

CCCLXXXIV.

SEDUTA DI LUNEDÌ 6 FEBBRAIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedo:		
PRESIDENTE	15097	TURNATURI 15121
Sostituzione di un Commissario:		CASARDI, <i>Sottosegretario di Stato per le</i>
PRESIDENTE	15097	<i>finanze</i> 15122
Proposta di legge (Annunzio):		AMBRICO 15122
PRESIDENTE	15098	TOSATO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>
Inversione dell'ordine del giorno:		<i>grazia e giustizia</i> 15123
PRESIDENTE	15098	DI MAURO 15123
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):		Interrogazioni (Annunzio):
PRESIDENTE	15098	PRESIDENTE 15125
LATORRE	15099, 15111	
GUADALUPI	15104, 15114	La seduta comincia alle 16.
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> .	15108	MERLONI, <i>Segretario</i> , legge il processo
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>		verbale della seduta pomeridiana del 3 feb-
<i>marina mercantile</i>	15110	braio.
GIULIETTI	15116, 15117	(È approvato).
Disegno di legge (Presentazione):		Congedo.
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	15117	PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il
PRESIDENTE	15117	deputato Fanfani.
Interrogazioni (Svolgimento):		(È concesso).
PRESIDENTE	15118	Sostituzione di un Commissario.
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>		PRESIDENTE. Comunico che, avendo
<i>lavori pubblici</i>	15118, 15120	l'onorevole Chieffi chiesto di essere sostituito
GERABONA	15118	nella Commissione parlamentare che dovrà
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>		esprimere il proprio parere sulla tariffa ge-
<i>trasporti</i>	15119	nerale dei dazi doganali, ho chiamato a
GUERRIERI EMANUELE	15119	farne parte, in sua vece, l'onorevole Man-
		nironi.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

Annuncio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una proposta di legge d'iniziativa del deputato Tozzi Condivi:

« Ricostituzione del comune di Civitanova Marche (Alta) in provincia di Macerata (1073).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente, in sede legislativa.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere prima le interpellanze, con le interrogazioni concernenti la stessa materia.

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interpellanza degli onorevoli Latorre e Semeraro Santo, al presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei lavori pubblici, della difesa, dei trasporti, della marina mercantile, e all'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, « per conoscere se non ritengano opportuno ed urgente provvedere alla soluzione dei problemi vitali per la città di Taranto, che si trascinano insoluti da decenni, quali: a) il rifacimento del ponte girevole, che oltre alla instabilità ed al decorso periodo di garanzia, ingorga la libera circolazione di mezzi e pedoni da e per la città vecchia, rappresentando un pericolo permanente per l'incolumità fisica dei cittadini; b) la costruzione della linea ferroviaria Taranto-Manduria-Nardò, che attraversando fertilissime regioni, ne valorizzerebbe l'importanza economica e allaccerebbe la provincia di Taranto con quella di Lecce; c) il completamento del grande bacino di carenaggio, già costruito per i due terzi e poi abbandonato ed in via di disfaccimento per l'azione erosiva dell'acqua marina; d) la costruzione della nuova stazione ferroviaria con relativi sottopassaggi, che sia degna di una città di oltre 200.000 abitanti; e) l'ampliamento e l'attrezzatura del porto mercantile, naturale sbocco e mercato del vicino oriente, specie dopo la grande affermazione della « Fiera del mare », che risolvano il problema della cronica disoccupazione dei

lavoratori del porto; f) il complemento del nuovo ospedale civile che sia, in tutto, degno della città e che consenta una dotazione di posti-letto superiore all'attuale, del vecchio ospedale, che è meno del mezzo per cento della popolazione dell'intera provincia »;

e della interpellanza degli onorevoli Guadalupi e Calasso, al presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei lavori pubblici, della difesa e dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare perché Taranto « città incompiuta », che rappresenta un serio problema e una grande speranza per la rinascita del Mezzogiorno, sia sodisfatta nelle sue più che legittime aspirazioni di ricostruzione e di ripresa in ogni settore economico, dopo le più volte preannunciate provvidenze governative di realizzare le sue più urgenti necessità di sviluppo ».

Connesse a queste interpellanze sono le due interrogazioni, iscritte all'ordine del giorno, dell'onorevole Guadalupi:

« Al ministro della marina mercantile, per conoscere — in relazione alle dichiarazioni fatte dal ministro dell'industria e del commercio *ad interim*, onorevole Bertone, nella seduta pomeridiana del 13 dicembre 1949 — se il piano di ripartizione per le costruzioni navali per complessive 155.000 tonnellate, per il quale a giorni verranno messi in cantiere diversi tipi di navi, tra cui appena una da carico per 1400 tonnellate ai cantieri navali di Taranto, risponda al criterio della giusta ripartizione in esecuzione di quanto sancito dalla legge n. 75 del marzo 1949, che fissa nella misura del 30 per cento del tonnello globale le costruzioni navali da consegnare ai cantieri dell'Italia meridionale e, nel caso negativo, come intende provvedere perché i Cantieri navali di Taranto, già in grave crisi, abbiano commesse di lavoro per il tonnello di naviglio mercantile fissato nella ricordata legge »;

e dell'onorevole Latorre:

« Al ministro della marina mercantile, per conoscere in base a quale criterio nella suddivisione di 155.000 tonnellate di naviglio mercantile che, stando a quanto affermato dal ministro dell'industria e del commercio, senatore Bertone, nella seduta pomeridiana del 13 dicembre 1949 alla Camera dei deputati, verrebbero fra giorni impostate nei Cantieri navali italiani, a quelli di Taranto è stata assegnata la costruzione di sole 1400 tonnellate; e per sapere se non ritenga, per alleviare la carenza di lavoro dei cantieri navali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

di Taranto, e assicurare così la necessaria tranquillità del lavoro e del pane a quelle provette maestranze, assegnare a quei cantieri due unità da 5000 tonnellate per conto della Finmare ».

Se la Camera lo consente, queste interpellanze e queste interrogazioni, relative ad argomenti identici, saranno svolte congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Latorre ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LATORRE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la enumerazione dei problemi vitali della città di Taranto contenuta nella mia interpellanza che è stata testè letta, potrebbe anche esimermi dallo svolgere l'interpellanza, tanto essa è chiara. Poichè, peraltro, la sola enumerazione di questi problemi non indica con esattezza quale è lo stato reale della città di Taranto, dovrò dilungarmi in proposito. Il collega Guadalupi, nella sua interpellanza, chiama Taranto « città incompiuta »; io aggiungerei qualcosa di più e direi che è una città addirittura abbandonata, una città della quale taluni si ricordano soltanto in determinati periodi; quando, cioè, si ha bisogno di quei cittadini e di quella città.

Il primo dei problemi, in ordine di trascrizione, che è contenuto nella mia interpellanza è quello del ponte girevole. Si tratta di un ponte che è stato costruito nel 1887 e che aveva cinquanta anni di garanzia, garanzia che è spirata 13 anni or sono, e notate, onorevoli colleghi, questi cinquanta anni di garanzia erano soltanto per il passaggio di carri leggeri e di pedoni.

Così, se noi teniamo presente che durante questi ultimi trenta anni vi sono state due guerre, senza contare le aggressioni alla Grecia, all'Albania e alla Etiopia che hanno fatto affluire a Taranto una enorme quantità di mezzi bellici, pesanti e pesantissimi, mezzi che per raggiungere la zona di operazione o la zona di imbarco hanno dovuto attraversare per forza questo ponte, il quale è sospeso a 75 metri dal pelo dell'acqua, e se teniamo conto che per oltre un trentennio su questo ponte è passato anche il binario della tramvia elettrica, potremo facilmente credere che esso minaccia da un momento all'altro di crollare e di provocare un disastro immane.

Soltanto i tarantini possono considerare quale pericolo permanente sia per la città e per loro medesimi questo ponte. Io inviterei qualche membro del Governo a passare a piedi su quel ponte per sentirne le

vibrazioni non soltanto quando vi passano i veicoli, ma financo quando vi passano i pedoni. E, badate, queste vibrazioni non sono dovute soltanto all'effetto dell'elasticità del ponte, ma al lungo logorio che esso ha subito, al lungo uso a cui ha dovuto servire poichè esso congiunge la città vecchia con la città nuova. Il traffico da e per la città vecchia è così ingorgato che molto spesso avvengono scene di panico sul ponte stesso.

Già altra volta esso è stato oggetto d'una mia interrogazione al ministro della difesa (marina), il quale mi rispose che la costruzione dell'opera non era di sua competenza, ma del Ministero dei lavori pubblici, mentre rientra nella sua competenza la sola manutenzione.

Ora, io non voglio qui discutere di quale dicastero sia la competenza specifica per la sua ricostruzione. Io so soltanto una cosa: che il ponte unisce le due città ed è il mezzo più facile di comunicazione tra l'Italia del nord e l'Italia del sud: tutte le più grandi strade camionabili devono attraversarlo. Ma oggi, e già da parecchio tempo, i grossi autocarri non passano più per questo ponte, sono costretti ad allungare il loro percorso con una deviazione di 54 chilometri, facendo il giro del mar piccolo per portare le merci nella città, con aggravio delle spese di trasporto oltre alla perdita di tempo.

Mi si dice che la spesa sarebbe ingente. L'anno scorso, al tempo della mia prima interrogazione, il ministro dei lavori pubblici mi rispose che non v'erano i mezzi sufficienti nel bilancio per la ricostruzione del ponte. Ebbene: noi oggi siamo alla vigilia della presentazione dei bilanci per l'anno 1950-1951 alla Camera. Io penso che sia arrivato il momento di porre in bilancio le spese necessarie per questa opera. Opera che può benissimo essere iniziata e portata a termine nella stessa città, e si potrebbero così adibire a questi lavori gli espertissimi operai dei cantieri navali di Taranto.

Queste maestranze, che attualmente hanno pochissimo lavoro, potrebbero essere adibite con grande rendimento alla costruzione del ponte, che si presta molto bene alle attitudini e alle capacità di tali lavoratori essendo opera tutta di carpenteria in ferro, specialità in cui eccellono quelle maestranze.

Per quanto riguarda, poi, la linea ferroviaria Taranto-Manduria-Nardò, trattasi di un progetto esistente da moltissimi anni. Inviato al competente ministero, il progetto fu approvato, ma quanto alla possibilità di ottenere i fondi necessari a tradurlo in atto, non si sa dove trovarli. La linea toccherebbe

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

i comuni di Lizzano, Pulsano, Manduria e, dopo questi, attraversando la zona dell'Arneo, allaccerebbe a Taranto la provincia di Lecce, per fertilissime contrade, ricchissime di viti, uliveti, mandorleti, ficheti, i quali oggi non sono messi in valore, o i cui prodotti vengono a costare sui mercati di consumo molto di più di quel che costerebbero se il trasporto fosse favorito da questa ferrovia che unirebbe con una linea di grande rendimento anche i due capoluoghi.

Io penso che la ferrovia, per quanto alto possa essere oggi il suo costo, potrebbe compensare la spesa nel giro di pochissimi anni, non solo, ma darebbe certamente degli utili. E questo perché le zone che attraverserebbe non solo sono fertilissime ma sono anche molto popolate. Oggi esse sono praticamente prive di qualsiasi mezzo di comunicazione, se si eccettuano alcuni autobus che una volta al giorno fanno servizio da Manduria e da Taranto per congiungere queste città.

Ora, io so che noi dobbiamo eliminare, per quanto è possibile, queste condizioni di arretratezza, antieconomiche, antisociali, di alcune zone del nostro paese e portarle, se non all'avanguardia, per lo meno al livello di altre regioni.

Questa ferrovia darebbe, senza dubbio, la possibilità alla zona dell'Arneo, che attualmente ha bisogno di essere bonificata, di una valorizzazione piena delle sue notevoli risorse agricole.

