzione di questa linea da parte dell'Alitalia, hanno fatto registrare una media di appena sette passeggeri per volo, e ne hanno sconsigliato l'effettuazione anche durante la stagione invernale.

Infine — ultimo punto riguardante il settore delle infrastrutture — devo dire una parola sulle comunicazioni telefoniche, precisando che l'attivazione del servizio di teleselezione internazionale — richiesta in una delle interpellanze — in partenza da Trieste, non potrà avvenire prima del secondo semestre del 1974. Per quell'epoca, infatti, è prevista la fornitura alla centrale di Trieste — e per le altre centrali analoghe di tecnica *Siemens* — dei registri internazionali a 14 cifre e delle macchine per la registrazione del traffico internazionale necessari per l'estensione del servizio in questione agli utenti del compartimento di Trieste, che attualmente sono collegati in teleselezione straniera solo con Capodistria.

Veniamo ora alle attività industriali, cominciando — sempre per motivi di ordine psicologico, oltre che economico — dalla ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale.

La ristrutturazione della flotta passeggeri e mercantile delle società di preminente interesse nazionale investe in maniera preponderante la società che opera soprattutto a Trieste, il Lloyd triestino. Il CIPE, nella riunione dell'8 luglio 1971, ha previsto il potenziamento della flotta mercantile con l'immissione di nuove e moderne unità merci; nonché la smobilitazione delle linee passeggeri internazionali gravemente deficitarie, da attuarsi con criteri di gradualità, cioè parallelamente al rafforzamento dei servizi merci, e tutelando i livelli di occupazione.

L'unica messa in disarmo che si è fino ad oggi verificata è quella della « Giulio Cesare » (che andava a Napoli e non a Trieste), ed è stata determinata — onorevole Skerk — dal

fatto che la nave ha riportato una grave avaria, per riparare la quale sarebbe stato necessario un forte investimento. Si è ritenuto quindi non conveniente spendere una cifra siffatta per una nave che, secondo i programmi, avrebbe comunque dovuto essere messa in disarmo tra quattro o cinque anni. Solo per questo motivo la società Italia ha venduto la « Giulio Cesare ». Ma questo non ha toccato Trieste perché la « Cristoforo Colombo », che soltanto per un viaggio ha sostituito la « Giulio Cesare », continuerà a fare il suo scalo a Trieste.

In base a quanto previsto dal CIPE, al Lloyd verrà assegnato il settore del trasporto merci pregiate a mezzo di *containers*, mentre alla società Italia, di Genova, sarà riservato quello dei trasporti marittimi tradizionali solidi e liquidi.

Gli ambienti marinari triestini sono vivamente preoccupati per la mancata approvazione da parte del Ministero della marina mercantile dell'itinerario delle quattro navi passeggeri attualmente facenti capo al porto di Trieste (l'« Asia », la « Vittoria », l'« Africa » e l'« Europa ») ed anche la progettata soppressione della linea passeggeri Trieste-Nord America, effettuata con la « Colombo », ha contribuito ad aumentare la preoccupazione degli ambienti competenti. Ma in proposito posso escludere qualsiasi iniziativa aziendale concernente la soppressione di viaggi in Adriatico della « Colombo », mentre si conferma che gli schemi degli itinerari relativi alle linee passeggeri del Lloyd triestino sono tuttora al prescritto esame del Ministero della marina mercantile.

In merito al potenziamento delle linee marittime di preminente interesse nazionale facenti capo a Trieste, si fa presente che, nella seduta del 27 febbraio 1973 del Consiglio dei ministri, è stato approvato un disegno di legge riguardante appunto la ristrutturazione dei servizi marittimi di potenziamento delle linee marittime di preminente interesse nazionale, e questo provvedimento è attualmente all'esame del Senato.

Veniamo al bacino di carenaggio. A seguito delle note delibere del CIPE del 1966, e in relazione alla legge n. 575 del 1967, il consorzio, appositamente costituito per la costruzione del bacino, affidò all'impresa Farsura, in data 13 maggio 1969, la realizzazione dell'opera, da effettuarsi in 33 mesi, a partire da quella data. La spesa per la costruzione del bacino, originariamente prevista in 10 miliardi (di cui 8 a carico dello Stato e 2 dell'IRI) è salita a quasi 18 miliardi. I lavori di questa

opera, compresa nel piano CIPE quale misura compensativa per la ristrutturazione cantieristica, e che una volta ultimata sarà capace di ospitare navi fino a 300 mila tonnellate, sono stati interrotti dall'impresa per inconvenienti tecnici sopravvenuti. Gli interpellanti sanno infatti che la Farsura ha chiesto alla magistratura la rescissione del contratto. La vertenza è stata determinata da una perizia di variante chiesta dall'impresa. Questa infatti, avendo accertato nel corso dei lavori il cedimento dei fondali marini, aveva proposto di risolvere il problema delle fondazioni in modo diverso dal progetto, però con una maggiore spesa di circa 2 miliardi. Senonché, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pur approvando dal punto di vista tecnico la perizia di variante, non ha riconosciuto ammissibile a carico dello Stato la conseguente maggiore spesa, argomentando che, essendo stati i lavori affidati alla ditta per appalto-concorso (cioè su progettazione della ditta stessa), è su questa ultima che deve ricadere il maggiore onere derivante da una progettazione da essa ideata, risultata alla prova dei fatti non del tutto valida. Data la notevole differenza di spesa, la ditta Farsura ha creduto opportuno di reagire secondo i propri interessi per cui, ricevuta l'intimazione a riprendere i lavori, ha chiesto alla magistratura la rescissione del contratto. Per superare l'*impasse*, molto opportunamente gli onorevoli Belci e Bologna hanno presentato delle proposte di legge (atti n. 585 e 1181 della Camera) per l'integrazione dei finanziamenti per il completamento delle costruzioni dei bacini di carenaggio di Trieste, di Livorno e di Genova, allo scopo di far fronte alla maggiore spesa dovuta alle modifiche tecniche e alla levitazione dei prezzi, elementi questi che sono già stati esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale, nella seduta del 12 luglio 1972, ha approvato il nuovo piano economico approntato dal consorzio per la costruzione del bacino di Trieste. Queste proposte di legge sono state esaminate, lo scorso 28 marzo, in sede referente, dalla Commissione lavori pubblici che, all'unanimità, ne ha chiesto l'assegnazione in sede legislativa ed ha avuto il consenso del Governo.

Pertanto è da ritenere che il problema, tanto importante per l'economia triestina, sia ormai avviato a una concreta soluzione.

Collegato con il bacino è l'impianto di degassificazione. La realizzazione di questa stazione di degassificazione ha subito un notevole ritardo per dissensi sulla scelta dell'area su cui dovrà sorgere, come ben sanno i colleghi triestini. Infatti, a causa dell'opposizione del

comune di Muggia, non è stato possibile costruire nella zona dell'ex cantiere San Rocco, ove era inizialmente previsto l'insediamento. È stata pertanto scelta un'altra area, precisamente quella antistante lo stabilimento ESSO, da ottenersi mediante l'interramento dello specchio di mare, interrimento che ora sta appunto per essere eseguito. Consolidato il terreno di riporto, si potrà iniziare la costruzione dell'impianto, per il quale esiste già il progetto esecutivo, che dovrà subire solo lievi modifiche per l'adattamento alla nuova area.

Senza l'impianto di degassificazione il bacino di carenaggio risulterebbe non dico inutile, ma gravemente menomato, e la sua gestione risulterebbe certamente antieconomica in quanto verrebbe meno la possibilità di effettuare localmente i lavori di manutenzione e di riparazione delle numerose petroliere che sbarcano il loro carico al *terminal* dell'oleodotto Trieste-Austria-Germania.

Perciò è necessario accelerare la realizzazione dell'impianto, indispensabile per lo sviluppo dell'attività industriale del porto; ma è anche necessario provvedere ad integrare i fondi di cui alla legge n. 576 del 1967, che prevede appunto la costruzione del bacino di carenaggio e della stazione di degassificazione.

Una notizia recente che interessa questo settore dell'economia triestina è quella che il gruppo ENI, unitamente ad alcune società tedesche, ha recentemente messo allo studio la realizzazione a Monfalcone di un impianto per la rigassificazione del metano liquefatto, che dovrebbe essere importato dall'Algeria e inoltrato, mediante apposito gasdotto, nella Germania meridionale (un impianto analogo a quello già realizzato a La Spezia).

Sempre per quanto riguarda il gruppo ENI, posso far presente che, oltre alla rete di distribuzione dei prodotti petroliferi, l'ente ha realizzato a Trieste un *motel* ed ha collegato la città con la rete nazionale dei metanodotti. Per il futuro il citato gruppo ha in programma di realizzare a Trieste attrezzature di ricezione, « stoccaggio » e inoltre del grezzo occorrente per la nuova raffineria che sarà costruita a Portogruaro.

MENICHINO. Trieste non la vuole.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Certo, nessuno vuole le raffinerie, nessuno vuole le centrali elettriche.

LIZZERO. E poi si parla di ecologia !

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Noi vogliamo, come si dice a Napoli, la botte piena e la moglie ubriaca: vogliamo lo sviluppo industriale e non vogliamo l'energia.

D'ALEMA. Noi vogliamo lo sviluppo, ma non come lo realizzate voi !

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Si capisce, voi lo realizzate in maniera perfetta ! Andate a vedere come è stato realizzato in Jugoslavia !

E veniamo all'arsenale San Marco.

Circa l'attività dell'arsenale triestino è anzitutto da considerare che il previsto programma di potenziamento degli impianti è stato attuato nei limiti in cui la realizzazione delle nuove opere è stata condizionata dai lavori di costruzione del grande bacino di carenaggio. L'arsenale, ultimate recentemente le opere di trasformazione di due transatlantici, è costretto ora, a causa dell'insufficienza di commesse, a ridimensionare il programma di lavoro.

Preoccupanti si presentano le prospettive per il futuro, con le conseguenti inevitabili ripercussioni negative sia sui livelli generali di occupazione, sia sulle medie e piccole aziende di riparazione e manutenzione navale e sulle ditte appaltatrici dei vari lavori di arredamento, pulizia, elettricità e così via, costrette ad operare un certo numero di licenziamenti di personale qualificato.

Attualmente, per mancanza di lavoro, circa 200 operai sono costretti a rimanere giornalmente inoperosi all'interno dello stabilimento.

Considerato che il settore cantieristico rappresenta un fattore di importanza vitale per l'economia triestina, l'acquisizione di nuove commesse è indispensabile e urgente, e viene curata con solerzia. Gli sforzi vengono concentrati soprattutto nel settore delle grandi trasformazioni navali, anche allo scopo di assicurare i massimi benefici nell'occupazione della manodopera.

È utile ricordare in proposito che, per quanto riguarda la commessa per la costruzione di una piattaforma semisommersibile di perforazione, la società FAIPEM ha richiesto offerte a vari cantieri, tra cui, naturalmente, anche il cantiere San Marco di Trieste.