Vecchia storia è quella del bacino di carenaggio. Già altri colleghi di altri settori della Camera hanno parlato, a diverse riprese, su questo bacino. Esso fu iniziato perché servisse soltanto a scopi militari, per il carenaggio delle nostre corazzate e delle *dreadnoughts*; ma, ad un certo punto, inspiegabilmente questo bacino di carenaggio, la cui escavazione e le cui opere di sistemazione sono costate circa 700 milioni, è stato abbandonato. Esso per le sue proporzioni, per il modo grandioso come è stato concepito, dovrebbe essere il più grande bacino di carenaggio del Mediterraneo, e consentirebbe alle più grosse unità da guerra e mercantili di entrarvi comodamente, per esservi riparate, carenate e pitturate, pronte a riprendere la via del mare. È inspiegabile, ripeto, che addirittura si siano sospesi questi lavori: quando questo bacino era già terminato per i due terzi e forse anche per i tre quarti, si sono fermati i lavori e non si sono concessi fondi.

Ultimamente mi pare che vi sia stato qualcosa di curioso.

Durante la visita del signor Zellerbach a Taranto si è parlato della necessità di costruire nel bacino del Mediterraneo un bacino di carenaggio di quelle proporzioni. Il signor Zellerbach alle autorità di Taranto affermava la opportunità di portare a compimento il bacino di carenaggio, anche per evitare che l'azione erosiva delle acque mandasse in rovina le opere già compiute, determinando la perdita dei 700 milioni già spesi.

Ma, con grande sorpresa dei cittadini di Taranto e di quelle autorità, con un brusco voltafaccia si decideva di costruire a Napoli, *ex novo*, un bacino di carenaggio delle stesse proporzioni di quello di Taranto. Io penso che si sia voluto acquietare con questa concessione il senatore Porzio, il quale, rimasto scontento di una certa legge sulle città meridionali, aveva minacciato addirittura di dare le dimissioni dal Governo.

Intendiamoci, io non faccio in questo momento una questione di campanile. Se si vuole costruire un bacino di carenaggio a Napoli, bene, lo si costruisca pure, perché non ci saranno mai nel nostro paese bacini sufficienti per accogliere tutte le navi che potranno venire, quando i nostri traffici avranno ripreso l'intensità dell'anteguerra; e questi traffici potranno essere ripresi a condizione che si attui una politica economica ed estera di amicizia con tutti i popoli della terra permettendo a qualsiasi nave di venire nei nostri porti a scaricare le sue merci, caricare le nostre e riparare le sue avarie nei nostri bacini di carenaggio. Si faccia un bacino di carenaggio anche a Napoli, ma non si abbandoni quello di Taranto e non si gettino a mare 700 milioni già spesi per i suoi lavori. Ecco cosa chiediamo!

Cosa dire, poi, della stazione ferroviaria di Taranto? Non so se molti colleghi siano stati a Taranto. Mi risulta, però, che alcuni membri del Gabinetto sono stati a Taranto durante l'ultima Fiera del mare, ma non so se nella fretta della fugace visita essi si siano accorti dello stato di quella stazione. È un budello indegno anche del più piccolo villaggio d'Italia! Ha soltanto tre binari, e Taranto è una città che conta oltre 200 mila abitanti! Questi tre binari sono serviti da marciapiedi così angusti che congestionano il traffico intenso della stazione, ed i viaggiatori corrono il rischio di finire sotto le ruote dei convogli. Sono dei marciapiedi così stretti che quando passa la carretta della posta non vi è più spazio sufficiente perché un viaggiatore possa passare tra un treno e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

l'altro. Non vi è nemmeno un sottopassaggio. Eppure, più di 100 milioni sono stati spesi per questa stazione, 100 milioni buttati via per fare uno spiazzo abbastanza largo onde iniziare i lavori di ricostruzione della stazione, 100 milioni per lo sterro di uno spiazzo abbastanza vasto nello spazio antistante la stazione stessa lungo la linea che porta a Bari. È rimasto però allo stato di sterrato: ora vi crescono le male erbe e non si dà la possibilità di continuare questi lavori. Assistiamo a questo curioso fenomeno: si spendono dei denari, 700, 800 milioni, e poi si lasciano abbandonati i lavori facendo crescere fra le opere abbandonate le erbacce e facendovi pascolare le pecore.

Mi chiedo se questo sia un sistema saggio: impiegare così i denari della collettività e del contribuente italiano. Vogliamo che questi soldi siano spesi, ma spesi in modo produttivo. Chiediamo che la stazione di Taranto, così come è per le stazioni delle altre città d'Italia, sia una stazione degna ed abbia i suoi sottopassaggi, insomma sia alla pari degli altri centri ferroviari dell'Italia centrale e settentrionale. Non voglio dire che sia messa alla pari delle grandi stazioni del nord, ma almeno delle piccole stazioni dell'alta Italia o dell'Italia centrale.

È una vergogna per Taranto e — perché no? — anche per il Governo italiano che gli stranieri i quali scendono a Taranto debbano arrivare in questo budello di stazione e vedere minacciata la propria incolumità fisica rischiando di finire sotto le ruote di un treno, appunto perché la stazione è così stretta da non consentire i movimenti con tutta la celerità possibile e con tutta la comodità necessaria alle manovre ferroviarie.

So che durante l'ultima Fiera del mare si sono recati a Taranto i ministri Piccioni e Scelba ed il sottosegretario onorevole Andreotti, nonché altri ministri. La prima cosa che colpì questi onorevoli rappresentanti del Governo fu lo stato di abbandono più assoluto in cui si trova la città vecchia. Essi per i primi al sindaco della città, senza che questi vi avesse fatto cenno, dissero spontaneamente che avrebbero impiegato tutta la loro influenza politica e la loro autorità di uomini di Governo affinché questo problema secolare, direi, della città vecchia di Taranto fosse affrontato e risolto dal Governo.

Invece, vi sono dei lavori di stretta competenza del Governo che non vengono compiuti; ad esempio il banchinamento di tutta la via Garibaldi non solo non è stato portato a termine, ma neppure iniziato, e le con-

dizioni in cui si trova questa via della città sono tali, che durante, non dico le grandi mareggiate ma pure con le piccole, il mare raggiunge le case prospicienti questa via, l'attraversa per trenta-quaranta metri senza che vi si possa porre un qualsiasi riparo.

Ebbene, il Governo nulla ha fatto, ha promesso sì di intervenire con tutti i mezzi a sua disposizione, di stanziare dei fondi, ma i fondi sono ancora di là da venire, e tuttora l'autorità del Governo non si è fatta sentire.

I membri del Governo che sono stati a Taranto hanno promesso spontaneamente, senza che nessuno lo avesse chiesto loro, di intervenire, ma nulla si è fatto ancora per il risanamento della città vecchia richiesto da decenni e decenni, e notate, onorevoli colleghi, che pure trattasi di una questione di importanza vitale per la salute e per l'igiene della città. Gli sforzi enormi che la civica amministrazione compie, aiutata da cittadini di tutte le correnti politiche di buona volontà, per questa parte della città, restano vani e non riescono a risolvere completamente il problema. Perché? Perché tutte le amministrazioni d'Italia sono oggi disestate, e anche l'amministrazione comunale di Taranto si trova nelle stesse condizioni, e da sola non può affrontare questo gravissimo problema che concerne il risanamento di tutta la città, o almeno della sua parte bassa.

Malgrado tutti gli sforzi che l'amministrazione comunale e i cittadini di Taranto, compresi anche gli adottivi, compiono per migliorare queste condizioni, la città vecchia è rimasta allo stato di 50 anni or sono.

Durante il periodo invernale lo stato della città è addirittura impressionante; io vorrei — ed in questo senso rivolgo un formale invito — che qualche membro del Governo, autorevole, scendesse nella nostra città, ma non in automobile, e andasse a piedi per via Garibaldi, o per qualche altra via della città vecchia. Egli, dovrebbe calzare gli stivaloni che usualmente adoperano gli operai addetti alle fognature, oppure tirare su i pantaloni fino al ginocchio, per poter transitare per quelle strade. Questa è una vergogna! È una vergogna che nel 1950, in un'Italia libera e democratica, vi siano delle strade di città italiane come quelle che si trovano a Taranto. È necessario che il Governo intervenga e ponga fine a questa vergogna!

Taranto è una città marittima; 80 anni or sono asunse grande importanza militare a causa del suo porto, e del suo arsenale marittimo voluto dalla monarchia e dalle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

classi dirigenti il paese in quell'epoca. È diventata, dunque, una città d'importanza militare di primo ordine, la sua piazzaforte è la prima in Italia. Ma se la nostra città dovesse vivere soltanto su questa prerogativa, di essere una piazzaforte militare marittima, se dovesse vivere soltanto con l'apporto che ad essa dà la presenza della squadra navale italiana, sarebbe poca cosa, soprattutto oggi, quando per il duro trattato di pace impostoci, la nostra flotta navale è quella che è.

L'avvenire di Taranto potrà essere grande soltanto a condizione che le classi dirigenti italiane vogliano che la città si sviluppi e che non si creino degli ostacoli di natura economica o sociale o politica alle enormi possibilità di sviluppo che essa potenzialmente possiede e che dovrebbero essere sfruttate. Poiché è chiaro che, se queste nostre classi dirigenti non lo vogliono, questa città, lungi dallo svilupparsi, decadrà ancora di più, così come decadde dal suo splendore e dalla sua potenza la gloriosa Taranto della Magna Grecia, nell'antichità.

Taranto, ottant'anni or sono, contava poco più di 30 mila abitanti; oggi, per merito delle industrie che essa possiede, per l'attività dei suoi figli nella marina mercantile, nella pesca e nelle industrie grosse o piccole che siano, nel commercio e in ogni altra forma di attività economica a cui i suoi figli hanno portato un contributo grande e decisivo, conta oltre 210 mila abitanti.

Questo centro urbano così importante, il secondo del Mezzogiorno dopo Napoli, non è disposto, nella maniera più assoluta, a decadere non dirò dalla potenza che oggi ha — poiché potenza effettivamente non ha — ma non è disposto a retrocedere dalle posizioni che ha saputo faticosamente e spesso dolorosamente conquistare in questi ultimi ottant'anni. I suoi cittadini, signori del governo, onorevoli colleghi, senza distinzione alcuna di colore politico, sono disposti a lottare per assicurarle il posto che le spetta fra le città italiane.

L'avvenire di Taranto è il suo porto mercantile, ma se diamo uno sguardo a questo porto che, per quanto non sia di grande importanza e non possa essere messo a confronto con quelli di Genova, di Venezia, e di qualche altro porto italiano, è pur sempre uno dei più bei porti italiani per la sua posizione naturale che lo fa uno dei porti più riparati dell'Italia meridionale, quale delusione proviamo!

Ebbene, il nostro porto mercantile è uno squallone e moltissimi lati di esso non sono

banchinati; quelle parvenze di banchine che esistono ancora sono continuamente rose dalle onde e minacciano da un momento all'altro di sprofondare in mare. Non vi sono moli. Non vi è una gru, nonostante il porto sia provvisto di magazzini generali.

Noi chiediamo, riferendoci all'azione di questo e dei Governi precedenti, che cosa è stato fatto per il porto di Taranto? Niente! È uno squallone questo porto, e chi arriva a Taranto dalla ferrovia si trova di fronte al porto vuoto di navi, vuoto di barche, vuoto di gru. Non vi è nulla, vi è solo il vuoto.

Chi lo visita e constata che vi è soltanto una numerosa categoria di lavoratori portuali che dovrebbero vivere sull'attività di questo porto, e invece menano una vita grama e miserabile unitamente alle loro famiglie, a causa di una permanente disoccupazione, prova una stretta al cuore e pensa con raccapriccio che queste condizioni le hanno create gli uomini che formano l'attuale classe dirigente.

Ciò che vi chiediamo, signori del Governo, è che incominciate a fare le opere di banchinamento di tutto il porto e lo attrezziate non dirò come Genova, Livorno, o altri porti, ma almeno come attrezzate un porto di seconda o di terza categoria del nostro paese.

È quindi per incuria delle classi dirigenti italiane che il porto di Taranto è decaduto. Eppure, in un tempo non molto lontano, era uno dei porti più frequentati dell'Italia meridionale, tanto è vero che quando a Brindisi faceva capo la « Valigia delle Indie », questa importante linea marittima, a Taranto faceva scalo. Oggi, sparita la « Valigia delle Indie », è naturalmente sparito anche lo scalo di Taranto.

Eppure, Taranto è il porto, e direi, la porta del Medio e del vicino Oriente, essa è il mercato naturale di sbocco dei mercati esteri, e fino a quando noi non avremo attrezzato questo porto, dando così la possibilità di lavoro ai portuali di Taranto, e non avremo facilitata la possibilità di approdo ai piroscafi che vengono dall'Oriente, non potranno esservi traffici poiché mancano le possibilità essenziali a che questi traffici possano svolgersi.

Tutti i lavori di carico e scarico debbono essere fatti a spalla. Si scarica il carbone con le zappe e con le ceste, si scarica il grano con i barili con le ceste e con i sacchi, e tutti questi sacchi, questi barili, queste ceste, debbono essere portati a spalla dagli operai.

Non c'è una gru capace di sollevare un peso. Queste sono dunque le condizioni in

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

cui si trova il porto di Taranto. Oggi, nel 1950, che si permetta il verificarsi di una simile situazione in uno dei migliori porti dell'Italia meridionale, rappresenta la cosa più grave che si possa portare dinanzi al Parlamento italiano.

Eppure, in questi ultimi anni, vi è stata una grande iniziativa per dare sviluppo alla città di Taranto: è sorta — soltanto per la volontà decisa di alcuni figli di Taranto — la Fiera del mare che in tre anni si è vittoriosamente affermata non soltanto nel mercato interno ma anche sul mercato internazionale.

Ebbene, quale incoraggiamento ha dato il Governo per sfruttare nella maniera migliore possibile i risultati innegabilmente positivi che questa Fiera del mare ha dato? Nessuno. Questa fiera ha avuto delle risonanze all'estero; però, quando si è trattato di allacciare i traffici con le altre nazioni si è visto che mancava una possibilità concreta di poterlo fare. Se noi, quindi, non attrezziamo convenientemente, con modernità scientifica e tecnica, il nostro porto mercantile, non riusciremo a mantenere le posizioni conquistate con tanta fatica, e la Fiera del mare sarà destinata a perire, così come sono perite molte altre cose, per incuria delle classi dirigenti e per gli interessi che stanno dietro a queste classi dirigenti.

Un altro problema importante è quello ospedaliero: la provincia di Taranto ha una popolazione che supera di molto i 400.000 abitanti. Eppure l'ospedale provinciale — della Santissima Annunziata di Taranto — ha una capacità di appena 250 posti letto. Se la media nazionale dei posti letto per tutta l'Italia va dal 15 al 20 per mille è facile fare un conto e vedere a quale percentuale bassissima arriva la disponibilità di letti nella città di Taranto. Abbiamo soltanto poco più dello 0, 1/2 per mille, e non dello 0, 1/2 per cento come, per errore, è apparso nella interpellanza. Queste sono dunque le condizioni igieniche e sanitarie in cui si trova la nostra città e l'intera provincia, che conta come ho già detto oltre 400.000 abitanti.

Io mi domando, ma domando pure nello stesso tempo all'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica se queste sono le condizioni più favorevoli per tutelare la salute fisica dei lavoratori della nostra provincia. Eppure anche in questo campo sono state spese parecchie centinaia di milioni per l'acquisto di un terreno e per costruirvi un muro di cinta e, almeno nel progetto, un piccolo padiglione: si tratta di una iniziativa che era opportunamente stata presa tempo fa per la costruzione di un grande ospedale civile che

avrebbe dovuto sorgere nella città di Taranto. Senonché, dopo aver speso allegramente — permettetemi di dirlo — queste centinaia di milioni, l'opera è rimasta incompiuta e ormai da otto o dieci anni non si parla più di riprendere i lavori. E mentre questo avviene, onorevoli colleghi, il corpo sanitario del vecchio ed angusto ospedale fa degli sforzi eroici per migliorarne le condizioni, ma questi sforzi innegabili ed evidenti del corpo medico, davvero valorosissimo, a nulla sono approdati, troppo grandi sono le lacune da colmare, troppo grandi sono le ristrettezze in cui ci si dibatte; alla insufficienza dei locali e della attrezzatura, bisogna aggiungere la mancanza di mezzi finanziari adeguati, né riescono a lenire tale penosa situazione le generose elargizioni ed i pochi lasciti. Un ospedale non vive, non può vivere della carità pubblica.

Tempo fa era corsa voce che tanto il comune quanto l'amministrazione provinciale erano disposte a versare 300 milioni ciascuna e che avrebbero chiesto una integrazione di 400 milioni allo Stato per portare a compimento il nuovo grande ospedale civile. Ma — cosa strana — se le notizie di cui sono in possesso sono vere, vi sarebbe stato da parte della prefettura di Taranto il divieto a che l'amministrazione comunale si impegnasse ad usare questi 300 milioni per lo scopo suddetto. Francamente c'è da domandarsi se la cosa risponda a verità, tanto è incredibile.

Poteva la prefettura inibire all'amministrazione comunale una simile iniziativa? E se non era lecita la sua interferenza, perché lo ha fatto? Sono cose che vanno chiarite e, se v'è da punire, che si punisca!

Onorevoli colleghi, a me pare che sia giunto il momento di porre fine a queste condizioni di evidente inferiorità in cui versa la città e la provincia di Taranto; è ora di dire « basta » a questo stato di arretratezza, addirittura feudale, che contraddistingue la provincia di Taranto che pure, come ho prima detto, è tra le più importanti del meridione.

Il 31 gennaio scorso io ho ascoltato con la massima attenzione le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio in occasione della presentazione al Parlamento del programma del nuovo Governo. Fra l'altro ho sentito con piacere che egli si prefigge di elargire a favore del mezzogiorno d'Italia 120 miliardi di lire all'anno e per 10 anni. Ascoltando tali dichiarazioni io mi sono detto che finalmente, con molta probabilità, se il progetto del presidente del Consiglio sarà

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

portato a realizzazione, sarà possibile risolvere alcuni dei nostri problemi più assillanti.

Ebbene, di questi 120 miliardi all'anno, io penso che una parte, non dirò cospicua, ma una parte tangibile e concreta possa essere fin da questo momento — in immediata esecuzione delle dichiarazioni del nuovo Governo — stanziata per le opere più impellenti per la provincia di Taranto, oltre che per tutto il mezzogiorno d'Italia.

Il 4 febbraio ho ascoltato ancora il presidente del Consiglio il quale ci ha detto che il nostro ritorno in Somalia costerà 6 miliardi, e questi 6 miliardi (che sono diventati poi 20 e che diventeranno in seguito anche 25 o 30) serviranno a civilizzare, a costruire scuole, strade, industrie, ponti e porti in Somalia.

Ora, io mi domando, malgrado l'affermazione fatta in quest'aula dall'onorevole Leone, il quale diceva che i meridionali rinunciano volentieri alla soddisfazione e alla soluzione di alcuni dei loro problemi, anche impellenti, purché l'Italia ritorni in Somalia, io mi domando — dicevo — se non sia il caso che una parte di questi 20 miliardi o tutti, meglio tutti, possa essere subito stanziata nelle nostre province del Mezzogiorno per costruire precisamente tutto ciò che si vuole costruire in Somalia.

E si avrebbe questo duplice risultato: che nell'Italia meridionale noi non correremmo il rischio di mandare i nostri 5400 soldati (è la cifra di cui parla la stampa) contro la volontà degli abitanti del mezzogiorno d'Italia; noi manderemmo questi nostri soldati fra le loro famiglie, ove troverebbero pertanto la più favorevole accoglienza, mentre, se, trascurando il mezzogiorno d'Italia, si spendono in Somalia questi 20-25-30 miliardi e si mandano questi 5400 soldati, ebbene, potrebbe darsi che questi soldi siano laggù buttati completamente al vento, meglio sarebbe dire, nell'arido deserto somalo, e che a questi nostri soldati (il cielo non voglia!) sia riservata una triste sorte! Potrebbe questa spedizione rappresentare un'avventura, e speriamo che questo non sia: speriamo che essi, giacché la legge è stata approvata dal Parlamento, vadano in Somalia e trovino, non dico un'accoglienza fraterna, ma quanto meno un'accoglienza serena e che non vengano messi a serio rischio i risparmi e le economie del contribuente italiano!

Onorevoli colleghi, come unica conclusione di questo mio modesto intervento, io posso soltanto richiamare agli impegni tassativi e formali, assunti a Taranto e non ri-

chiesti da nessuno, l'onorevole Piccioni e l'onorevole Scelba e l'onorevole Andreotti e tutti gli altri membri del Governo che sono stati a Taranto durante la Fiera del mare, e dir loro: Taranto e i tarantini decaduti dopo il loro splendido passato, non sono più disposti ad essere negletti, trascurati, traditi. Essi aspettano e vi ricordano le vostre promesse: le manterrete voi? Noi con loro stiamo ad aspettare: ve le ricordiamo e ve le ricorderemo. Mantenete gli impegni che avete preso e che nessuno vi aveva chiesti, e allora avrete veramente fatto il vostro dovere e potrete chiedere alle popolazioni del Mezzogiorno e ai cittadini di Taranto di non considerarvi più con diffidenza e con avversione come attualmente avviene! (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Guadalupi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GUADALUPI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo quanto ampiamente il collega Latorre ha detto in ordine ai diversi problemi che affliggono in maniera pesante ed urgente la città e la provincia di Taranto, ben poco resterebbe a me da aggiungere in ordine alle stesse esigenze, bene rappresentate nella elencazione testé offerta alla vostra attenzione.

Nello svolgere la mia interpellanza, anziché attenermi all'elencazione e al conseguente sviluppo delle istanze programmatiche nei diversi settori dell'economia di Taranto, città bella e grande, mi fermerò brevemente anche sullo sviluppo politico che questa situazione economica ha determinato, e sul perché, per la risoluzione di questo problema economico, la linea politica adottata dal Governo non sia la più idonea, né la più confacente alle reali possibilità.

Perché noi abbiamo presentato queste due interpellanze? Non è necessario che dica ai colleghi che le due interpellanze portano le firme dei quattro deputati del fronte democratico popolare della circoscrizione jonico-salentina. Vi sono colleghi della stessa circoscrizione che — voglio sperare — siano disposti a riconoscere con quale passione ci dedichiamo a tutti i problemi delle nostre province. Essi per coerenza politica non potranno non solidarizzare con noi oggi. Ove lo riterranno opportuno potranno inserirsi in una discussione più ampia e più completa che certamente dovremo riproporre al Parlamento, per convenire con noi che le fondamentali esigenze della nostra città e della provincia jonica devono trovare soluzioni adeguate con iniziative di Governo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

Dicevo, perché nella nostra interpellanza abbiamo parlato di Taranto « città incompiuta »? Normalmente è mio costume « non rubare » niente, né a colleghi, né tanto meno a giornalisti. Credetti opportuno così denominare la mia città natale, e città natale del mio collega La Torre, avendo letto la frase su un giornale del partito di maggioranza, su *Il Popolo* l'indomani di una visita dell'onorevole Piccioni. Una delle tante visite che alcuni rappresentanti del Governo sogliono fare nelle città dell'Italia meridionale, allorché si tratta di partecipare alla inaugurazione di una delle poche importanti fiere dell'Italia meridionale — e trattavasi della Fiera del mare di Taranto —; quella cittadinanza ebbe l'alto onore di ricevere il vicepresidente del Consiglio di allora, l'onorevole Piccioni, di poi il ministro Scelba, ed in quella stessa occasione, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevole Andreotti.