Una importanza fondamentale per lo sviluppo dell'industria triestina assume il fondo di rotazione per le iniziative economiche nel territorio di Trieste. Questo fondo, che nel periodo tra il 1956 e il giugno 1972 ha concesso mutui per un ammontare complessivo di 76

miliardi e 165 milioni, di cui 53 miliardi e 522 milioni a nuove industrie e 22 miliardi e 643 milioni ad industrie preesistenti, ha dimostrato in tal modo la sua piena validità quale strumento propulsore di nuove iniziative.

I colleghi sanno che l'onorevole Belci ha recentemente presentato una proposta di legge per l'integrazione della dotazione del « fondo » nella misura di lire 40 miliardi in più esercizi finanziari. Nella proposta viene osservato che lo sbilancio tra la disponibilità attuale (3 miliardi) ed i mutui richiesti (111 miliardi) è di 108 miliardi, per cui l'integrazione si rende indispensabile per poter avviare a realizzazione le iniziative economiche per le quali i finanziamenti vengono richiesti.

I colleghi sanno anche che in data 17 gennaio 1973 la Commissione finanze e tesoro della Camera, su proposta del relatore Mazzarino, ha deliberato all'unanimità di richiedere che le sia trasferita in sede legislativa la proposta sopra indicata. Il Governo è stato consenziente ed auspica che la Commissione preceda rapidamente all'approvazione del provvedimento.

Come è noto, con la legge 21 aprile 1969, n. 163, è stata disposta la proroga sino al 31 dicembre 1980 dell'Ente per la zona industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali previste, per la industrializzazione di questa provincia, dagli ordini del governo militare alleato.

Sottolineo che, grazie a tali agevolazioni, l'ente per la zona industriale ha dato un valido contributo alla valorizzazione industriale di Trieste, che rappresenta uno dei fattori fondamentali per lo sviluppo dell'economia locale. Trieste infatti, in conseguenza dei noti eventi internazionali della prima e della seconda guerra mondiale, ha dovuto rivedere la sua stessa struttura economica, che non poteva più basarsi esclusivamente sulle attività mercantili e portuali, ma doveva necessariamente puntare su un rapido processo di industrializzazione, al fine di rimediare all'instabilità dei traffici (in gran parte di transito e come tali legati alle vicende internazionali) e di assicurare durature fonti di reddito e di lavoro.

Oggi, dopo un ventennio di vita, nel comprensorio dell'ente operano 138 stabilimenti, che danno occupazione a circa 8.600 lavoratori. A questi sono da aggiungere i lavoratori (1.500-2.000 unità circa) impiegati nelle attività terziarie ed indotte. Per assicurare gli ambienti locali circa le preoccupazioni connesse con l'entrata in vigore della riforma tributaria, si informa che, in base all'articolo 9 della legge di delega 9 ottobre 1971, n. 825, le esenzioni,

le agevolazioni ed i regimi sostitutivi in materia di imposte dirette, stabiliti da disposizioni diverse dal testo unico 29 gennaio 1958, n. 645 (quali sono quelle specificamente dettate per la zona di Trieste), saranno, per quanto possibile, sostituiti dalla concessione di contributi, anche sotto forma di buoni di imposta, commisurati a parametri da determinare senza riferimento agli imponibili, sempre che le finalità perseguite siano conformi agli obiettivi del programma economico nazionale.

In questo senso sta appunto lavorando un apposito gruppo di studio, nell'ambito del comitato di coordinamento per la riforma tributaria, che ha il compito di definire i criteri generali da porre a base della specifica normazione delegata. Il problema della futura disciplina delle esenzioni e delle agevolazioni fiscali è quindi ben presente all'attenzione della amministrazione, per la ricerca delle soluzioni più idonee nel quadro delle linee generali indicate dalla legge di riforma del sistema tributario.

Per il settore delle imposte dirette sugli affari, va detto ad ogni modo che, in via transitoria, l'entrata in vigore del nuovo assetto impositivo non avrà ripercussioni negative sulle agevolazioni già in atto nel periodo precedente alla riforma fiscale.

L'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, prevede infatti che il regime di favore già vigente in materia di imposte di registro alla data del 31 dicembre 1972 continui ad avere applicazione fino ad un certo termine, che comunque non potrà superare il 31 dicembre 1974.

Analoghe disposizioni riguardano l'imposta ipotecaria e i diritti catastali, e inoltre anche le tasse di concessione governativa e l'imposta di bollo.

Le norme relative all'imposta sul valore aggiunto non contemplano, invece, alcun caso di esenzione analogo a quelli precedentemente in vigore in materia di imposta generale sull'entrata. Va però considerato che la particolare tecnica applicativa del nuovo tributo consente di fatto il conseguimento dei medesimi benefici fiscali. Ciò in quanto, attraverso il meccanismo della detrazione ed eventualmente del rimborso, tutti gli operatori soggetti d'imposta conseguono la totale detassazione dell'IVA a loro addebitata, in via di rivalsa per l'acquisto dei beni strumentali destinati all'esercizio dell'attività industriale e per le relative prestazioni di servizi.

Tutto questo significa, cioè, che con l'attuazione della nuova normativa e con la conseguente abolizione delle disposizioni agevo-

lative agli effetti dell'imposta generale sull'entrata, non dovrebbe verificarsi alcuna turbativa di carattere fiscale per gli investimenti industriali posti in essere nella città di Trieste.

Per esigenze di completezza, il medesimo tema della conservazione dei benefici fiscali in atto è stato esaminato dall'amministrazione anche sotto il profilo della legislazione doganale. A tale riguardo va fatto rilevare che il decreto del Presidente della Repubblica n. 1133 del 30 dicembre 1969, recante norme di attuazione delle direttive comunitarie in materia di regime del perfezionamento attivo, dei depositi doganali e delle zone franche, prevede che per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste restano pienamente in vigore le disposizioni più favorevoli contenute nell'allegato VIII al trattato di pace del 1947, disposizioni cioè che contengono agevolazioni non certo inferiori a quelle ammesse per il porto di Amburgo.

Sotto l'aspetto indicato va perciò sottolineato che, allo stato delle cose, non vi sono motivi per parlare di discriminazioni in favore di altri porti comunitari, essendo noto che per Trieste si applicano agevolazioni nel campo dell'immagazzinamento delle merci e della loro lavorazione, tali da lasciare aperte alle esigenze degli operatori le facilitazioni vigenti da tempo.

Vi è poi il problema particolare, molto delicato e assai difficilmente risolvibile, del prezzo della benzina, tema sul quale ha richiamato l'attenzione della Camera l'onorevole de Vidovich. Si propone, in particolare, la concessione di un contingente agevolato di benzina per gli utenti che abbiano residenza nel territorio interessato dagli accordi di frontiera tra Italia e Jugoslavia.

Il problema va esaminato sotto due punti di vista. Sotto un aspetto si deve riconoscere che un crescente numero di triestini, a causa della notevole differenza di prezzo, si reca oltre confine per l'acquisto della benzina e di generi alimentari, di cui è consentita l'importazione in franchigia. Ciò ha determinato gravi turbamenti in taluni settori commerciali di Trieste.

La concessione di un contingente agevolato, secondo la proposta formulata in vari strumenti di iniziativa parlamentare e, da ultimo, in una proposta di legge dell'onorevole Bologna, farebbe venire meno la principale ragione dei viaggi oltre confine e concorrerebbe a tutelare non solo gli interessi delle categorie economiche triestine ma anche ad incrementare il gettito dei diritti erariali sulla benzina, come è stato sottolineato anche nel corso

di questo dibattito, riducendo nel contempo l'attuale esportazione di valuta nazionale.

La gravità del fenomeno trova un'obiettivo conferma nel fatto che le vendite di benzina a Trieste sono scese, nonostante il naturale incremento del parco automobilistico, da 37 milioni e 811 mila litri nel 1964 a 23 milioni e 426 mila litri nel 1971. In base ai dati raccolti si può ritenere che nel 1972, su un quantitativo di circa 86 milioni di litri di benzina che sono stati consumati a Trieste, neanche un terzo (e precisamente 25 milioni e 745 mila litri) è stato acquistato nella città.

Sotto un altro profilo, però, la concessione in parola determinerebbe un vero e proprio privilegio in materia di imposte di fabbricazione sugli oli minerali, ed una facilitazione in questo settore, infatti, oltre a costituire una grave deroga ai principi di generalità e uniformità delle imposte, comporterebbe una ingiustificata discriminazione a danno degli utenti di altre aree, anche vicinissime, e in modo sensibile soprattutto per quelli delle zone limitrofe e delle zone di frontiera, in cui si ha motivo di lamentare inconvenienti analoghi a quelli individuati per Trieste.

DE VIDOVIČH. Gorizia beneficia già di un provvedimento del genere, come pure la Val d'Aosta. Quindi, se mai, è vero il contrario.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Non si possono poi non rilevare le enormi difficoltà applicative a cui l'amministrazione andrebbe incontro, nel caso in cui si addivenisse al riconoscimento di una zona agevolata nell'ambito della fascia dei confini italo-iugoslavi, e di tutto il territorio di Trieste. Sarebbe molto difficile evitare gli abusi che siffatti sistemi provocano, finendo col sollevare la vivace reazione dei territori esclusi dal beneficio. Si aggiunga, infine, che un trattamento discriminatorio nel settore dell'imposta sui carburanti provocherebbe una grave distorsione nell'ambito della politica dell'autotrasporto delle merci.

Un ultimo argomento si riferisce alle iniziative internazionali. La richiesta abrogazione dell'articolo 82 del trattato istitutivo della Comunità economica europea (che prescrive: « Le disposizioni del presente titolo lasciano impregiudicate le misure adottate dalla Repubblica federale di Germania, sempre che tali misure siano necessarie a compensare gli svantaggi economici cagionati dalla divisione della Germania all'economia di talune regioni della Repubblica federale

che risentono di tale divisione »), suscita perplessità in quanto sarebbe la prima volta che da parte di uno Stato membro viene presa un'iniziativa del genere.

La richiesta abrogazione di tale articolo potrebbe dar luogo a reazioni la cui portata è difficile valutare, e mettere in forse un equilibrio raggiunto non senza difficoltà e ostacoli.

Ciò premesso, si deve porre nel dovuto rilievo l'azione svolta in sede comunitaria e bilaterale per la revisione delle tariffe tedesche a favore dei propri porti, le cosiddette *Seehaventariffen*. Tale azione è tuttora in corso. Negoziati bilaterali si sono svolti con la Repubblica federale tedesca per ottenere l'acquisizione di traffici tedeschi da avviare verso il porto di Trieste. Un accordo è stato raggiunto il 13 ottobre 1971 tra l'amministrazione ferroviaria italiana e quella delle ferrovie federali tedesche, con la partecipazione delle ferrovie austriache. Con esso si propone di « sviluppare i traffici tra la Repubblica federale tedesca e il porto di Trieste », attraverso riduzioni sul prezzo di trasporto. L'accordo ha la durata di tre anni ed è tacitamente rinnovabile. Il Ministero degli affari esteri, nell'ambito della sua competenza istituzionale, d'intesa con le altre amministrazioni competenti, continua ad adoperarsi perché il porto di Trieste possa fruire di un trattamento differenziato, simile a quello dei porti tedeschi.