Ebbi la fortunata occasione, ripeto, all'indomani di questa visita, unitamente al collega Assennato, di parlare con l'onorevole Piccioni per apprendere da lui quali impressioni vive, reali avesse riportato nel corso di quella molto rapida visita effettuata in lungo e in largo per tutta la città e la provincia di Taranto. Debbo ad onor del vero dichiarare che avemmo da parte dell'onorevole Piccioni un quadro quanto mai realistico della situazione grave che si dibatteva e si dibatte ancora oggi in quella grande città dell'Italia del mezzogiorno. Ma nessuna speranza egli affacciò per venire incontro a quella gente. Diceva l'onorevole Piccioni: è veramente una situazione penosa sotto i diversi aspetti e particolarmente sotto l'aspetto dell'assistenza sanitaria, sotto l'aspetto igienico-sanitario. E queste sue affermazioni trovavano riscontro in altri termini in un articolo apparso nel numero di martedì 21 giugno dello scorso anno sul giornale *Il Popolo*, giornale, ripeto, della maggioranza. Articolo molto interessante, che credo non tutti i colleghi del partito della democrazia cristiana abbiano letto; credo ancora che quelli che lo hanno letto non vi hanno saputo trarre motivi politici tali da potere onestamente, al di fuori da ogni divisione di partito politico, programmare sul piano dell'attività concreta proprie iniziative di partito politico coerente e conseguente in tutto, sì da ottenere dal governo le necessarie provvidenze in favore di questa grande città del mezzogiorno d'Italia.

Non perché intenda far colpo sulla vostra attenzione, onorevoli sottosegretari, e particolarmente sulla sua coscienza, onorevole

ministro dei lavori pubblici, meridionale, onorevole Aldisio, ma gli è perché mi pare che sia più opportuno documentare sulla base di quello che i nostri avversari politici affermano attraverso la loro stampa, per dimostrare quanta verità ci sia nelle affermazioni che noi continuamente andiamo da vario tempo ripetendo, affinché si affrontino una buona volta, e per sempre, i vari problemi dell'Italia meridionale.

« Taranto — dice questo signor Giorgio Ceccherini, inviato speciale de *Il Popolo* in occasione della visita a Taranto dell'onorevole Piccioni per l'inaugurazione della IV Fiera del mare — è tutta così, come il suo ospedale, una città che in dieci anni ha visto raddoppiare la sua popolazione, senza che le attrezzature urbanistiche si sviluppassero in proporzione; una città inflazionata, una città incompiuta ».

Ecco dunque la paternità di « Taranto città incompiuta ». Non so se il Ceccherini l'abbia tratta da altri; io dichiaro che non sono il primo ad usare di questa aggettivazione sulla nostra città. Mi pare che dica molto e bene! Quello che più conta è che sono compresi in questa espressione i motivi sullo stato di incuria, di abbandono completo, di crisi per quanto attiene ai diversi settori economici della città di Taranto. E continua questo giornalista:

« Taranto, dunque, è tra le città italiane che hanno più gravi problemi da risolvere, più urgenti problemi preliminari a ogni possibilità di sviluppo economico, la cui soluzione condiziona ogni prospettiva per il domani ».

Ed infine l'articolaista non dimentica di rivolgere una parola di fiducia ai meridionali e ai tarantini, e incitare in un certo senso anche l'allora vicepresidente del Consiglio dei ministri (che mi piace sia presente in questo momento) ad iniziare una buona volta la vera attività del Governo prendendo le necessarie iniziative in favore di questa città tanto provata e negletta.

L'onorevole Piccioni, da uomo saggio ed equilibrato non ebbe, in occasione della sua visita a Taranto per la inaugurazione, a fare delle grandi promesse al popolo tarantino o, meglio, ai rappresentanti politici, alle autorità di Governo, alle autorità locali, ai rappresentanti degli enti, delle associazioni, degli organismi che ebbero l'onore di ospitarlo nella città: ebbe la sensazione che non voleva impegnarsi... dinanzi a chi giustamente impostava su un piano realistico le varie istanze.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950.

Dicevo, fu accorto in questo, nel giudicare come l'eventuale soluzione di tutti i complessi problemi della città e provincia di Taranto dovesse coordinarsi a tutti i problemi dell'economia meridionale, e se è vero quello che afferma e scrive in questo articolo questo signor Ceccherini, egli avrebbe risposto: (a me non risulta, perché non ero presente in quella circostanza, né credo lo fosse il collega Latorre) « Pianifichiamo i problemi secondo una gradualità di urgenza e uno per volta cercheremo di risolverli. Intanto cerchiamo di sfruttare ogni possibilità economica, ogni energia locale ».

E conclude l'articolo con una parola di fiducia (acqua sul fuoco?). « Certamente a Taranto la fiducia e la serenità non verranno meno ».

Ora, onorevoli colleghi, su questo voglio fermare la vostra attenzione e particolarmente l'attenzione dei ministri interessati a queste nostre esigenze: siamo davvero tutti quanti convinti che oggi a Taranto permanga lo stesso grado di fiducia e di serenità nel giudicare quello che si è fatto o non si è fatto in favore di quella città e della provincia ionica, o siamo piuttosto in un momento in cui v'è un senso di sempre più pronunciata sfiducia, di limitata certezza che anche la nuova formazione di Governo sappia affrontare il problema del Mezzogiorno e di conseguenza risolvere quello di Taranto, città incompiuta e inflazionata?

A questo interrogativo si potrà rispondere in sede politica avanzando, e giustamente avanzando, delle grandi riserve su quello che voi farete; ma in sede parlamentare, allorché il dibattito politico deve trarsi su motivi non diciamo di forma, ma su motivi economici, ai quali siamo tutti più o meno interessati, noi dobbiamo seriamente riflettere sulle conseguenze che la mancata attuazione di un'iniziativa abbia a produrre in Taranto e nel Mezzogiorno.

Voi vi dorrete certamente (lo avete già espresso più volte sulla stampa) di questa preoccupazione che si fa sempre più pronunciata nelle genti meridionali e avete anche, alcuni mesi fa, giudicato le iniziative che i meridionali del fronte popolare hanno intrapreso come delle iniziative che non hanno un fondamento di serietà e di attuabilità. E forse voi, così giudicando noi e la gente meridionale, avete espresso un giudizio troppo severo, che non si parte da una valutazione onesta e obiettiva dell'intelligenza meridionale e le condizioni obiettive in cui noi ci dibattiamo tra mille difficoltà ed incertezze.

Ma nelle assise del Mezzogiorno — la espressione popolare democraticamente eletta in assemblea — è stato dato un nuovo avvio alla risoluzione dei problemi del Sud. Con quella espressione del popolo ormai mobilitata dovrete fare i conti per l'avvenire.

A me piace che in questa circostanza sia anche presente un rappresentante del meridione, un rappresentante della nostra Puglia, che cioè l'ammiraglio Casardi, senatore della Repubblica italiana, senta l'espressione di un rappresentante di quella città che l'ha ospitato per tanti mesi, per tanti anni, e che lo ha visto anche a capo della nostra flotta in altri tempi. Piace, perché ho la speranza (sarà forse infondata, ma credo che la condividano anche i miei colleghi della circoscrizione) che egli possa intervenire a sostegno delle nostre istanze, che sono, ripeto, non istanze di parte, ma di tutti i cittadini di tutti i ceti produttivi, ad ogni fede, ad ogni credo politico essi appartengano, di quella grande città bimare.

Possiamo noi esaminare la situazione di Taranto, onorevole Aldisio, nuovo ministro dei lavori pubblici, al di fuori della complessa situazione dell'economia del Mezzogiorno? A me non pare che questo si possa fare, anche e soprattutto perché allo stato noi non abbiamo possibilità di vedere svilupparsi un qualsiasi, anche modesto piano economico di sollievo della disoccupazione del Mezzogiorno, di potenziamento (e lo diremo meglio in sede di interrogazione) delle industrie esistenti nel Mezzogiorno, di Taranto e particolarmente di quella dei cantieri navali, delle officine San Giorgio, ecc., per la trasformazione in produzione di pace dell'Arsenale militare marittimo di Taranto, e così via.

Per le altre città del Mezzogiorno, da Napoli a Palermo, non è necessario attardarsi a dimostrare come vi sia una coincidenza in questo continuo aggravarsi della situazione economica nei settori industriali ed in quello agricolo dell'Italia meridionale.

Non si deve dimenticare, d'altra parte, che le aspirazioni e la volontà di riuscita ed il potenziamento di Taranto sono le aspirazioni di tutti i paesi dell'Italia meridionale, da anni oppressi da una pesante struttura economica di sfruttamento feudale.

Né si deve porre, quanto si pensa e quanto si desidera a Taranto, al di fuori di quanto si pensa e si desidera a Napoli, a Bari, a Brindisi, a Lecce, a Catania, e in tanti altri paesi sud.

Sono tutte aspirazioni profondamente sentite dai cittadini, dai lavoratori italiani meri-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

dionali, le quali devono pur avere pratica realizzazione. Ci vorrà del tempo, ma quella gente ha ormai radicata fiducia in se stessa, nelle proprie forze.

E se, come dicevo poc' anzi, le genti meridionali si vanno orientando sempre più verso la sfiducia nell'operato e nell'azione del Governo, questo deriva essenzialmente dalla carenza di azione del Governo e dalla deficienza che vanno avvertendo nel constatare come non si voglia attuare alcun piano serio in conseguenza di modeste iniziative prese in tempo.

Si dirà, e ingiustamente si direbbe in tal caso, che i piani son delle cose belle in teoria ma che per la realizzazione pratica dei piani occorrono milioni a decine e a centinaia, miliardi. Siamo forse anche d'accordo, sempre che però da parte vostra si sia disposti a discutere e riconoscere che quando noi segnaliamo una possibilità di ottenere questi miliardi, voi non dovrete per principio di ostinata opposizione — e pare che questo atteggiamento abbiate assunto di recente nei confronti del piano della C. G. I. L. — negare una possibilità di sviluppo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI

° GUADALUPI. In un certo momento a Taranto si era realmente creata questa euforica attesa. Sembrava in realtà a quei cittadini che, dopo la visita di un ministro non italiano, il signor Zellerbach, e dopo la visita di alcuni ministri italiani, si potesse realizzare qualcosa di concreto in favore della città. Ma le delusioni furono immediate, perchè durante la stessa visita del ministro Zellerbach, questi in altre parole, con altri termini, ebbe a dire quello che presso a poco aveva detto il vicepresidente del Consiglio dei ministri, aggiungendo, per somma offesa alla gente meridionale, che avreste dovuto provvedere voi. Fu quasi uno schiaffo morale, un villano attacco al prestigio degli uomini liberi, una offesa ancora più grave, oltre che al prestigio dei cittadini italiani e meridionali, alle autorità costituite, le quali non vollero, in tempo capire, in quella circostanza, che valeva più di un incenso inutile e vuoto, prospettare le effettive esigenze di Taranto, di Bari, di Foggia e delle altre città che furono oggetto di questa visita molto chiassosa, con maggiore serietà e compostezza (ricordo che la stessa moglie del ministro Zellerbach ebbe in alcuni paesi la velleità di pronunciare essa dei discorsi, sostituendosi al marito). « Non sono io — disse a

Taranto il ministro Zellerbach — che devo o posso risolvere i problemi delle città italiane, ma è il vostro Governo ». Parole, queste, poco lusinghiere per i rappresentanti del Governo che ascoltavano in silenzio tale accusa.

Onorevole Aldisio, se ne faccia eco presso i suoi colleghi di gabinetto. Credo che questa affermazione debba farvi seriamente riflettere, perchè essa è foriera di qualcosa di molto grave nei rapporti, che voi avete sempre detto essere cordiali, tra gli stati Uniti e il nostro Governo. Ma non diceva una cosa inesatta il ministro Zellerbach, in quanto noi sapevamo — e lo sapevano i portuali di Taranto, gli operai dei cantieri navali, gli arsenalotti, i commercianti, gli artigiani, i contadini, lo sapevano tutti — che Zellerbach veniva dalle nostre parti per « reclamizzare il piano della cosiddetta ricostruzione europea, non avendo che da influenzare su quella povera gente per attrarre simpatia alla politica governativa, già da allora in crisi.

Però, la stessa gente sapeva che bisognava per amore al paese ed alle istituzioni democratiche, tentare da conservare la fiducia in quel che il Governo, avendolo più volte promesso, si riprometteva di fare nell'interesse di tutti quanti i lavoratori del sud. Esatto quanto affermato da questo articolista; ma esatto anche, a distanza di tanto tempo, poter pronunciare con asprezza parole di rimprovero a questa deficienza vostra, monito, sprone a voler fare adesso — e siete ancora in tempo — qualcosa che valga a dare a quella gente fiducia nello sviluppo delle istituzioni democratiche e nel progresso e sul l'effettivo miglioramento delle condizioni di vita.

Non voglio ripetere le esigenze di vita della città di Taranto: farei perdere del tempo. A me basta ricordare, a conclusione di questo mio brevissimo intervento, che Taranto (cito i dati ricavati dall'Istituto centrale di statistica, che si riferiscono al 31 dicembre 1947, ma che sono adesso molto maggiorati) con i suoi 164.956 abitanti, la provincia dello Jonio con i suoi 410.958 abitanti attendono che il Governo attui una politica economica tale da evitare che la sfiducia si puntualizzi in qualche cosa di diverso e che permetta loro di incamminarsi verso un effettivo cambiamento della struttura economica-sociale del paese.

Come dicevo, molti mesi addietro, insieme con il collega Latorre e con il collega Latanza, della maggioranza, vedemmo su tutte le mura di Taranto la scritta: « Perchè Taranto non muoia », che rappresentava il programma di lotta e di lavoro di quei cittadini. A questa

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

scritta a distanza di tanti mesi e nonostante tutte le visite e tutte le promesse oggi si è aggiunto qualcosa di più forte, un giudizio politico verso il Governo. «Perchè Taranto non muoia» — hanno scritto migliaia di cittadini, la maggioranza dei cittadini di Taranto, operai, lavoratori — «via il Governo della Confindustria!» Noi ci auguriamo di poter proporre quanto prima a quei lavoratori di Taranto che rimanga la scritta: «Perchè Taranto non muoia, mobilitiamo tutte le forze produttive». Ma sino a quando voi nulla farete, permettete a quella gente di esprimere in questi termini la piena disapprovazione per la vostra politica.

Nel concludere, onorevole ministro, e prima che ella ci dica quale è il programma del Governo, la invito formalmente a considerare la gente dell'Italia meridionale (si tratta anche dei suoi correghionali), come gente che merita, perchè ha un passato eroico di lotte, perchè ha un passato di miseria, di rovine, di distruzione, di sacrifici, di rinuncie. Taranto è una delle prime città dell'Italia meridionale, che tutto ha dato al paese in altri tempi, per fortuna superati. Taranto dovrà essere la prima delle città, non dell'Italia meridionale, ma dell'Italia, che dovrà essere assistita dal Governo, con provvidenze di ogni genere: avrete ancora la fiducia di quella gente, se lo farete. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Le questioni sollevate con le due interpellanze, specialmente dall'onorevole Latorre, sono abbastanza numerose e complesse; risponderò analiticamente, ma desidero preliminarmente fare osservare agli onorevoli interpellanti, che hanno accennato alle parole di considerazione pronunziate da alcuni ministri che in occasione della «Fiera del mare» si sono recati a Taranto, che pochi mesi sono passati da quella visita al momento in cui essi hanno presentato le loro interpellanze; sicché, non è possibile lamentarsi se problemi tanto complessi e onerosi non abbiano potuto essere risolti in così breve tempo.

GUADALUPI. Sono passati due anni dal 18 aprile.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono passati due anni dal 18 aprile, ma gli onorevoli interpellanti facciano la somma degli impegni che il bilancio dovrebbe assumere per la soluzione di tutti i problemi prospettati e vedranno che non si tratta di somme indifferenti; l'attuale bilancio dei lavori pubblici naturalmente non è in condizione di poterli assumere tutti.

L'onorevole Latorre ha accennato al piano per il Mezzogiorno. Naturalmente, è proprio a quel piano che dobbiamo riferirci, se vogliamo vedere finalmente risolti i massimi problemi del Mezzogiorno. Questo piano dovrà essere prossimamente tradotto in leggi organiche; ed io spero che presto le due Camere potranno sollecitamente approvarle, per metterci in condizione di potere cominciare ad operare a favore delle regioni meridionali, per la risoluzione definitiva di questi problemi, che purtroppo gravano da molti decenni sulla economia e sulla politica del nostro paese.

SALA. Per le chiese ed i conventi non si aspetta la discussione delle Camere.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Per le chiese e i conventi non so cosa dirle; sono arrivato in questo momento al Ministero dei lavori pubblici. So una cosa: che le somme spese nel Mezzogiorno per la ricostruzioni di opere pubbliche, vecchie e nuove, sono già imponenti; sicché si può deplorare che non tutto è stato fatto, perchè immensi sono i bisogni, ma non si può non ammettere che per il Mezzogiorno da quattro anni a questa parte ha spirato aria nuova, inconsueta in tutti i precedenti decenni del nostro Risorgimento. (*Applausi al centro*).

Per quanto riguarda la sostituzione del ponte girevole di Taranto, sono in corso studi presso il Ministero dei lavori pubblici. La soluzione però non si presenta facile, perchè dato l'aumentato traffico, come lo stesso onorevole Latorre ha ammesso, la sostituzione del vecchio ponte con uno nuovo dello stesso tipo non risolverebbe il problema; e la spesa da affrontare, che supererebbe i 500 milioni, a parte la irrazionalità della soluzione, che è quella alla quale dobbiamo guardare e per cui l'onorevole Latorre ha già spezzato una lancia, non potrebbe trovar posto nell'attuale bilancio dei lavori pubblici.

Desidero insistere e richiamare l'attenzione degli onorevoli interpellanti sul fatto che la sostituzione *sic et simpliciter* del ponte non risolverebbe in questo momento il problema, perchè l'aumentato traffico in quel punto ha bisogno di una soluzione assai diversa da quella prospettata. Si è perciò esaminata la possibilità della costruzione di una grande variante esterna che parta dalla strada Appia presso la stazione ferroviaria e che si congiunga alla strada stessa prima della salita di San Giorgio Ionico. Anche quest'opera importerà una spesa non indifferente, ma è certo una soluzione migliore della prima; e ho dato disposizione che gli studi in corso siano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

accelerati per potere, appena possibile, affrontare la soluzione in questo senso.

Circa la linea ferroviaria Taranto-Manduria-Nardò, si è soprasseduto alla sua costruzione in quanto, essendo essa reclamata in connessione con la bonifica dell'Arneo e non avendo ancora tale zona raggiunto in pieno la prevista valorizzazione, lo stesso comitato promotore della costruzione ha dichiarato che questo tronco ferroviario non è immediatamente utile. In una recente seduta i membri di quel comitato hanno dichiarato appunto che per la costruzione di tale tratto, occorre attendere che la bonifica sia più avanzata.

Faccio presente che la spesa di questo tronco ferroviario, prevista in 3 miliardi e 700 milioni, deve essere oggi aggiornata e supererebbe i sei miliardi.

Per il tronco di maggiore importanza, Taranto-Manduria, della lunghezza di 35 chilometri, che non ha formato oggetto di alcuna concessione, si potrà intanto aggiornare il relativo progetto, in modo che, se esso fosse riconosciuto vantaggioso sia dal punto di vista tecnico sia da quello economico, potrebbe senz'altro essere tenuto presente quando in avvenire si verificassero favorevoli condizioni di bilancio.

E veniamo al bacino di carenaggio. Di tale problema si è molto discusso in questa aula, come gli stessi onorevoli interpellanti hanno ammesso, ed io stesso ne sono stato interessato da altri parlamentari nei giorni immediatamente posteriori all'assunzione del mio dicastero.

Ora, in effetti, essendo venute a mancare le ragioni di carattere militare che indussero a suo tempo la marina ad iniziare la costruzione e dovendosi ora procedere al completamento di questo bacino per destinarlo ad usi civili, bisogna tener presente, prima d'intraprendere alcun lavoro di riattamento e di completamento, che l'entità dei traffici mercantili in quella zona non potrebbe in alcun modo giustificare una spesa così imponente, che supererebbe i tre miliardi.

Per i motivi stessi che l'onorevole Latorre ha addotto, io sono del parere che il denaro, il poco denaro di cui disponiamo, debba esser speso in opere che promettano di essere produttive e non semplicemente capaci di assorbire mano d'opera per qualche mese. Preferisco che nella zona dove debbono farsi riparazioni di tal genere lo stesso denaro sia destinato ad opere utili, sempre capaci di produttività nel più esteso senso della parola. Sicché il problema della rimessa in efficienza del

bacino di carenaggio resta allo studio, e non intendo comprometterlo in alcuna maniera; ma le impressioni sono queste: che data la diminuzione del traffico in quella zona, un grande bacino di carenaggio di quella portata non avrebbe possibilità di essere utilizzato nel presente e nell'avvenire.

Circa l'accenno, fatto dall'onorevole Latorre, al bacino di Napoli, io posso dire che non mi risulta che il mancato potenziamento e la mancata riparazione del bacino di carenaggio di Taranto derivino dalla costruzione di quello di Napoli. Né tanto meno c'entra l'onorevole Porzio. Sono due problemi che non hanno nessuna interferenza; del bacino di Napoli si parla da molto tempo, e la sua costruzione non è una improvvisazione dell'ultima ora. Tenga presente, onorevole Latorre, che Napoli è sulla linea delle grandi comunicazioni transatlantiche...

LATORRE. Io ho premesso che è giusto che anche Napoli abbia il suo bacino.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella ha accennato a delle voci che vorrebbero insinuare essere il bacino di Napoli un premio di consolazione per l'onorevole Porzio. Non v'è niente di vero in tutto questo.

Per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Taranto, debbo e posso dire che nel 1939 erano cominciati i lavori per l'ampliamento; venne la guerra e tutto si fermò; però sono stati ripresi gli studi, e spero che le condizioni del bilancio, prossimamente, ci mettano in condizioni di mettere mano non solo all'allargamento, ma ad una più completa sistemazione della stazione stessa. Voglio, comunque, ricordare che l'amministrazione ferroviaria ha già eseguito intanto lavori di riparazione ai fabbricati per viaggiatori e dipendenze, ed ha costruito un fabbricato per l'alloggio dei propri dipendenti, sostenendo una spesa complessiva di 86 milioni.

Anche per l'allargamento e l'attrezzatura del porto sono in corso studi; e in base alle recenti proposte arrivate al Ministero dei lavori pubblici da parte del Ministero della marina mercantile e della camera di commercio ed agricoltura di Taranto, noi speriamo di poter presto affrontare il progetto della sistemazione del porto mercantile di Taranto.

Per quanto si riferisce alla questione dell'ospedale, pur non essendo questo compito d'istituto del mio dicastero, debbo dichiarare che nel maggio scorso è stato autorizzato un lotto di lavori di 100 milioni per cominciare a mettere in efficienza l'ospedale di Taranto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

Abbiamo incominciato, ed io spero di continuare, perché riconosco pienamente che il problema dell'attrezzatura dell'ospedale di Taranto, come di molte altre città del mezzogiorno, assume carattere di necessità e su di esso dobbiamo naturalmente portare la nostra più viva attenzione. Ma tutto questo, ripeto, nel più vasto e più realistico piano per il mezzogiorno d'Italia, piano decennale, attraverso il quale speriamo di affrontare e risolvere i non pochi complessi problemi della vita di questa benemerita popolazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere alle interrogazioni degli onorevoli Guadalupi e Latorre.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non vi sono differenze sostanziali nel contenuto delle due interrogazioni. In base alla legge 8 marzo 1949, n. 75, e alla riserva del 30 per cento per i cantieri del sud, ai cantieri stessi furono assegnate costruzioni per 70 mila tonnellate. Di queste, al cantiere di Taranto furono attribuite 22.140 tonnellate, e cioè: una motocisterna da 10.500 tonnellate a Vittorio Fassio una motonave da 1.400 tonnellate a Matteo Enrico, due motonavi per complessive 2.800 tonnellate alla società Puglia, una bananiera per 3.676 tonnellate alla ditta Cameli, due motonavi per 2.200 tonnellate alla società Cobrina, due motonavi per complessive 1.566 tonnellate alla società Sane.