Riguardo alla risoluzione adottata dal Consiglio delle Comunità europee, il 20 ottobre 1971, concernente i regimi generali di aiuti e finalità regionale a favore delle zone centrali, il Ministero degli affari esteri, su richiesta delle autorità della regione Friuli-Venezia Giulia, è intervenuto presso l'esecutivo comunitario al fine di ottenere una deroga per rendere applicabile a questa regione il trattamento previsto per quelle periferiche, e ciò in considerazione della sua particolare situazione.

La Commissione delle Comunità europee non ha ritenuto di poter accogliere tale richiesta, almeno nel primo periodo di attuazione della risoluzione. In ogni caso, la risoluzione stessa prevede la possibilità di particolari interventi nelle regioni centrali, qualora si manifestino particolari esigenze. Indipendentemente da questa possibilità, non si mancherà comunque di svolgere opportuna azione in sede comunitaria, per un riesame delle zone considerate centrali. Il Ministero dell'industria e commercio, insieme con gli altri ministeri interessati, sta assumendo iniziative presso la Comunità economica europea per

l'attuazione di una politica regionale al fine di promuovere l'economia delle regioni depresse. È intenzione del Governo italiano adoperarsi perché ciò comporti anche sensibili agevolazioni allo sviluppo della regione Friuli-Venezia Giulia. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Onorevoli colleghi, queste sono le cose fatte e che si stanno facendo per rimuovere le carenze infrastrutturali che finora hanno ostacolato e reso più difficile un ulteriore sviluppo della economia triestina, o che hanno reso meno agevole quella funzione della nostra città come punto di intermediazione con l'Europa centro-orientale (come giustamente ricorda l'interpellanza dell'onorevole Bignardi).

Si tratta, come i colleghi possono constatare, di interventi importanti, che certamente hanno contribuito e contribuiranno al rilancio di questa funzione di Trieste e quindi della sua intera economia. La situazione economica triestina, però (mi sia permesso di rilevarlo proprio io, che sono triestino, ma vivo da tanti anni nella ben diversa situazione economica di Napoli e del Mezzogiorno)...

D'ALEMA. La scuola di Gava !

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Questo non c'entra ! Tra l'altro, anche l'onorevole Gava è veneto.

D'ALEMA. Appunto.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. La situazione economica triestina — dicevo — non può essere considerata in progressiva decadenza, in grave crisi, in pericolosa recessione, come è stato affermato nel corso dell'odierno dibattito e nelle interpellanze. Gli onorevoli interpellanti hanno preso lo spunto delle loro considerazioni dall'affermazione che Trieste avrebbe realizzato il più basso tasso di sviluppo tra i redditi prodotti in tutte le province italiane. Già oggi ho sentito portare alcune rettifiche a questa affermazione e dire che non è il più basso ma, caso mai, si trova al 55° posto, che non rappresenta certamente il livello più basso, in quanto al di sotto vi sono almeno altre 40 graduazioni, se non di più. (*Interruzione del deputato D'Alema*). Non so da quale fonte sia stato ricavato questo dato statistico. In ogni caso, impressionato da questa informazione, sono andato a verificarla e,

come ho detto, ho visto che l'indice di graduatoria è abbastanza diverso e non è il più basso. Ho trovato, inoltre, alcuni dati sostanzialmente confortanti e positivi per l'economia di Trieste.

Innanzitutto, il reddito complessivo di Trieste è salito (dispongo dei dati di Tagliacarne, naturalmente) dalle 688 mila lire *pro capite* del 1963 a un milione e 68 mila lire.

DE VIDOVICH. Vi è da calcolare, però, anche l'inflazione.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Ma gli effetti dell'inflazione non riguardano solo Trieste.

DE VIDOVICH. Sì, però quei dati non possono essere assunti indipendentemente dalla realtà dell'inflazione.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Su questo sono d'accordo. Nella graduatoria relativa al reddito *pro capite* realizzato nelle varie province, Trieste (mi riferisco soltanto agli ultimi tre anni) è passata dal quarto al terzo posto. Si trovava, infatti, al quarto posto, dopo Milano, Torino e Genova, nel 1967; è passata al quinto posto, essendo balzata in avanti Varese, nel 1968; è ritornata al quarto posto, perché Genova ha perso qualche posizione, nel 1969.

Non ho i dati relativi agli anni successivi, ma so che Trieste ora si trova al terzo posto nella graduatoria del reddito *pro capite*.

Gli iscritti nelle liste di collocamento a Trieste sono stati, nel 1962, 3.751, con una media, rispetto alla popolazione, dell'1,24 per cento, notevolmente inferiore a quella nazionale, che è dell'1,99 per cento e, ahimé!, alquanto inferiore al 3,99 per cento di Napoli e al 5,20 per cento di Caserta.

MENICHINO. Ma vi sono stati compresi anche coloro che se ne sono andati da Trieste?

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Le cifre da me citate riguardano gli iscritti nelle liste di collocamento. D'altra parte, questo fenomeno si verifica anche nell'Italia meridionale ed in una misura alquanto diversa che per Trieste. (*Proteste all'estrema sinistra e a destra*).

DE VIDOVICH. Trieste di solito assorbiva mano d'opera meridionale, mentre oggi è ridotta quasi allo stesso livello delle zone depresse.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Trieste ha assorbito - e ciò è stato affermato in questa sede da qualche collega - sessantamila profughi dell'Istria e della Dalmazia. Ella è uno di questi, se non sbaglio. (*Interruzione del deputato de Vidovich*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, potrete esprimere le vostre opinioni in sede di replica. La prego, onorevole sottosegretario, di non raccogliere le interruzioni.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Trieste assorbe tuttora due o tremila pendolari, muniti di regolare passaporto, che vengono ogni giorno a lavorare dall'Istria e dal Carso perché in Jugoslavia li pagano male e a Trieste li pagano bene, perché in Jugoslavia vi è il regime comunista e a Trieste vi è un regime di libertà. Ma questa è un'altra questione. Comunque, certo è che a Trieste vi sono circa 3 mila iscritti alle liste di collocamento, ma vi sono anche 2 o 3 mila persone che vengono a lavorare dall'estero ogni giorno.

Non credo, quindi, che si possa obiettivamente parlare né di crisi né di processo di decadimento generale dell'economia triestina. Forse è più esatta la definizione data dall'onorevole Bologna che, nella sua interpellanza, parla di anormalità della situazione dell'economia triestina. Come non constatare che è anormale la situazione di una grande città che, per effetto di due conflitti mondiali che l'hanno direttamente coinvolta, si è trovata privata della sua funzione di porto e di centro mercantile e finanziario su cui gravitavano i paesi ricchi ed evoluti dell'ex impero asburgico? Trieste è stata colpita non tanto dalla fine dell'impero asburgico, quanto dalla fine del sistema economico precedente alla prima guerra mondiale; dalla instaurazione del regime autarchico fascista tra le due guerre; dall'instaurazione dei regimi comunisti in Jugoslavia, in Ungheria, in Cecoslovacchia, in Polonia; e dall'impovertimento di quei paesi e dal loro isolamento, dal quale solo da poco e faticosamente si sforzano di uscire; e infine dalla sua attuale situazione di estrema marginalità, sia rispetto al terri-

torio e all'economia nazionale, sia rispetto a quelli del mercato comune europeo.

Ma occorre anche constatare con soddisfazione e con ammirazione che i triestini hanno saputo fronteggiare intelligentemente e coraggiosamente la nuova, difficile, svantaggiosa situazione in cui si sono trovati, proponendo, caldeggiando e attuando la trasformazione della loro economia, che era prevalentemente mercantile, ma che non può rimanere tale, in economia prevalentemente industriale. Lo Stato italiano ha contribuito decisamente ad assecondare e stimolare questo indirizzo, sia direttamente, con i cospicui interventi delle partecipazioni statali, sia indirettamente, con la politica degli incentivi e del sostegno all'attività dell'ente zona industriale, sia, infine, con l'adeguamento progressivo delle infrastrutture.

Ritengo che la strada imboccata per Trieste sia quella giusta. Si tratta di percorrerla fino in fondo, di accelerarla, di perfezionarla, di tenerla costantemente aderente all'evoluzione dell'economia nazionale ed internazionale, in modo che Trieste possa conservare anche per gli anni a venire non solo l'alto tenore di vita materiale, civile e culturale che la caratterizza ormai da molto tempo e la pone ai primi gradi di sviluppo delle città italiane, ma anche la sua naturale funzione di collegamento tra l'Italia e l'Europa centrale e orientale.

Non credo, onorevole de Vidovich, che si possa parlare di una politica per Trieste, come ella ha detto questa mattina e ha scritto nella sua interpellanza, decisa e attuata dal centro-sinistra, dal centrismo o da non so quale altra formula governativa. Si tratta semplicemente della politica italiana per Trieste, cioè di scelte e di interventi che qualunque tipo di Governo avrebbe dovuto operare, e si tratta di scelte che non possono essere influenzate né dalle svolte filosovietiche di Tito né dai più o meno rilevanti commerci di frontiera, perché sono scelte e decisioni che hanno respiro ben più vasto e vanno al di là dei rapporti, pure importanti, con la Jugoslavia, perché sono scelte di carattere globale, tali cioè da investire tutti i settori, da quello delle infrastrutture viarie, ferroviarie, portuali e aeroportuali a quello degli investimenti industriali, della riattivazione dei rapporti commerciali e dei traffici con i paesi dell'Europa nordorientale, a quello — perché no? — del potenziamento del turismo (sono d'accordo con lei, onorevole de Vidovich); e, aggiungiamo, della promozione delle attività cosiddette « quaternarie », cioè della ricerca scientifica, dei relativi servizi alle imprese produttive.

Queste scelte di indirizzo economico e sociale sono state compiute dai governi democratici fin dal giorno in cui la città è stata felicemente riunita alla madrepatria, nel 1954. Anzi, più esattamente, fin dagli anni dell'immediato dopoguerra, con l'appoggio e l'intesa con l'amministrazione militare alleata, fin dagli anni in cui era sindaco di Trieste Gianni Bartoli.

E permettete anche a me, dal banco del Governo, di elevare un ricordo memore a questo uomo che Trieste oggi piange ed accompagna — forse proprio in questo momento — al cimitero di Sant'Anna; a quest'uomo che io amo ricordare non solo come il sindaco degli anni difficili, ma soprattutto come l'amico con il quale ho insieme condotto le battaglie per la libertà di Trieste contro l'occupazione nazifascista, per la libertà e l'italianità di Trieste contro l'occupazione comunista slava.