Il cantiere di Taranto ebbe quindi, nel complesso di 70 mila tonnellate assegnate al sud, la quota ad esso spettante in base a precisi calcoli matematici.

Nei tre mesi stabiliti dall'articolo 13 della legge per la presentazione al Ministero dei contratti di commessa regolarmente registrati, nessun contratto venne presentato non solo per le navi assegnate al cantiere di Taranto ma neanche per gli altri due grandi cantieri di Palermo e di Napoli-Castellammare.

La decadenza dal diritto si è verificata anche per la quasi totalità delle assegnazioni fatte ai cantieri del nord e ciò per la ristrettezza eccessiva del termine di tre mesi sopraccennato.

Per risolvere tale grave situazione è stata emanata la legge 15 dicembre 1949, n. 945, che stabiliva un termine di 15 giorni entro il quale gli interessati potevano fare domanda motivata per la riammissione in termini. Il termine è scaduto il 14 gennaio 1950.

Dalle notizie risultanti all'amministrazione si poteva, anche prima di detto giorno, ritenere che sarebbe stata presentata la richiesta di conferma dei benefici non soltanto dalle società del gruppo Finmare per 105 mila tonnellate, ma anche da armatori privati per la costruzione di alcune grandi navi per un tonnellaggio di oltre 50 mila tonnellate.

È in base a tali informazioni che si poté appunto segnalare che dal programma complessivo di 230 mila tonnellate circa, ad onta della decadenza in cui erano incorsi gli assegnatari dei benefici della legge, si poteva contare sulla costruzione sicura di circa 160 mila tonnellate.

Per quanto riguarda le navi assegnate a Taranto, è risultato che hanno chiesto la conferma dei benefici e quindi la rimessione in termini l'ingegnere Matteo Enrico per la costruzione di una nave da 1.400 tonnellate di stazza; l'armatore Vittorio Fassio per la cisterna da 10.500 tonnellate di stazza lorda; la ditta Cameli per la bananiera di 3.676 tonnellate di stazza lorda; la società Cobrina per due motonavi di 1.100 tonnellate di stazza lorda ciascuna.

Il comitato tecnico integrato ha esaminato le domande e ne ha proposto l'accoglimento. L'amministrazione sta procedendo in conformità.

Si è potuto ora constatare che del tonnellaggio assegnato a Taranto sono venute a mancare effettivamente tonnellate di stazza lorda 4.300, e il Ministero, in base ai poteri che ha dalla legge n. 75, provvederà a scegliere altre delle domande presentate a suo tempo nei termini, per ammettere la costruzione di altre navi e sostituirle a quelle carrenti per il cantiere di Taranto.

In ogni modo, posso assicurare che in questi giorni il Ministero della marina mercantile sta continuando le trattative per la costruzione della cisterna dell'armatore Fassio, che l'armatore Matteo Enrico ha confermato la sua intenzione di costruire la nave da 1400 tonnellate; cosa che ha pure fatto la ditta Cameli per la nave bananiera.

La società Cobrina di Brindisi, poi, ha chiesto ed ottenuto la rimessione in termini, ma esistono ancora delle divergenze con i cantieri di Taranto in merito al prezzo.

Non è possibile pensare attualmente a nuove navi da assegnare alle società del gruppo Finmare e tanto meno che si possano attribuire al cantiere di Taranto due navi da 5000 tonnellate, poiché quelle a suo tempo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

richieste di tale tonnellaggio per la società Tirrenia furono attribuite agli altri cantieri del Mezzogiorno e non vi sono domande presentate nei termini da parte della Finmare per la costruzione di altre navi di quel tonnellaggio.

Il Ministero confida che gli armatori che saranno riammessi stipulino e presentino i contratti nei nuovi termini. Comunque la situazione sarà seguita con la più viva attenzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Latorre ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto delle risposte avute alla sua interpellanza e alla sua interrogazione.

LATORRE. Dirò subito che non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario Tambroni, il quale ha letto una lista di armatori liberi che avrebbero dovuto presentare i loro contratti al cantiere di Taranto; ma questi armatori non hanno alcuna volontà effettiva di costruire le navi a Taranto. L'unico che attualmente ha presentato il proprio contratto è Matteo Enrico, per una nave di 1.400 tonnellate.

Ma la mia interrogazione verteva su un altro dato: io domandavo quale è stato il criterio seguito dalla commissione tecnica della marina mercantile, istituita secondo la legge n. 75, in merito alla distribuzione delle 155 mila tonnellate di naviglio mercantile alla data del 13 dicembre 1949. A questo riguardo mi riferisco anche alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Bertone, allora ministro dell'industria e commercio, nella seduta in cui si trattò una mozione riguardante la Isotta Fraschini, poichè egli ci diceva in quella seduta che sulle 155 mila tonnellate di naviglio mercantile già stanziato per i vari cantieri, Taranto ne avrebbe avuto 1.500. Eppure, se non ricordo male, la legge n. 75 approvata nel marzo dell'anno scorso, ha un comma all'articolo 2, il quale sancisce che ai cantieri dell'Italia meridionale debba essere dato il 30 per cento di tutto il tonnellaggio globale da costruirsi. È chiaro che se la Finmare e se gli armatori liberi, in una maniera o in un'altra legati con la Finmare, vanno ad ordinare tutte le loro navi ai cantieri dell'Italia del nord, resta praticamente inoperante quel comma all'articolo 2 della legge n. 75. Questo appunto io domandavo, e lei non mi ha risposto in modo preciso, onorevole sottosegretario di Stato. Per queste ragioni non posso ritenermi soddisfatto della sua risposta.

I liberi armatori, in verità, non hanno nessuna volontà di costruire in Italia. Essi hanno lasciato cadere il primo termine per la presen-

tazione dei contratti, hanno lasciato cadere il termine di proroga e così continueranno a comportarsi: il 15 gennaio, scadenza della proroga, soltanto un armatore libero ha presentato il proprio contratto con i cantieri navali di Taranto ed è precisamente quell'ingegnere Enrico che ha commesso ai cantieri navali di detta città la costruzione di 1400 tonnellate di stazza lorda. Gli altri, invitati a giustificare perché alla data suddetta non avevano presentato i loro contratti, non hanno neppure risposto.

La verità è un'altra, onorevole sottosegretario, e non so se ella lo sappia: il dottor Costa, presidente dell'Ente armatori italiani, all'atto del suo insediamento, ha fatto una dichiarazione grave e sintomatica ad un tempo. Egli ha detto: «Noi armatori liberi preferiamo acquistare all'estero delle carcasse vecchie piuttosto che costruire in Italia». Questa è la dura verità, onorevoli colleghi, questa è la ragione della grave situazione in cui si trova la nostra industria cantieristica.

Eppure, se non ricordo male, quando era ancora ministro *ad interim* della marina mercantile l'onorevole Corbellini, un gruppo di deputati, fra cui parecchi della maggioranza, accompagnati dall'onorevole Petrilli, si presentarono al ministro stesso e gli fecero presenti queste dichiarazioni scandalose e tragiche ad un tempo (scandalose per gli armatori e tragiche per gli operai dei cantieri italiani, e specialmente per quelli di Taranto). In quella occasione l'onorevole Corbellini ci assicurò che avrebbe chiamato ad uno ad uno tutti gli armatori inadempienti, avrebbe chiesto loro se intendevano o no commettere le loro costruzioni a ditte italiane e, in caso contrario, in caso cioè che avessero palesato l'intenzione di acquistare navi all'estero, non avrebbe dato loro nemmeno un soldo di valuta. Se la promessa sia stata o meno mantenuta dal ministro non lo so: fatto sta che il dottor Costa ha fatto la dichiarazione che ho più sopra riferito e, a quanto pare, alle minacce sono seguiti i fatti e io non so se in questo sia connivente il Governo. La cenata dichiarazione, onorevoli colleghi, dimostra una cosa soltanto, e cioè che malgrado la netta dichiarazione dell'onorevole Corbellini, gli armatori ricevono la valuta necessaria per acquistare all'estero.

Orbene, perché avviene questo? Si dice — è ormai un luogo comune — che in Italia il costo di produzione delle navi è di gran lunga superiore rispetto all'estero; e si dice pure che causa principale di tali alti costi sono gli ele-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

vati salari degli operai cantieristici italiani; si vuole, in altre parole, far ricadere la responsabilità di questo maggior costo di produzione sulla mano d'opera, sugli operai italiani. È ora di smentire una volta per sempre questa affermazione menzognera. A nessuno è ignoto che gli operai cantieristici inglesi, americani, svedesi e di quasi tutti gli altri paesi esteri hanno un tenore di vita e un salario indubbiamente di molto superiori a quelli degli operai italiani della stessa categoria. La verità, onorevoli colleghi, è questa: se il costo di produzione delle navi in Italia è maggiore che all'estero, la causa è da ricercarsi nella insufficiente e antiquata attrezzatura industriale italiana, che è quella che è, cioè ancora allo stato arcaico. Nei cantieri navali di Taranto, per esempio, abbiamo delle macchine vecchie ormai di trent'anni. Ciò è dovuto alla povertà del nostro paese in materie prime, per cui gli esportatori esteri si fanno pagare profumatamente, e all'avidità dei nostri siderurgici da una parte, che non vogliono essere da meno di quelli esteri, e degli industriali navali italiani che vogliono realizzare profitti enormi, scandalosi.

Perché dunque gli armatori italiani arrivano al colmo di preferire carcasse vecchie estere alle navi costruite in Italia? Gli armatori hanno in questo un duplice beneficio: 1°) essi acquistano all'estero, pagandole poco, le carcasse vecchie che vanno poi a sfasciarsi sulle coste dell'Africa; la poppa va a fondo e la prua viene rimorchiata a Taranto o altrove per essere demolita; gli armatori ne incassano quindi il premio di assicurazione; essi preferiscono le carcasse estere alle navigioielli che sanno fare gli operai italiani, perché pensano, e non a torto: per quanto poco tempo possa tenere il mare questa vecchia carcassa, essa mi darà sempre la possibilità, non soltanto di ammortizzare tutto il capitale speso nell'acquisto, ma, attraverso i noli piuttosto alti, di trarre un utile netto notevole.

E poi vi è un'altra ragione di carattere fondamentale per la quale i nostri armatori liberi non vogliono costruire in Italia. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che con la legge n. 75 — votata un anno fa — lo Stato si è accollato un onere di 100 miliardi di sovvenzioni. Ebbene, questi signori non sono contenti di questi 100 miliardi che secondo loro sono ancora pochi; essi vorrebbero addirittura altre sovvenzioni dallo Stato: cioè, praticamente, essi vorrebbero le navi nuove, le navi costruite in Italia, e le vorrebbero gratis; vorrebbero che lo Stato le costruisse

per conto proprio e poi le affidasse a loro perché ne traggano il massimo profitto!

Se così è, tanto vale allora che lo Stato subentri a codesti armatori per costruire in proprio! Ecco quindi da che cosa è originata la mia richiesta di commettere almeno due navi da 5000 tonnellate per conto della Finmare ai cantieri navali di Taranto!

A che punto siamo? Ammettiamo che gli armatori firmino i contratti, ammettiamolo per un solo momento: vi sono sempre tre mesi di tempo per presentare questi contratti e, dopo questi tre mesi, vi sono altri tre mesi per impostare le navi ordinate e, nella migliore delle ipotesi, arriviamo così ad agosto-settembre per iniziarne la costruzione; e ciò vale anche per la nave da 1400 tonnellate dell'ingegner Enrico.