Le decisioni cui prima accennavo sono state attuate con coerenza e tenacia in tutti questi anni. Credo di poter interpretare non solo la volontà dell'attuale maggioranza, ma di ben più vasti settori dell'opinione pubblica, assicurando ai triestini, e a voi onorevoli deputati che li rappresentate, che tale politica sarà continuata anche in avvenire, con fermezza e costanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Giomo, cofirmatario dell'interpellanza Bignardi n. 2-00189, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GIOMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo dare atto al sottosegretario Barbi che la sua risposta è stata documentata, analitica, seria, ampia e completa, anche se, purtroppo, essa guarda a quel che si dovrà fare, piuttosto che a quello che è stato realizzato. Mi auguro, perciò, che tale analisi si trasformi il più presto possibile in una seria realizzazione, in una realizzazione programmata, e che per essa vi sia una sollecita e decisa volontà politica del Governo e di tutto il Parlamento.

Non entrerò nel merito dei moltissimi problemi che l'onorevole Barbi ha trattato, anche perché me ne mancherebbe il tempo. Debbo dire che, in sintesi, ad uno che non è triestino, il problema di Trieste si presenta nei termini seguenti: ci troviamo di fronte ad una città che stagna dal punto di vista economico e che è psicologicamente depressa perché si sente trascurata.

LIZZERO. Il rappresentante del Governo ha detto di no.

GIOMO. Una città che ha un andamento demografico assolutamente stazionario, ciò che determina in pari tempo, con l'invecchiamento della popolazione triestina, un grave decremento delle forze attive della produzione. È questo un secondo elemento negativo. Ed ancora, l'impossibilità di avere sufficienti sbocchi occupazionali in città. I laureati, i diplomati triestini si trovano costretti a cercare lavoro in altre parti d'Italia o all'estero; così che la città finisce per sopportare le spese della preparazione culturale, senza poter usufruire di quest'ultima. Vi è poi un quarto aspetto, che sembra a me quello più nobile e positivo: Trieste continua, ciò nonostante, nelle sue tradizioni di alta cultura, di vasta attività civile, frutto di una sua felice posizione geo-politica che la pone al quadrivio di diverse civiltà europee.

Di fronte a tale situazione, sembra a me che il programma che il Governo desidera attuare, a breve, a medio ed a lungo termine, non possa che essere considerato valido ed idoneo a determinare quel « decollo » che ognuno di noi si augura e auspica per Trieste.

Certo è che il programma in questione non è di questo o di quest'altro Governo: è il programma degli italiani, il programma del Governo democratico italiano, il quale in questi anni ha dovuto lottare sul fronte storico del periodo fascista e del periodo dell'occupazione di oltre cortina. Mi sembra che rimanga solo un fatto, assai importante, per i triestini; un fatto che ha valore, oltre che economico, psicologico, in ordine a questo porto asfittico, che genera una depressione economica e psicologica insieme. Mi permetto di far presente all'attenzione dell'onorevole sottosegretario che forse i triestini vedono nella ripresa del porto il primo passo verso una rinascita, quasi l'innalzarsi di una bandiera.

Mi permetto di concludere affermando che, nella sostanza, questi problemi, visti sotto l'aspetto metodologico, non possono essere risolti che da una legge organica e programmatica. Noi sollecitiamo il Governo in questo senso. Da parte nostra, assicuriamo tutta la buona volontà per far sì che l'iter di un tale disegno di legge possa essere il più veloce possibile. Da questo punto di vista, credo che potremo fare un'opera di risanamento spirituale ed economico per una città nei confronti della quale tutti gli italiani hanno qualche debito, una città che rappresenta un orgoglio ed uno spirito che va al di là di ogni retorica e di ogni passione politica.

PRESIDENTE. L'onorevole Serrentino ha facoltà di dichiararsi soddisfatto per la sua interpellanza 2-00124.

SERRENTINO. Benché firmatario anche dell'interpellanza Bignardi n. 2-00189, per la quale l'onorevole Giomo si è testé dichiarato soddisfatto della risposta avuta dal rappresentante del Governo, prendo la parola per dichiararmi soddisfatto, per quanto riguarda specificamente la mia interpellanza, circa il modo in cui l'onorevole sottosegretario Barbi ha toccato i problemi in essa sollevati. Infatti, la mia interpellanza si riferiva in modo particolare al problema del porto di Trieste, delle sue attrezzature e della sua funzionalità, nonché alla questione dell'allacciamento ferroviario e viario diretto con il centro Europa e verso occidente, con la parte del traffico nazionale che ci interessa più da vicino.

A questo proposito, ho avuto risposte che mi danno soddisfazione. Il piano elaborato dal CIPE risponde già positivamente alla richiesta di intervento relativa alla ristrutturazione delle attrezzature portuali, che costituiscono il fattore fondamentale per lo sviluppo economico anche delle attività terziarie e commerciali, che sono strettamente legate ad un'attività di carattere portuale.

All'epoca della presentazione della mia interpellanza, al Parlamento europeo — parlo del 17 gennaio di quest'anno — si discuteva di una politica portuale concertata tra i vari Stati della CEE. Le argomentazioni addotte oggi in questa sede — per le quali abbiamo avuto risposta — sono state oggetto di attenta meditazione da parte della Commissione europea. La fissazione di un equilibrio di sviluppo economico delle attività portuali all'interno dei vari paesi, un allacciamento diretto dei nostri porti con i rispettivi entroterra e la creazione di un *Hinterland* di confluenza di determinate attività portuali, tutto questo è importantissimo per il porto di Trieste, che necessita di un naturale *Hinterland* da servire. Certo, in un clima di distensione, perché non dobbiamo vedere, in prospettiva, la possibilità concreta che il porto di Trieste abbia ad incrementare i suoi traffici anche verso i paesi socialisti? Una delle aspirazioni di un porto è proprio quella di incrementare al massimo la propria attività. Ma, sotto questo aspetto, nello stesso periodo cui ho fatto cenno esistevano a Trieste talune preoccupazioni, come quella dell'insufficienza del personale disponibile addetto al servizio portuale. Si diceva che tonnellate di merci erano giacenti, e che le richieste degli operatori economici non potevano essere

sodisfatte, sia per l'insufficienza del servizio di trasporto dal porto all'esterno, sia per l'insufficienza di personale nel porto. A questo si può ovviare solamente con la realizzazione immediata di quel piano CIPE che prevede il rinnovamento delle attrezzature portuali.

Il fatto di non avere assunto personale in maggior numero in un momento di pressione commerciale si inquadra forse nella prospettiva — e almeno in questo senso la risposta del Governo è positiva — di aggredire immediatamente il problema delle attrezzature portuali. Se il relativo disegno di legge deve continuare il suo iter, c'è tutta la volontà da parte del nostro gruppo di cooperare affinché esso sia approvato il più presto possibile, e ci auguriamo che nella redistribuzione dei fondi destinati alla ristrutturazione delle attrezzature portuali Trieste abbia quanto è necessario e indispensabile per soddisfare le sue esigenze. Nella mia interpellanza, il problema delle attrezzature portuali era strettamente collegato a quello degli allacciamenti autostradali e ferroviari con il centro Europa, nonché con i traffici di carattere nazionale. Infatti, una delle esigenze prospettate al Governo e da esso recepite è la necessità di incrementare i traffici di carattere nazionale verso Trieste, perché questi creerebbero un maggiore equilibrio ed una maggiore continuità di lavoro; e soprattutto soddisferebbero determinate esigenze occupazionali, perché un porto che funziona in continuazione ha delle attività — terziarie, commerciali e di manipolazione — che trovano immediata rispondenza nell'esigenza di dare una risposta positiva al problema occupazionale.

Il potenziamento del porto, quindi, attraverso allacciamenti diretti col centro Europa e con la parte settentrionale del nostro paese, servirebbe veramente a sciogliere uno dei grossi nodi della città di Trieste.

Mi sembra strano che non si vogliano attività di manipolazione. Ho sentito dire che si elevano proteste quando si parla di industrializzazione di un certo settore (e diciamo pure, il settore petrolifero), quando si parla di potenziare certi impianti industriali. Ma, insomma, veniamo ai fatti concreti. I porti lavorano su determinate merci. Se si vuol portare avanti un processo di manipolazione, è evidente che si può manipolare il tè come si può manipolare il petrolio; e allora, se si vuole incentivare una certa attività industriale non si deve rifiutare quanto è possibile realizzare. Se si insiste nei rifiuti, non si venga poi a protestare perché non si crea un certo processo di sviluppo economico in determinate

zone! Andando avanti di questo passo, si verifica che in alcune zone non si vuol lavorare il ferro perché il ferro lascia delle scorie; in altre zone non si vuol lavorare il petrolio perché effettivamente è una sostanza inquinante. Ma teniamo presente che se dobbiamo creare un certo equilibrio sul territorio nazionale una qualche attività deve essere svolta in questi settori. Ricordiamoci che il nostro paese ha bisogno di energia e che esportiamo — grazie ancora ad un tipo di attività che è competitiva — alcuni prodotti finiti importando il greggio. Potremo forse creare altre attività, ma al momento attuale, per quelle determinate attività portuali, anche queste esigenze debbono essere portate avanti e realizzate. D'altra parte, vi sono degli strumenti, anche dal punto di vista tecnologico e scientifico, che ci difendono da determinati tipi di inquinamento: è in questa direzione che dobbiamo agire! Dobbiamo portare avanti, sviluppare la ricerca scientifica e tecnologica che si voleva avviare con determinati provvedimenti la cui discussione è stata bloccata da alcuni gruppi politici i cui rappresentanti si lamentano poi per il fatto che manca una difesa contro determinati agenti inquinanti. Alludo in particolare a un disegno di legge che aveva come scopo, fra gli altri, anche quello di risolvere questi problemi. Coordiniamo quindi tutte la nostra attività per assolvere globalmente i compiti che la nostra società civile richiede.

PRESIDENTE. L'onorevole Bologna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00132.

BOLOGNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non intendo certo ripetere tutte le argomentazioni contenute nel testo della mia interpellanza, e che ho già avuto modo di svolgere in precedenza. Mi limiterò quindi a poche parole. Desidero innanzitutto ringraziare l'onorevole sottosegretario per la sua ampia, analitica, puntuale, e direi talvolta persino puntigliosa risposta alle interpellanze presentate; lo ringrazio anche e soprattutto perché — se ho capito bene — nel suo intervento così ampio e documentato ha fatto riferimento ai temi, o a molti di essi, trattati nella mia esposizione ed in quella di altri colleghi. E lo ringrazio, infine, per le soluzioni che ha voluto indicare per determinate carenze e per i problemi esposti, carenze e problemi che si riferiscono soprattutto al porto di Trieste, che costituisce il pilastro centrale dell'economia triestina, non soltanto adesso, ma soprattutto in prospettiva. L'altro pilastro di questa eco-

nomia è costituito dalla industria; ad essa occorre naturalmente prestare attenzione, se si vuole a tempo evitare quanto di negativo potrebbe derivare da uno sviluppo economico basato su di un solo settore, creando una sorta di « monocultura »; occorre prestare attenzione a questo problema, e giustamente l'onorevole sottosegretario ha ricordato quello che è stato fatto in questo senso e quello che si va facendo. In questo contesto si inserisce la richiesta di altre iniziative di carattere industriale; sarebbe contraddittorio del resto chiedere semplicemente l'insediamento della cosiddetta industria trainante e diffusiva; belle parole, che non si sa però cosa vogliano dire. Certamente non dobbiamo dimenticare, quando si parla di industrializzazione di Trieste, che siamo ormai al punto di saturazione per quanto riguarda lo spazio disponibile, e che quindi non si potrà fare molto da questo punto di vista. Bisogna quindi puntare, per l'avvenire economico di Trieste, sul porto, che è già adesso — ripeto — un pilastro importante della sua economia, e che dovrà esserlo ancora di più in futuro.

Altre riserve ritengo di dover avanzare su altri punti; non mi ha del tutto persuaso, ad esempio, la risposta che da tempo danno i responsabili delle finanze per quanto riguarda la questione della benzina agevolata. A mio avviso è vera una sola cosa: la discriminazione si continuerebbe a fare, perché già si fa, essendovi queste zone con contingenti di benzina agevolata, come la Valle d'Aosta e Gorizia, per gli autotrasportatori nazionali. Per quanto riguarda le altre risposte dateci dal Governo, credo si possa dire che non peccano di obiettività. Un altro punto sul quale si è trattenuto abbastanza ampiamente il sottosegretario nella sua risposta, è quello delle tariffe previste nell'articolo 82 del trattato di Roma; più di recente è venuta la deliberazione di dichiarare zona centrale la regione Friuli-Venezia Giulia, mentre zone periferiche sarebbero altre della Germania federale, che pure hanno caratteristiche non dico migliori ma almeno eguali a quelle del Friuli-Venezia Giulia, che comunque è geograficamente alla periferia della Comunità europea.

Se Trieste e il Friuli-Venezia Giulia debbono considerarsi come una zona periferica o una zona centrale, dipende dal punto di vista da cui ci si pone: sono, infatti, in posizione di centralità rispetto al mondo occidentale e a quello orientale (tanto per usare vecchi schemi), sono invece alla periferia, in zona di confine, se si considera l'ambito del mercato comune.

Ritengo comunque che la risposta del sottosegretario sia stata così ampia e così dettagliata e le soluzioni da lui prospettate così degne della massima considerazione da consentirmi di dichiararmi in grandissima misura soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole de Vidovich ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00197.

DE VIDOVICH. Sono insoddisfatto, signor Presidente, onorevoli colleghi, della risposta data dal Governo. L'onorevole Barbi, infatti, ha detto di non aver potuto prendere atto di quanto era scritto nella nostra interpellanza perché essa era stata presentata da poco tempo. Se questo è vero, è però anche vero che fin dall'ottobre scorso tutti i deputati del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale hanno presentato una proposta di legge speciale per Trieste: ecco quindi un documento che il Governo conosce da circa sei mesi.

Il tentativo del Governo di non rispondere in termini politici sul problema di Trieste conferma una delle accuse da me poco fa rivolte al Governo Andreotti, e cioè quella di non aver ancora impostato il problema di Trieste, nascondendosi dietro a un dito. Nei fatti, il Governo Andreotti continua pigramente la politica del centro-sinistra, senza neppure avere le giustificazioni che quella politica poteva avere a suo tempo in un clima politico diverso.

Noi abbiamo presentato soltanto di recente questa interpellanza in quanto volevamo che ben diverso fosse il dibattito su Trieste: un dibattito basato non su semplici domande e risposte, che scivolano come acqua sui verbali della Camera, ma su un concreto esame del nostro progetto di legge per Trieste.

Devo a questo proposito prendere atto che due oratori che mi hanno preceduto (gli onorevoli Giomo e Battaglia) hanno a loro volta sostenuto la necessità che anche il Governo predisponga un provvedimento speciale per Trieste. Non però un provvedimento che contenga norme frammentarie, ma una legge organica che valga a far dimenticare la linea politica che il Governo ha portato nefastamente avanti per Trieste per oltre dieci anni.

Una iniziativa organica è dunque l'unica che possa veramente interessare Trieste. E questo non lo sostengono soltanto i rappresentanti del Movimento sociale italiano-destra nazionale, ma anche tutte le associazioni sindacali triestine: infatti, subito dopo la presen-

tazione della nostra proposta di legge speciale, non solo la CISNAL, ma anche l'UIL, la CGIL, la CISL hanno portato avanti un discorso analogo, sottolineando la necessità di una legge speciale per Trieste. Non ho ancora visto documenti del genere presentati dai colleghi del partito comunista, di quello socialdemocratico o della democrazia cristiana.

LIZZERO. E non lo presenteremo mai; ce ne guardiamo bene!

DE VIDOVICH. Ne prendo atto; lo diremo alla CISL, alla UIL e alla CGIL. Evidentemente i lavoratori triestini rappresentati dalla CGIL (cioè da un sindacato marxista) non trovano la loro giusta rappresentazione e proiezione in questa aula nel partito comunista e nel partito socialista, come invece PCI e PSI sostengono da molto tempo.

D'ALEMA. Siete i teppisti della legge su Reggio!

DE VIDOVICH. Noi abbiamo presentato un documento per risolvere il problema di Trieste. Il nostro partito ha detto qual è la linea politica per dare soluzione ai problemi di questa città. Sono gli altri che continuano a nascondersi dietro un dito, sono gli altri che si nascondono dietro le parole. Di questo si deve prendere atto in questa aula, perché è parere di tutto il mondo del lavoro triestino — e non solo di questo — che il Parlamento italiano attraverso i propri rappresentanti triestini dice una cosa, attraverso le istituzioni partitiche ne dice un'altra. Oggi abbiamo sentito i deputati triestini; io sono uno di questi, però dietro di me c'è tutto il mio partito. Il progetto di legge speciale per Trieste è firmato infatti da tutti i deputati del Movimento sociale italiano-destra nazionale. Voglio vedere se gli altri partiti presenteranno un documento del genere, se cioè vi sarà una volontà politica unitaria, o non vi sarà un po' di demagogia del deputato locale che viene a fare le solite promesse elettorali...

L'onorevole Skerk ha parlato poc'anzi dell'incendio dell'oleodotto. Ma il suo partito, quando c'è stato un attentato che ha fatto bruciare per tre giorni l'oleodotto triestino, è andato in giro con macchine e altoparlanti per Trieste a dire che era il solito attentato fascista. Prenda atto, onorevole Skerk, che in galera ci sono i *feddayn* che hanno dichiarato, attraverso l'organizzazione « Settembre nero », che l'oleodotto l'hanno bruciato loro. Chi sta in galera in questo momento sono i

rappresentanti della sinistra, non so se parlamentare o *extra* parlamentare. Il Movimento sociale italiano non passa con zolfanelli dove ci sono delle polveriere, onorevole Skerk, ne prenda atto.

Io chiedo quale sia il pensiero del Governo sulla necessità di una politica nazionale per Trieste. Il Governo afferma di non poter rispondere alla nostra interpellanza perché essa è stata presentata soltanto da 8 giorni. Il Governo, onorevole Barbi, è tenuto ad avere una linea politica, indipendentemente dalla presentazione o meno di interpellanze da parte del nostro gruppo o di altri gruppi politici. La linea di politica del Governo non nasce perché l'opposizione la stimola: essa deve esistere di per sé e noi prendiamo atto che non esiste una linea politica del Governo per Trieste.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. La linea l'ho indicata nel mio intervento. Ho detto solo che non potevo rispondere a certi dettagli di interrogazioni presentate ieri o l'altro ieri. La cosa è sostanzialmente diversa.

DE VIDOVICH. Onorevole Barbi, io non parlo di dettagli, perché non è di questi che necessita oggi Trieste. Sono 15 anni che Trieste riceve ogni volta, alla vigilia di elezioni (e abbiamo le regionali a giugno), una sfilza di dettagliate promesse, che poi regolarmente non hanno seguito, o che sono realizzate in malo modo, perché manca il quadro entro il quale muoversi.

Ripeto, non chiediamo dettagli. Le ho rivolto una sola e precisa domanda: si vogliono potenziare quelle che sono le attività di Trieste concorrenziali nei confronti della Jugoslavia? A questa unica domanda lei non ha risposto. Non ci ha detto cioè se si intende comprimere (come ha compresso il Governo di centro-sinistra per 10 anni) turismo, porto e tutte le altre attività concorrenziali, inventando invece delle attività « complementari » all'economia jugoslava che non esistono e sono fallite come voi stessi avete dovuto constatare.

Questo era l'unico discorso politico da fare. E lei non l'ha fatto, onorevole sottosegretario. Proprio perché ella, onorevole Barbi, è giuliano-dalmato come me, proprio perché conosce questi problemi e non ha bisogno della mia interpellanza per dare delle risposte, la prego di farsi interprete presso il Governo perché decida una linea politica. Su questa linea politica noi discuteremo.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI -- SEDUTA DEL 6 APRILE 1973

Sulle solite parole elettorali, il discorso non ha significato. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Natta, cofirmatario dell'interpellanza Skerk n. 2-00202, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

NATTA. Signor Presidente ho l'impressione che forse abbiamo sbagliato a tenere questo dibattito oggi; non per la malinconia di queste sedute del venerdì, ma perché sarebbe stato più opportuno ed anche più utile che lo svolgimento di queste interpellanze avvenisse congiuntamente alla discussione delle mozioni che sono state presentate dal nostro gruppo e, mi consta, anche da parte del gruppo della democrazia cristiana, relative ai problemi non solo di Trieste ma anche della regione Friuli-Venezia Giulia. Ritengo che queste mozioni debbano essere discusse rapidamente — noi solleciteremo questa discussione — così come riteniamo che sia necessario che il Parlamento porti avanti alcuni particolari provvedimenti relativi alle servitù militari, alla condizione e ai diritti della minoranza slovena, che sono essenziali, a nostro giudizio, non solo per quanto riguarda la situazione economica di Trieste, ma anche la condizione generale di sviluppo e di progresso democratico di Trieste e della regione.

Ritengo che sarebbe stato più opportuno che fossero state discusse le mozioni suddette per due ragioni essenziali. Innanzitutto perché sulle mozioni la Camera avrebbe potuto esprimere la sua volontà attraverso un voto, con una precisa assunzione di responsabilità, mentre oggi si deve accontentare di una congerie, pur se diligente, di assicurazioni anche minute (comprendo che il sottosegretario sentiva di dover rispondere alle richieste fatte dal Governo su una serie di impegni relativi a tanti problemi da risolvere (il porto, l'aeroporto, le autostrade, si trovano in tre elenchi diversi), impegni e assicurazioni che però appaiono sospetti.

Dico « sospetti », onorevole Barbi, non perché io pensi alla prossima scadenza elettorale.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. È lontana !