Questa è la situazione, onorevole sottosegretario, e non è la prima volta che noi, con tutta la nostra energia, con tutta la nostra passione di ex-operai del cantiere ex-Tosi, del cantiere navale di Taranto, che sentiamo tutta la tragica situazione in cui si dibattono quei nostri compagni e fratelli, non è la prima volta — dicevo — che portiamo in quest'aula questa voce accorata ed energica affinché ai lavoratori del cantiere ex-Tosi si dia del lavoro.

La situazione è tragica: ora, a fine febbraio, i lavori diminuiranno in maniera paurosa al cantiere di Taranto! E badi, onorevole sottosegretario (mi spiace che l'onorevole Simonini non sia presente), un anno fa 1250 fra operai e impiegati del cantiere sono stati gettati sul lastrico, altri 500 sono stati mandati ai corsi di riqualificazione, di altri 500 si chiede il licenziamento! A fine febbraio di questo passo si arriverebbe a chiudere il cantiere di Taranto. Si vuole arrivare a questo? Lo si dica chiaramente!

Ho sentito l'onorevole Aldisio rispondere che nel Mezzogiorno si è fatto qualcosa e si è dato qualcosa ai lavoratori. Sì, ma soltanto quando le masse dei lavoratori del Mezzogiorno vi hanno costretto a dare qualcosa! Non dimentichiamo cosa sia costato ai lavoratori del Mezzogiorno quel «qualcosa». Non aspettate, onorevoli colleghi, che succeda a Taranto quel che è successo a Montescaglioso, a Torre Maggiore e a Melissa! Non aspettate questo per dare una nave, per buttare un osso a quei lavoratori affamati! Prevenite questi conflitti del lavoro che diventano sempre più numerosi e tragici nel paese e che esasperano sempre più l'avversione che le classi lavoratrici hanno verso di voi e verso coloro che stanno al vostro fianco!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

E allora? Si chiuderà il cantiere? No, onorevoli colleghi e signori del Governo, Taranto, tutta Taranto, saprà impedirlo. Io vi posso mostrare un fascio di telegrammi pervenutimi poco fa; mentre discutiamo dei cantieri, a Taranto, si votano ordini del giorno, e la camera del lavoro di Taranto e il consiglio delle leghe hanno votato quest'ordine del giorno col quale si prende netta posizione e si dice che, se non si eliminerà il pericolo di chiusura dei cantieri, si ricorrerà a tutti i mezzi, anche ai più energici, per impedire questo crimine che si vuole commettere contro la classe operaia. Permetta che li legga, signor Presidente, sono pochi telegrammi:

« Inviati telegrammi protesta contro minaccia licenziamenti et chiusura cantieri navali Taranto al presidente Consiglio ministri al ministro marina mercantile et Presidente Camera deputati a nome lavoratori agricoli provincia urge immediato intervento deputati Taranto evitare gravi danni economia agricola, disoccupazione et fame. Confederterra Taranto ».

« Consiglio sindacati proclama inizio lotta alcune categorie ed eventuale estensione medesima fino ad estremi sindacali per ottenimento lavori et difesa cantieri navali. Camera lavoro Taranto ».

« Maestranze cantieri navali di Taranto sospendono lavoro in segno protesta mancata acquisizione lavori. Urgono provvedimenti eccezionali. Commissione interna ».

« Lavoratori netturbini riunitisi urgenza considerata minaccia chiusura cantieri ex Tosi solidarizzano sospendendo lavoro stop sollecitano parlamentari jonici intervento organi Governo tutela interesse economia tarantina. Sindacato netturbini Taranto ».

« Lavoratori officine elettromeccaniche pugliesi ex Sangiorgio sospeso quindici minuti lavoro per protesta mancanza lavoro Cantieri navali Taranto. Necessita provvedere urgenza risolvere grave situazione. Cominterna ».

« Maestranze arsenale et Buffoluto Taranto solidarizzano maestranze cantiere Tosi dando mandato parlamentari jonici vivo interessamento. Per consiglio direttivo: Fiorindo Lemma ».

E di questi telegrammi ve ne potremmo leggere quanti ne volete.

LEONE-MARCHESANO. Noi stiamo peggio.

LATORRE. La situazione è grave. Mentre parliamo di queste cose, a Taranto sono già in corso agitazioni che potrebbero turbare l'ordine pubblico e diventare pericolose.

A Taranto oggi non si muovono soltanto gli operai dei cantieri ex-Tosi, ma è tutta la città che si è stretta attorno ai suoi figli, che ha già visto 1700 operai gettati sul lastrico, a far causa comune con essi per difendere il patrimonio più caro che ha la città: i cantieri navali.

Ebbene, bisogna prendere dei provvedimenti. Molte volte ci siamo rivolti al Ministero della difesa, al Ministero della marina mercantile, al Ministero dei trasporti, ma sempre ci hanno dato soltanto speranze, speranze, speranze! Ma la speranza non riempie lo stomaco, e la fame è una cattiva consigliera. Cosa bisogna fare? È a nostra conoscenza che vi sono nella marina militare alcune unità, vi sono le petroliere *Brennero* e *Uranò*, il rimorchiatore *Ciclope* e il bacino di carenaggio A. R. A. R. che hanno bisogno di essere riparati e che sono di proprietà dello Stato, della marina militare.

Bisogna che la marina militare affidi ai cantieri navali di Taranto questi lavori in modo da poter colmare il periodo di saldatura fra il momento in cui saranno presentati i contratti degli armatori liberi o non liberi ed il momento in cui saranno impostate le nuove costruzioni sugli scali dei nostri cantieri che sono desolati, deserti. Nel nostro cantiere vi sono undici scali con trentasei gru pronte per iniziare con le loro braccia ad elevare grosse lamiera destinate ad essere inchiodate prima e ribadite dopo. E queste gru, questi scali sono oggi desolatamente deserti, senza possibilità alcuna di inchiodare una lamiera, di ribattere un sol chiodo. Quale squallore! Occorre che il Governo si compenetri di queste dure necessità dei lavoratori di Taranto e che vada loro incontro. L'armamento libero non ne vuol sapere. Intervenga dunque il Governo, soprattutto con la Finmare, e subito.

Sabato la Camera ha approvato con 279 voti il nostro ritorno in Somalia. Ebbene, avremo pur bisogno di riprendere traffici tra la madrepatria e questa colonia; dobbiamo portare vettovagliamenti, armi, munizioni ecc. ai nostri cinquemilaseicento soldati che si recheranno laggiù; e certamente questo traffico fra la madrepatria e questa colonia deve essere fatto da società che sono legate allo Stato. Ecco allora la necessità per lo Stato di sostituirsi all'armamento libero e dare così le ordinazioni ai cantieri di Taranto.

Il sottosegretario ci ha detto che si è riunito il comitato tecnico il 24 gennaio. Perché il comitato tecnico non ha preso nota

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

di questo fatto semplicissimo: su 155 mila tonnellate (sul totale di 260 mila, ridotto a 230 mila) ai cantieri di Taranto toccavano 22.100 tonnellate; perché sono state assegnate loro sinora solo 1400 tonnellate? Perché questo comitato tecnico non ha sentito la necessità di assegnare a Taranto la differenza fra le 1400 e le 22.100 tonnellate?

Questo volevo dire, onorevole sottosegretario, per questo non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta. Per questo bisogna che il Governo intervenga d'urgenza se vuol sanare il problema dei cantieri di Taranto.

PRESIDENTE. L'onorevole Guadalupi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUADALUPI. Le risposte avute mi trovano completamente insoddisfatto. Sono lieto, onorevole ministro della marina mercantile, onorevole Simonini, ch'ella sia presente, non perché io non avessi fiducia che il suo sottosegretario, onorevole Tambroni, non le avrebbe riferito tutto quel che da noi si è detto su questo importante problema, ma perché, presenti l'uno e l'altro, credo sia maggiormente impegnato tutto il Ministero a lei da pochi giorni affidato (non sappiamo con quanto valida ed efficace investitura costituzionale).

Noi ci rendiamo conto delle difficoltà che voi certamente incontrate, e maggiormente incontrerete in avvenire, per le deficienze che sul piano della competenza tecnica certamente voi stessi avvertite nella direzione di un ministero in cui si sviluppano essenzialmente fatti economici su cui può pesare il tecnicismo dei burocrati e degli armatori più che un indirizzo di politica economica; e sappiamo anche che siete animati — per lo meno adesso: in partenza — da buona volontà di venire « realmente » incontro alle esigenze sociali, risolvendo alla meno peggio i problemi del nostro paese in ordine all'indirizzo di politica marinaresca che il Governo si ripromette di realizzare. Ed è per questa parziale fiducia che abbiamo nella vostra buona volontà iniziale che ci permettiamo darvi dei suggerimenti sulle linee generali e sull'impostazione della necessaria ricostruzione della marina mercantile.

Nell'uniformare la propria attività, il proprio indirizzo a un criterio, direi, intermedio, a un criterio cioè che si ispirasse alle esigenze sociali più che alle esigenze della produzione, un certo disegno di legge dell'allora ministro Saragat ebbe lo scorso anno la fortuna di essere approvato a grande, anzi, a grandissima maggioranza, e di diventare legge della Repubblica. Tutti i lavoratori,

e in particolare quelli delle industrie cantieristiche e metalmeccaniche italiane — e, ancor più in particolare, quelli delle nostre industrie cantieristiche meridionali (Napoli, Castellammare, Taranto e Palermo) — si attesero (grazie al 30 per cento che ottenemmo mercé un emendamento proposto da noi e approvato dai deputati meridionali d'ogni settore politico) che nello spazio di alcuni mesi si potesse veramente realizzare sugli scali la costruzione del tonnellaggio di naviglio mercantile progettato dalla Finmare e dagli armatori liberi. Ci aspettavamo che di tutto il tonnellaggio (in 70 mila tonnellate) assegnato dalla commissione competente ai cantieri navali dell'Italia meridionale almeno un terzo fosse possibile « costruire », di guisa che quelle maestranze capaci e qualificate non avessero ulteriormente a soffrire, per la carenza di commesse di lavoro, di un periodo di disoccupazione.

Mi piace a questo proposito fornire dei dati al sottosegretario, anzi, soprattutto a lei, onorevole ministro, che ha visto e sentito direttamente a Taranto, in piazza della Vittoria, alcuni mesi addietro — nel corso di un suo comizio — che cosa la gente dice, riguardo a questo problema, a Taranto. In quella occasione, quale composta, ordinata, disciplinata maniera ha espresso il pensiero della cittadinanza tutta, che solidarizza oggi come ieri con le maestranze e gli impiegati dei cantieri navali! In questo giorno tutti gli operai di Taranto hanno fatto un quarto d'ora di sciopero pieno, compatto, completo, e ne faranno delle ore, delle giornate, se non provvederete, domani, alla difesa di un loro diritto: il lavoro.

Ella ebbe a pronunciare anche a Taranto un discorso politico: allora, per la verità, ella non era ancora a quel posto, ma sono certo che, attraverso il semplice ricordo, ella potrà avere ben presente quella situazione e quel grido angosciato che le rivolsero le mogli degli operai licenziati, di quelli che corrono il rischio di essere licenziati oggi e dei lavoratori tutti d'ogni categoria, preoccupati per le sorti dell'industria cittadina.

L'unico, dico l'unico, cantiere d'Italia che, nonostante la legge Saragat, nonostante il codicillo della seconda legge Saragat, abbia sofferto una mutilazione nella sua struttura sociale, nella forza del lavoro, nel suo apporto interno, è quello di Taranto.