NATTA. No, è prossima la scadenza elettorale, ed è legittimo qualche dubbio che si compia una sorta di rito, in quest'aula, per cui si dice ai triestini che il Governo assume precisi impegni; che è stato approntato un disegno di legge per i loro problemi, e che un altro verrà successivamente predisposto; il

fatto è che il Governo di disegni di legge ne sforna molti, anche se credo abbia coscienza che la maggior parte di essi non arriveranno mai in porto.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Ci arriveranno.

NATTA. No, non potranno arrivarci per l'incertezza esistente sulla sorte di questo Governo. Ma lasciamo stare. Ho detto che si tratta di assicurazioni e di impegni « sospetti » per un altro motivo. I lavoratori di Trieste hanno fatto un'amara e dura esperienza: quella di scelte sbagliate spesso e disorganiche sempre. Questo è il punto di fondo. Un'altra amara esperienza da essi fatta si riferisce agli impegni e a deliberazioni solenni, giusti o sbagliati che fossero, che sono stati poi disattesi, rinviati, anche in tempi recenti; mi riferisco, in particolare — come del resto hanno fatto gli altri presentatori di interpellanze — alle deliberazioni del CIPE.

Tutto questo non ha fatto altro che aggravare la situazione di Trieste; e ciò senza tema di smentite. Ella, onorevole Barbi, al termine della sua lunga risposta ha pronunciato parole consolatrici: non ci si troverebbe di fronte ad una crisi, al decadimento di Trieste.

Certo, Trieste non è al « lumaticino ». Lo sappiamo tutti. Ma è altrettanto innegabile — del resto, il contenuto della mozione presentata dal gruppo democristiano sui problemi del Friuli-Venezia Giulia, alla quale prima ho fatto cenno, contraddice le sue affermazioni, onorevole Barbi — che siamo di fronte ad un reale processo involutivo della economia triestina, denunciato da tutte le parti sulla base di una diagnosi concorde che ricorda, in definitiva, la diagnosi, anch'essa da tutte le parti politiche concordemente espressa, sulla situazione economica del nostro paese, e che ha recentemente formato oggetto di discussione da parte della Camera. Si tratta di un processo di invecchiamento, di degradamento della economia triestina, che corre il rischio di essere emarginata, processo che ha radici antiche, ma che non possiamo imputare, quasi come una sorta di fatalità, né alla concorrenza, né all'aumento dei salari, né al peso della storia. La situazione di Trieste non è dunque il frutto di un evento naturale, ma è il frutto di un indirizzo economico, di una linea di politica estera (parlo di questo dopoguerra e non del crollo dell'impero asburgico), che non ha saputo dare respiro e nuovo vigore alle risorse, alla laboriosità e anche alle

opportunità offerte dalla stessa collocazione geografica di Trieste e del Friuli.

Tutto ciò si ricollega in particolare alla scarsa credibilità dei governi del passato recente. E ancora una volta noi avvertiamo il divario, che diventa sempre più stridente, tra una serie di esigenze esattamente individuate e le scelte politiche conseguenti, che non corrispondono o che vanno in direzione opposta rispetto alle suddette esigenze. La credibilità è poi scarsissima per quanto riguarda questo Governo e la sua politica, anche in considerazione della sua precarietà. Per cui ella, onorevole Barbi, mi consentirà di dire che non costa molto aggiungere all'elenco che ieri — rispondendo alle mozioni e alle interpellanze sulla situazione economica del paese — ha fatto l'onorevole Malagodi un ulteriore elenco di cose minute e anche meno rilevanti.

Noi vorremmo che ci si rendesse conto che a Trieste non esiste solo una diffusa diffidenza, ma anche uno stato d'animo di esasperazione, che si esprime attraverso proteste e condanne, e ciò a causa della critica situazione colà esistente, che trae origine dagli inganni perpetrati per lungo tempo ai danni di quella popolazione. Si tratta di una situazione che esige — e ritengo che ciò debba essere detto in modo responsabile — la unanime presa di coscienza che il problema di Trieste è un problema di scelte politiche. Occorre quindi un programma organico e uno sforzo unitario. Nessuno può pensare di salvarsi l'anima presentando un bel documento o una bella mozione o facendo un elenco delle cose che sarebbero in cantiere e che bisogna fare.

Da qui discende la ragione per cui noi riteniamo che è necessario che su questo argomento si svolga qui un dibattito di carattere politico sulle mozioni all'uopo presentate. Noi abbiamo bisogno di una visione più approfondita del problema, che si appunti in primo luogo sul rapporto tra Trieste e la regione, e, in secondo luogo, tra Trieste e la politica nazionale. Infatti non vi è problema che riguardi le sorti di Trieste (i cantieri, il porto, l'industria) che non debba essere inquadrato in un indirizzo politico generale.

È ormai giunto il momento di smettere di considerare Trieste come una città che si trova in una particolare situazione, per la quale occorrono provvedimenti « graziosi » o, comunque, di natura speciale. Bisogna affrontare i problemi di Trieste nel quadro di indirizzi politici generali, che sono poi quelli della cui mancanza soffre il nostro paese. Altrimenti non otterremo alcun risultato positivo, né a Trieste né in Italia.

Mi sono limitato, onorevoli colleghi, a considerazioni di carattere generale. Credo che se una qualche lezione o un qualche stimolo si deve trarre da questo dibattito debba essere quello di convincerci tutti che è necessario procedere a un esame di fondo del problema politico che Trieste rappresenta, per addivenire poi ad alcune determinazioni e decisioni di carattere generale. I provvedimenti particolari, minuti, potranno essere adottati in un secondo momento.

Per quello che ci riguarda, noi abbiamo intenzione di recepire in modo coerente e fermo la volontà di rinascita, di lavoro, di sviluppo che Trieste ha espresso tante volte e che ha animato ancora nel mese di febbraio la protesta di tutti i lavoratori e dell'intera città, che ha così manifestato la sua opposizione alla politica di questo Governo.

Noi riteniamo che sia questa la strada giusta per Trieste: quella di manifestare una ferma opposizione alla politica che questo Governo sta attuando. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Belci non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interpellanza n. 2-00209.

L'onorevole Battaglia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00213.

BATTAGLIA. Signor sottosegretario, devo dichiararmi sostanzialmente insoddisfatto della sua risposta per le stesse ragioni per le quali l'onorevole Bologna si è detto sostanzialmente soddisfatto, e cioè perché la sua esposizione è stata ampia, dettagliata, panoramica, onnicomprensiva... In essa vi era quasi tutto!

Naturalmente mi rendo conto, onorevole sottosegretario, della sua particolare posizione e del fatto che ella ha dovuto rispondere a interpellanze e a interrogazioni che recavano indubbiamente un lungo elenco di richieste. Nella sua risposta, tuttavia, ella ha scelto la strada sbagliata, ponendosi sullo stesso terreno di molti colleghi interpellanti. Si chiedeva, in queste interpellanze, quasi tutto, ed ella regolarmente ha promesso quasi tutto. Manca nella sua risposta qualcosa sulla asfaltatura delle strade, la promessa di un ospedale, di una chiesa, di qualche infermeria e potrebbe ben dirsi che nella sua replica si è tenuto conto di tutti gli aspetti della vita umana! Ora, c'è da dire che non sono queste le cose che si attende di sentir dire da un Governo: lunghi elenchi di promesse sostanzialmente elettorali, che non

costano niente. È mancato, nel suo intervento, il riferimento ad una visione organica, ad alcuni punti fermi, ad una serie di scelte che abbiano un minimo di coerenza fra di loro.

Ella, onorevole Barbi, è sottosegretario al bilancio ma, nonostante tale sua qualifica, nulla ci ha detto sul costo complessivo degli impegni che il Governo ha assunto in questa aula a favore di Trieste. Abbiamo avuto, è vero, una serie di dati che si riferiscono a taluni interventi e ad alcuni lavori pubblici da effettuare; ma non ci è stata fornita l'indicazione del costo complessivo di tali opere e, soprattutto, è mancata l'indicazione di un inquadramento di tali interventi in un minimo di politica di programmazione.

Non ho alcun dubbio, da questo punto di vista, sull'esito finale degli interventi annunciati. L'applicazione ai mali di sempre di Trieste degli stessi rimedi che non hanno sortito alcun effetto in passato comporterà inevitabilmente gli stessi fallimenti che abbiamo dovuto registrare per il passato.

Ella, onorevole sottosegretario, ha affermato in sostanza che l'avvenire di Trieste è rappresentato dall'industria...

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Non è esatto, onorevole Battaglia: ho solo sostenuto che lo sviluppo di Trieste non può avvenire solo nel quadro delle attività terziarie ma deve fondarsi anche sullo sviluppo industriale.

BATTAGLIA. Sta di fatto che a Trieste manca una condizione essenziale per lo sviluppo industriale, e cioè il territorio. Basterebbe ciò per testimoniare come manchi a livello governativo, una visione organica dei problemi di Trieste. D'altra parte, dal momento che si parla di industria, perché non parlare anche, ad esempio, del turismo? Indubbiamente Trieste è anche una città turistica, di servizi.

Ma il problema di fondo non è quello di stabilire quali attività debbano essere incoraggiate, bensì quello di indicare quali scelte prioritarie il Governo intende fare, concentrando le risorse disponibili in alcuni ben individuati settori e trascurando determinati interventi particolari.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Vorrei vedere, onorevole Battaglia, che cosa accadrebbe se si sostenesse una tesi del genere e

quali sarebbero le reazioni dell'opinione pubblica triestina.

BATTAGLIA. Ritengo che la reazione sarebbe sostanzialmente positiva. L'opinione pubblica triestina, e non solo quella, comincerebbe a credere, a differenza di quanto si verifica oggi, nelle forze politiche.

Ella, onorevole sottosegretario, sostiene che bisogna completare l'autostrada che collega Trieste con l'Europa centrale, e non metto in dubbio che ciò debba essere fatto. Ella ci dice che bisogna completare tale autostrada per dar modo, soprattutto, al nuovo traffico portuale, che si avrà alla conclusione dei lavori per il completamento del molo VII, di trovare le vie di comunicazione per dirigersi verso l'estero. D'accordo; ma poi ella ci dice che il progetto di legge relativo al completamento del molo VII comporta una spesa di tre miliardi, cifra questa che appare insufficiente per il completamento del molo stesso. Abbiamo quindi un progetto di legge che, dopo la sua approvazione, comporterà l'arresto dei lavori in questione dal momento che ben si sa che i tre miliardi stanziati non sono sufficienti per il completamento del molo in questione, e dal quale pertanto non potrà ovviamente conseguirsi un incremento dei traffici marittimi.

Perché allora costruire una autostrada che dovrebbe servire ad agevolare il trasporto delle merci che dovrebbero essere scaricate sul molo considerato? Quale programmazione interna vi è, dietro questi provvedimenti, onorevole sottosegretario?

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione*. Queste sono astrattezze!

BATTAGLIA. Ma come, astrattezze?

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione*. I lavori per la costruzione di un molo proseguono con la lentezza che ella conosce.

BATTAGLIA. Sì, ma se non sbaglio occorrerà una ulteriore legge per gli stanziamenti necessari per giungere al completamento dei lavori relativi alla costruzione del molo VII!

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione*. Certo.

BATTAGLIA. Non sarebbe allora più conveniente prevedere sin d'ora quegli stanziamenti? Ingombriamo il Parlamento con una leggina in meno.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione*. E nel frattempo, onorevole Battaglia, non facciamo niente? D'altronde, se stanziamo adesso i fondi, e non li adoperiamo, ci si accusa di favorire la formazione di una eccessiva massa di residui passivi. Allora, cosa dobbiamo fare? Siate coerenti e concreti.

BATTAGLIA. L'unico tipo di concretezza, onorevole sottosegretario, è appunto quella di individuare pochi provvedimenti, indicando accanto le cifre relative, in modo da mettere in grado la pubblica amministrazione di spendere. Se ella, onorevole sottosegretario, propone numerosissimi provvedimenti senza corredare tali proposte delle necessarie indicazioni finanziarie...

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione*. Ho indicato la esatta incidenza di ogni provvedimento!

BATTAGLIA. ...e senza offrirci alcuna garanzia in relazione a quella che dovrà essere l'attività della pubblica amministrazione, saremo da capo, ancora una volta. Osservo che anche nell'interpellanza presentata dai colleghi dell'opposizione di destra si prospetta la richiesta di molti provvedimenti. Apprezzo lo spirito con cui l'onorevole Natta ha rilevato la necessità di una diversa impostazione del problema di Trieste, ma noto che anche l'interpellanza dei colleghi comunisti, in sostanza, si risolve nella richiesta di tutta una serie di provvedimenti...

NATTA. Non sono richieste: sono tutti richiami ad impegni presi!

BATTAGLIA. Non tutti.

PRESIDENTE. Onorevole Battaglia, il tempo a sua disposizione sta per terminare; la invito pertanto ad avviarsi alla conclusione del suo intervento.

BATTAGLIA. Sta bene, signor Presidente. Per quanto riguarda il problema del porto di Trieste, onorevole sottosegretario, devo dire che nemmeno a questo proposito la sua risposta mi ha soddisfatto. Apprezzo l'impegno del Governo per un ampliamento dei porti di Trie-

ste e Monfalcone, ma, mi chiedo, in quale quadro ciò dovrà avvenire? È possibile che non si abbia un quadro di riferimento per il sistema portuale dell'alto Adriatico, che non ci si dia alcuna risposta sul problema (che a Trieste è di pubblico dominio) del collegamento del sistema portuale italiano nell'alto Adriatico con il sistema portuale jugoslavo, nel quadro di un globale sistema unitario internazionale? È mai possibile che ci si dica che 160 miliardi sono sufficienti per il programma relativo ai porti italiani, mentre se non sbaglia il CNEL, nel 1963, valutò in 800 miliardi le esigenze per l'ammodernamento dei porti italiani? Le sole richieste di 14 porti ammontano ad una cifra di 640 miliardi. La cosa è tanto più rilevante nel momento in cui spendiamo 500 miliardi per l'ampliamento dell'autostrada del sole, e si prevedono 400 miliardi per il completamento dell'autostrada Venezia-Monaco, una delle autostrade più inutili del nostro paese. Comunque, con quali criteri di ripartizione e in quale visione si stanziano 160 miliardi in relazione all'esigenza di potenziamento del sistema portuale italiano? E quali somme verranno specificamente assegnate a Trieste? In funzione di quali attività specializzate, occorrerà concentrare gli interventi a favore di Trieste, ovvero di Venezia, ovvero di Ravenna?

Su tutto questo, onorevole sottosegretario, la sua risposta ci è parsa carente e pertanto non posso che ribadire la nostra insoddisfazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Reggiani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01193.

REGGIANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, la risposta all'interrogazione presentata dal mio gruppo è una risposta che sostanzialmente mi soddisfa. Mi soddisfa soprattutto perché pensiamo di dover considerare che i problemi di Trieste sono diversi, e si sono diversamente delineati nel tempo, a seconda del contesto generale nel quale Trieste è venuta a trovarsi, attraverso i secoli e le varie vicende politiche. I problemi che si pongono oggi per Trieste non sono certo quelli che si presentavano nei primi del settecento o nella seconda metà dell'ottocento. Trieste è oggi una realtà con determinate caratteristiche, che costituiscono in un certo senso la conseguenza del nuovo assetto territoriale che a Trieste ed al suo *Hinterland* è stato dato alla fine della seconda guerra mondiale.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 APRILE 1973

Non credo, quindi, che si possa chiedere al Governo un disegno a largo raggio di natura strategica, che tra l'altro dovrebbe anticipare delle conoscenze e scontare dei dati di cui il Governo non è in questo momento in possesso. Credo, invece, che, per evitare di diffonderci inutilmente in astrazioni, dilatando i problemi in modo tale da renderne più difficile la soluzione, dobbiamo attenerci agli obiettivi concreti che si pongono davanti a noi. Ed essi sono: il porto, un sistema di comunicazioni ed un complesso infrastrutturale adeguato, una efficiente opera di risanamento strutturale e finanziario dell'ente del porto, la individuazione e la collocazione di una industria che — insisto nel dirlo — dovrebbe essere trainante nell'ambito del suo settore. Non è necessariamente vero, infatti, che un'industria trainante debba per forza essere di proporzioni voluminose. Basta che sia un'industria qualificata, tanto è vero che tentativi di questo genere per il passato sono stati fatti, anche se non hanno portato a risultati soddisfacenti.

Credo che l'attenzione del Governo potrebbe essere utilmente rivolta anche in direzione dell'acquisizione di quella tale iniziativa universitaria inquadrata nelle prospettive dell'ONU, che ha una precisa funzione qualificante, perché le attitudini che ha Trieste, per l'intelligenza dei suoi cittadini e la sua vivace tradizione culturale sono tali da fornire elementi qualificati al mondo della cultura e della tecnica: si tratta di cose note e la sua vivace tradizione culturale, sono tali mate in questa sede.

Per tutte queste ragioni, quindi, debbo dire che, data la natura dei problemi, la loro estensione nel tempo e le loro particolari caratteristiche, la risposta dell'onorevole sottosegretario non è altro che l'unica risposta che questo Governo poteva dare.

DE VIDOVIČ. Cioè, nessuna risposta.

REGGIANI. Il problema di Trieste è stato affrontato nell'arco di venti anni. Questo Governo ha invece soltanto alcuni mesi di vita. Nessuno di noi può rimproverargli, pertanto, il fatto che non sia stata impostata una politica organica per affrontare in un determinato modo i problemi di Trieste. La rassegna puntuale e precisa che l'onorevole sottosegretario, che qui rappresenta il Governo, ha fatto dei problemi di Trieste, costituisce una risposta soddisfacente ai quesiti e all'impostazione di tutto il problema che noi abbiamo dato nella nostra interrogazione.

Vorrei aggiungere soltanto una esortazione, che può darsi sia giustificata o no: credo che sia giusto che il Governo stia molto attento nel continuare ad assecondare la « petrolizzazione » del porto di Trieste. Consentire l'installazione di raffinerie non significa incrementare né le iniziative portuali, né quelle sociali ed economiche. Sappiamo benissimo che queste iniziative sono di carattere strettamente speculativo e sono destinate a lasciare nel territorio in cui si eserciano molto più fumo e molti più miasmi di quanto non siano in grado di lasciare in termini di utilità concreta sul piano economico, sociale e finanziario.

Tenga presente il Governo che noi dobbiamo registrare già una sovrasaturazione di questi impianti, che non per niente sono rifiutati energicamente da tutti i paesi d'Europa. Tenga anche presente il Governo che questa strada, sia per quanto riguarda Trieste, sia per quanto riguarda l'alto Adriatico, è del tutto sconsigliabile. Infatti, chiunque conosca le condizioni territoriali, idriche e ambientali che sono tipiche dell'alto Adriatico, sa che iniziative di questo genere realizzate in quella zona sono quanto di più sconsigliabile e pericoloso e quanto di più disinvoltato (me lo lasci dire, onorevole sottosegretario) si possa immaginare.

BARBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Vorrei precisare, onorevole Reggiani, che sono ben lontano dal pensare alla « petrolizzazione » del porto di Trieste. Ne ho parlato solo in riferimento alle necessità portuali e di manipolazione per l'impianto di Portogruaro dell'ENI.

REGGIANI. Su questo punto, comunque, ci intratterremo in altra sede, quando si discuterà l'interrogazione che intendiamo presentare sull'argomento specifico. Ella deve darmi atto, per altro, onorevole rappresentante del Governo, che non avevo attribuito al Governo e a lei una specifica scelta nell'uno o nell'altro senso, ma avevo solo cercato di suggerire che il Governo non si inoltrasse su una determinata strada che, per un'infinità di motivi che non sto a ripetere, è assolutamente sconsigliabile imboccare.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e dell'interrogazione sulla situazione geo-economica della città di Trieste.

Annunzio del piano annuale 1973.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro del bilancio e della programmazione economica ha trasmesso il testo del piano annuale 1973 approvato dal CIPE.

Tale documento sarà trasmesso alla Commissione competente.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

MARRAS ed altri: « Norme di attuazione delle direttive della Comunità economica europea (CEE) nn. 159/72, 160/72, 161/72 per le strutture agricole » (1991);

BIRINDELLI: « Norme sul servizio di leva » (1992).

Saranno stampate e distribuite.

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Sangalli e Vaghi hanno chiesto di ritirare la seguente proposta di legge:

SANGALLI e VAGHI: « Modificazione della legge 27 giugno 1961, n. 550, sulla valutazione, ai fini del trattamento di quiescenza, del servizio militare comunque prestato, agli appartenenti alle forze armate » (591).

La proposta di legge sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Annunzio di interrogazioni.

D'ALESSIO, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 9 aprile 1973, alle 17:

1. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

Senatori PIERACCINI ed altri: Nuovo ordinamento dell'ente autonomo « La Biennale di Venezia » (*Approvata dal Senato*) (1202);

— *Relatore:* Rognoni;

Senatori PIERACCINI ed altri: DISEGNO DI LEGGE D'INIZIATIVA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI: Concessione di un contributo straordinario all'ente autonomo « La Biennale di Venezia » (*Testo unificato approvato dal Senato*) (1203);

— *Relatore:* Meucci.

2. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Aumento del fondo di dotazione del Me-diocredito centrale (*Approvato dal Senato*) (1458).

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disciplina dei rapporti tributari sorti sulla base del decreto-legge 2 ottobre 1972, n. 550 (*Approvato dal Senato*) (1512);

— *Relatore:* Frau.

4. — Svolgimento delle mozioni 1-00031, 1-00032, 1-00033, 1-00034, della interpellanza 2-00166 e della interrogazione 3-01111 sul rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici.

5. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

PICCOLI ed altri: Emendamento al terzo comma dell'articolo 64 della Costituzione (*Urgenza*) (557);

— *Relatore:* Lucifredi.

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del Regolamento):*

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore:* Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui pro-

blemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

TRIPODI ANTONINO ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

e della proposta di legge costituzionale:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore:* Codacci-Pisanelli.

7. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del Regolamento):*

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*Urgenza*) (418);

— *Relatore:* De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANEI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*Urgenza*) (211).

La seduta termina alle 13.

**Trasformazione di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta scritta Pazzaglia n. 4-04938 del 5 aprile 1973 in interrogazione con risposta orale n. 3-01195.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA

ALESSANDRINI. — *Al Ministro per il coordinamento dell'attuazione delle Regioni e al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere — premesso che nella seduta del consiglio regionale del Lazio del 4 aprile 1973, la giunta ha emanato una legge contenente norme integrative ed interpretative della disciplina delle concessioni dei servizi pubblici automobilistici regionali in cui tra l'altro si dispone l'affidabilità di detti servizi alle aziende che, anteriormente alla data del 31 dicembre 1972, assicuravano di fatto le comunicazioni automobilistiche nel territorio del Lazio; considerato che tale legge individua la costituzione di diritti soggettivi sulla base di elementi di mero fatto e in spregio a consolidate situazioni giuridiche — se sono a conoscenza dell'emanazione di tale abnorme iniziativa che si configura sostanzialmente come illegittima sotto tutti i profili e per conoscere inoltre se e quali misure intendano adottare per far sì che la sopravvivenza dello stato di diritto non sia minacciata dal prevalere dello stato di fatto. (4-04966)

MOSCA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quali iniziative sono state prese e quali in programma perché la conferenza nazionale sulla emigrazione, prevista per il prossimo mese di ottobre, non abbia a subire rinvii, tenendo presente in proposito che nove proroghe concorrerebbero a vieppiù rafforzare le ragioni di sfiducia nella volontà del Governo di sottoporre ad una approfondita e meditata analisi e di avviare a soluzione, i tanti problemi che gravano, insoluti, sull'emigrazione, come: la casa, la scuola, la parità del trattamento economico con i lavoratori dei paesi ospitanti, la sicurezza, l'assistenza e la previdenza sociale.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quale iter si intenda percorrere per avviare la fase preparatoria della conferenza ed i criteri di scelta dei partecipanti considerando necessario l'apporto determinante alla conferenza dei veri protagonisti della vicenda migratoria: i lavoratori attraverso i rappresentanti delle proprie associazioni, i sindacati, i partiti, le regioni e gli enti locali.

L'interrogante ritiene essere la conferenza nazionale sull'emigrazione un momento decisivo dell'iniziativa verso il mondo dell'emigrazione ed auspica quindi che vengano prese tutte le misure possibili perché essa non si riduca alla pura e semplice analisi dei problemi ma fornisca indicazioni operative e concrete da assumersi sul terreno parlamentare. (4-04967)

BAGHINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza che dal pomeriggio di sabato 31 marzo ad oggi i telefoni urbani ed interurbani della Sala stampa italiana di Roma, sita in Piazza San Silvestro 13, dove — come è noto — fanno capo tutti i quotidiani editi fuori Roma, sono « bloccati », nel senso che si può ricevere ma non trasmettere telefonate, né urbane, né interurbane.

Ciò ha causato e causa disagi gravissimi ai corrispondenti romani della maggiore stampa nazionale.

È opportuno conoscere i motivi per cui i responsabili dei servizi telefonici non abbiano ritenuto di provvedere tempestivamente alla riparazione del guasto che ha causato tanti disservizi e nemmeno ad informare i giornalisti sulle decisioni prese. (4-04968)

PAZZAGLIA, CERULLO E GRILLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se sia stata formata la graduatoria degli insegnanti che hanno superato con esito positivo l'esame di abilitazione previsto dal 1° comma dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1966, n. 603, e per quali motivi tuttora non sia stata disposta la nomina in ruolo degli insegnanti suddetti.

Gli insegnanti fanno presente che il ritardo nella applicazione della legge produce gravi conseguenze in danno del personale stesso e rischia di rendere inapplicabili agli stessi le norme di cui alla legge 24 maggio 1970, n. 336 relativa al collocamento anticipato in pensione. (4-04969)

BRINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se sono a conoscenza della tensione esistente nella « Tessitura Antonio Pagnanelli » di Castel di Sangro (L'Aquila) ove le maestranze sono ormai da circa tre mesi in sciopero per ottenere il rispetto del contratto di lavoro violato dall'impresa;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 APRILE 1973

per conoscere quali contributi a fondo perduto ed altre agevolazioni l'impresa in questione ha ottenuto dalla Cassa per il Mezzogiorno;

per conoscere quali iniziative si intende assumere per indurre l'impresa al rispetto del contratto di lavoro e degli obblighi previdenziali e garantire ai lavoratori ed agli Istituti previdenziali il recupero dei diritti maturati. (4-04970)

ACHILLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quale è lo stato di avanzamento delle pratiche relative all'attuazione dell'articolo 28 della legge n. 380 del 1970 inoltrate dalle università interessate entro l'autunno dello stesso anno 1970.

In particolare si chiede di conoscere lo stato di quelle riguardanti quella parte del personale non insegnante delle università che ha goduto dei benefici della legge 5 giugno 1965, n. 698, per effetto della quale è passato nelle carriere esecutive e di concetto dei termini. (4-04971)

POLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi per cui malgrado i numerosi solleciti dell'interessato, non è stata ancora definita la pratica relativa all'ex combattente della guerra 1915-18 Guglielmo Del Corso, residente in Ponsacco (Pisa) viale 1° maggio, n. 36, che ha presentato la domanda e i documenti previsti dalla legge n. 263 del 1968. (4-04972)

POLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi per cui, malgrado i numerosi solleciti dell'interessato, non è stata ancora definita la pratica relativa all'ex combattente della guerra 1915-18 Ezio Dal Canto, nato a Santa Luce (Pisa) il 28 agosto 1896 e residente a Rosignano Solvay (Livorno) in via Daniele Manin, 26, che ha inoltrato da anni la domanda per ottenere i benefici previsti dalla legge n. 263 del 1968. (4-04973)

POLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi per cui malgrado i numerosi solleciti dell'interessato non è stata ancora definita la pratica relativa all'ex combattente della guerra 1915-18 Filiberto Macchi, nato il 1° gennaio 1898 a Ponsacco (Pisa) ed ivi residente, che ha presentato la domanda e i documenti previsti dalla legge n. 263 del 1968. (4-04974)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere:

quale sia la entità degli infortuni sul lavoro verificatisi durante il 1972 negli stabilimenti del Gruppo Rumianca in provincia di Cagliari e del Gruppo SIR in provincia di Sassari e quale sia la causa di ogni singolo infortunio;

quali accertamenti in ordine alle responsabilità ed alle condizioni di sicurezza degli impianti abbiano svolto gli organi periferici del Ministero del lavoro e se abbiano proceduto a denunce penali ed a carico di quali persone.

« L'interrogante fa presente che il numero degli infortuni e le gravità delle conseguenze hanno determinato e determinano vivo allarme fra i lavoratori ai quali appare incomprensibile che al silenzio totale della stampa locale si accompagni la carenza di iniziative da parte degli organi del Ministero del lavoro.

(3-01195)

« PAZZAGLIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere i motivi dell'attentato al questore di Roma Angelo Mangano. Tale episodio di cronaca nera ad un funzionario in piena attività di servizio riveste una eccezionale gravità ed è destinata a turbare profondamente l'opinione pubblica come nella primavera del 1972 con l'assassinio del commissario Calabrese a Milano.

« Gli interroganti chiedono se il Ministro può supporre che il funzionario fosse esposto ai pericoli di una vendetta spietata collegata con i fatti di cronaca nera che sono oggi all'ordine del giorno dell'opinione pubblica, in questo periodo.

« Gli interroganti chiedono il massimo impegno da parte delle autorità perché luce sia fatta su questa nuova sfida allo Stato perché un silenzio od una incapacità a raggiungere la verità possono contribuire a indebolire le istituzioni dello Stato, e a incoraggiare sempre di più la delinquenza dilagante.

(3-01196)

« GIOMO, ALESSANDRINI, SERRENTINO ».

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 APRILE 1973

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

1) se sia a conoscenza dell'abnorme situazione, in cui versa la scuola catanese di ogni ordine e grado, dalla sporcizia nelle aule delle elementari all'insegnamento inferiore alle diciotto ore settimanali, praticato negli istituti tecnici dai professori nominati dal provveditorato e dal Ministero, dall'inutile doppiatura del personale degli istituti tecnici professionali per lo più non qualificato e fornito, su pressioni politiche, dall'amministrazione provinciale agli irregolari conferimenti di assegnazioni provvisorie, di incarichi, di supplenze, di borse di studio, dalle manipolazioni nella graduatoria di un concorso magistrale ai compiacenti rilasci di certificati di impossidenza per l'assegno universitario;

2) le ragioni per le quali il preside del liceo scientifico " Boggio-Lera " di Catania, abbia licenziato *ex abrupto* l'insegnante di educazione fisica Antonio Strano ed i motivi per i quali un altro preside, di tendenze sinistrorse, quello dell'istituto magistrale " Regina Elena " di Acireale, continui ad interferire sulla libertà di insegnamento del professor Nino Castrogiovanni, titolare di lettere con oltre trent'anni di servizio, qualificato " ottimo ", nonché taluni professori della facoltà di lettere nell'università di Catania, di netta tendenza marxista, abbiano proceduto alla schedatura politica degli studenti dei loro corsi;

3) quali adeguati ed urgenti provvedimenti intenda adottare per rimuovere siffatti intollerabili inconvenienti, che mortificano e

vanificano, nell'intimidazione, nella corruttela e nella diseducazione, la nobile missione dell'insegnamento.

(3-01197)

« SANTAGATI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, perché riferisca sugli atti delinquenti che hanno colpito nella stessa giornata a Roma il questore Mangano ed il pretore Infelisi mostrando ancora una volta una malavita sempre più aggressiva, organizzata e sicura della impunità. Si vuole anche sapere quali misure si intendano assumere perché il compimento del proprio dovere non si tramuti in timore per la propria incolumità e perché la società non debba suo malgrado convincersi che la democrazia è impotente di fronte alla delinquenza comunque motivata e comunque mascherata.

(3-01198)

« BERNARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere quali risultati abbiano dato le prime indagini sull'attentato criminioso di cui sono rimasti vittime, a Roma, il questore Mangano e l'agente che lo accompagnava, e quale è il giudizio del Governo sull'episodio che viene ad aggiungersi alla serie di gravissimi fatti delittuosi dal 1969 ad oggi, che sono rimasti oscuri ed impuniti.

(3-01199)

« MACALUSO EMANUELE, NATTA ».