Nei cantieri navali « ex-Tosi » noi siamo passati (e sono cifre significative quelle che devo denunciare in questa Assemblea), da una forza complessiva fra operai e impie-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

gati di circa 3350 unità lavorative al 1° gennaio 1949, a una forza complessiva, oggi, di 2065 unità (1909 operai e 156 impiegati): abbiamo cioè sofferto nello spazio di neppure un anno una notevole mutilazione nella forza-lavoro. Attualmente, a quanto mi è stato denunciato, in un lungo memoriale sulla situazione di quelle aziende industriali, dalle organizzazioni sindacali (F.I.O.M. e camera del lavoro) — e questi sono dati che, d'altra parte, ella può anche controllare non diciamo presso la nostra forte organizzazione (la F.I.O.M.) ma anche presso quella piccola organizzazione (la F. I. L. M.) che, se non vado errato, è diretta proprio da un uomo del suo partito — Taranto città soffre di una grave piaga sociale: 7.250 operai metallurgici disoccupati, tutti lavoratori manuali che hanno passato — attraverso un lungo periodo di specializzazione nei cantieri, nelle officine, nelle industrie — cinque o sei anni nelle officine San Giorgio, nelle « Officine meccaniche », nei « Cantieri navali » e in tutte le altre grandi, medie e piccole industrie di una città che negli ultimi 40-50 anni si è data una configurazione economica a sfondo prevalentemente industriale.

Vogliamo davvero prendere in esame, sotto questo aspetto sociale, la situazione quale essa è oggi e quale potrebbe essere domani (in termini di più pericolosa tensione) ?

E allora dobbiamo realmente preoccuparci di superare questa aggressione diretta o indiretta che lo Stato sta subendo da parte dell'armamento libero italiano. Fatta la legge sulle costruzioni navali, è stato trovato facilmente il suo inganno. Gli armatori sono riusciti a inserirsi, hanno tirato fuori che il costo di produzione dei nostri cantieri nazionali è superiore a quello estero e da ultimo, a quanto ho letto alcuni giorni addietro sul *Globo*, che anche il costo di produzione del cantiere navale di Taranto o di quello di Palermo è superiore a quello dell'« Ansaldo » e a quello della « Breda » di Venezia o di altri del nord. Avrebbero, come sempre accade quando queste notizie sono captate o sono tratte soltanto da una delle parti, affermato delle cose inesatte, ingiuste e assolutamente non vere.

Si faccia realmente un esame tecnico affidandolo a gente competente disposta a giudicare obiettivamente e disinteressatamente, la quale non faccia prevalere delle ragioni politiche personali, ovvero delle ragioni di interesse economico di gruppi o di clientele. Noi non possiamo altrimenti spiegarci come, nonostante la legge, ancora oggi (e sono trascorsi diversi e svariati mesi) a Palermo vi sia un così scarso tonnellaggio in cantiere; e a

Taranto non vi sia alcuna nave in costruzione, mentre a Napoli, di fronte alle diverse progettate ma per le quali non si è addivenuto a contrattazione, che io sappia, ve ne sono appena due. In tutti e quattro i grandi cantieri dell'Italia meridionale non si raggiunge ad oggi che una modestissima cifra nel tonnellaggio di naviglio mercantile da costruire.

Vi pare giusto ciò ? Se questo risentimento dovesse degenerare, se questa incertezza dovesse aggravarsi, che cosa accadrebbe ? Si farebbero gli interessi del paese, si ricostruirebbe realmente la nostra marina mercantile, si migliorerebbero le già disagiate condizioni delle maestranze cantieristiche ? No di certo ! E, quel che più è grave, si violerebbe il significato, lo spirito della legge Saragat (per dirlo così come ci esprimemmo nell'approvarla).

Allora vediamo in quale maniera, in quali termini si dovrà andare realmente incontro alle esigenze di lavoro dei cantieri di Taranto, Palermo e Napoli, e a quelle degli altri cantieri minori del sud.

Avete assegnato 70 mila tonnellate perchè la legge lo imponeva. A Taranto ne avreste date 22 mila o poco più, di cui, giusta le dichiarazioni fatte nella seduta del 13 dicembre dal ministro *ad interim* della marina mercantile Corbellini, soltanto per una unità, di 1.400 tonnellate, è stato regolarmente concluso il contratto e speriamo si possano presto iniziare i lavori sullo scalo. E mi si è detto che vi è il pericolo che svanisca anche questa costruzione ! Allora non vi è proprio niente ! Vi sono solo promesse. Possiamo accontentarci di promesse dopo tanti mesi di calvario ? È possibile che, su 22 mila e più tonnellate assegnate, non ci sia stata affidata una commessa di lavoro da parte della Finmare, controllata dallo Stato ? Possibile che avvenga tutto questo ? Eppure noi oggi, in questa nostra Camera, esprimiamo la preoccupazione di tutti: non solo dei nostri compagni di partito, non solo degli operai, ma di tutte le organizzazioni economiche del paese.

Se non temessi di perdere tempo, vi legerei quanto ha scritto di recente il presidente di una camera di commercio in una sua relazione; vi farei sentire quel che esprime questo fascio di telegrammi, e questi appelli, questi ordini del giorno che avrete ricevuto anche voi. D'altra parte, voi, fra giorni — forse in questa stessa settimana — riceverete il comitato cittadino per la difesa degli interessi di Taranto, espressione di tutte le forze politiche, di tutti gli organismi, di tutti gli enti economici, di tutte le associazioni che vivono attorno a questo grave pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

blema cittadino e attendono una definitiva soluzione. E voi, in quella circostanza, dovrete dare le assicurazioni necessarie affinché la gente continui ad aver fede, a consolidare la fiducia nelle istituzioni democratiche e repubblicane, e a vivere con minori incertezze e preoccupazioni, senza l'incubo della disoccupazione, della miseria, della disperazione.

Non si tratta, onorevole ministro Simonini, di preoccuparsi di questo o di quell'altro gruppo politico, ma si tratta di vedere se sia veramente giunta l'ora di preoccuparsi dell'interesse economico nazionale e di assumere responsabilità più precise nella difesa dei lavoratori. Si tratta di risolvere in termini concreti quello che è un vero problema di vita: il lavoro alle industrie già esistenti nell'Italia meridionale potenziandole, migliorandole, assistendole. Come risolverlo? Su quale linea?

Esistono due aspetti: l'uno, contingente, provvisorio (diremo così); l'altro futuro, a lunga durata, tale da darci un respiro più ampio e aprirci un orizzonte più sereno. Quello contingente lo ha già espresso l'onorevole Latorre, e si traduce nel prendere l'iniziativa di invitare subito il ministro della difesa a intervenire con l'assegnazione di quelle riparazioni necessarie al naviglio leggero della marina militare già ricordate poco fa dal collega Latorre. Intervenite dunque presso l'onorevole ministro della difesa e anche presso quello dei trasporti per i lavori di riparazione alle locomotive delle ferrovie dello Stato. Non è detto che l'onorevole Pacciardi debba soltanto preoccuparsi delle nostre armate o dei nostri corpi di spedizione o delle parate e dei pennacchi! Egli deve preoccuparsi anche di queste piccole cose, adottando i provvedimenti necessari a sollevare sia pur di poco una città come Taranto: che, come ho già detto, esprime qualche cosa anche sul piano della difesa di quegli « interessi nazionali e patriottardi », ai quali la maggioranza si ispira. È una città che ha sempre servito il paese: non dimenticatelo!

Vi è poi una possibilità, oltre quella rappresentata per l'aspetto contingente, ed è quella di assegnare commesse di costruzione di naviglio per conto della Finmare.

Nella seconda decade di dicembre è stata tenuta una assise dei consigli di gestione a La Spezia. Mi permetto di invitarla, onorevole ministro, a prendere visione della documentazione (che è di natura tecnica e politica) espressa in quel convegno da tutti i consigli di gestione dei cantieri navali d'Italia.

Noi abbiamo proposto, e con noi all'unanimità anche gli altri consigli di gestione del-

l'Italia meridionale (i quali dimostrarono così quanto valga la solidarietà della categoria dei lavoratori dei cantieri) anzitutto la riduzione dei termini, cosa che non è stata accettata. Abbiamo proposto ancora che il famoso disegno di legge per lo sgravio fiscale, con il quale gli armatori liberi sarebbero venuti a beneficiare di una somma aggirantesi intorno a 1 miliardo e 200 milioni (v'era l'onorevole Giulietti in quella circostanza, e fu contro il nostro punto di vista, logicamente, in quanto si trattava di ottenere uno sgravio fiscale per la cooperativa da lui diretta) fosse respinto perché contrario agli interessi dello Stato e diretto solo a favorire ancor di più i liberi armatori...

GIULIETTI. Non mi sono interessato della « Garibaldi », ma dei marittimi, i quali hanno interesse che si comprino navi all'estero e se ne fabbrichino in Italia. Chiederò la parola per fatto personale.

GUADALUPI. È risultato infine in quelle assise che alla società « Italia », controllata dalla Finmare non sarebbe stato concesso il beneficio della legge Saragat per alcune commesse di costruzione di navi, particolarmente per due navi miste (per il traffico Centro America-Sud Pacifico) da 15.000 tonnellate; e che una motonave non sarebbe stata accettata nel progetto presentato dall'« Adriatica »: si trattava di una nave passeggeri tipo *Esperia* per ripristinare il doppio servizio del traffico mercantile nell'Adriatico e nel Tirreno, sul grande espresso Europa-Egitto.

Non vogliamo esprimere un giudizio sulle ragioni per cui la commissione tecnica ministeriale, competente per legge in merito, si è pronunciata contro. Ma non ci pare inopportuno chiedere a questi competenti che non facciano prevalere le ragioni tecniche sulle ragioni politico-sociali; o che, se le debbono far prevalere, le facciano prevalere in equa misura per tutti i cantieri d'Italia: per l'« Analdo », per la « Oto » di Livorno, per i « Cantieri navali » di Taranto, per i « Cantieri riuniti » di Palermo: non è assolutamente giusto che nell'Italia meridionale vi sia un minor tonnellaggio a gravare sulle commesse di lavoro progettate dalla Finmare.

E non è assolutamente giusto che i « Cantieri navali » di Taranto, il migliore e più capace dei cantieri dell'Italia meridionale, non debbano avere alcuna commessa di lavoro dalla Finmare. Se attendiamo gli armatori liberi, che avrebbero alcuni mesi addietro pensato di servirsi dei « Cantieri navali » di Taranto per le loro motocisterne e le loro motonavi, potremo vedere la rug-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

gine su tutti i macchinari dei nostri cantieri.

Noi vi domandiamo: che cosa farete? La soluzione di questi problemi è affidata a voi. Noi abbiamo il dovere di dichiarare che la città di Taranto ancora una volta solidarietà con i lavoratori dei « Cantieri navali » e con gli operai metallurgici disoccupati; essa è ormai in avanzato stato di sfiducia per la vostra deficiente politica e ricorda i licenziamenti del febbraio dello scorso anno. Noi abbiamo anche il dovere di avvertirvi che sul piano parlamentare non vi daremo tregua, e ci avvarremo di ogni mezzo a nostra disposizione per sorvegliarvi in quello che farete o per spingervi a operare nel verso giusto dando lavoro a chi lo chiede.

Ripeto, ricollegandomi a quanto detto al principio del mio intervento, che vogliamo ancora avere fiducia per mettervi alla prova nuovamente! Sta a voi ora dimostrare concretamente come vorrete servirvi di questa fiducia e di quale moneta saprete ripagare Taranto, i suoi cittadini, i lavoratori e le loro esigenze!

Non dimenticate che in questo non deve giocare l'interesse politico, perché, ove questo dovesse farsi valere, noi vi faremmo trovare di fronte a una situazione abbastanza difficile. Taranto è una città che ha maestranze qualificate, con una maggioranza di lavoratori del braccio, di operai. A Taranto, di conseguenza, la volontà popolare ha voluto darsi una amministrazione socialista e comunista, vi è una maggioranza di forze politiche di sinistra che sanno operare per la città e il benessere della propria gente. Ma noi non vogliamo porre a esclusivo interesse della nostra parte queste grandi forze politiche; vogliamo anzi metterle al servizio della città, della provincia e del paese (*Applausi all'estrema sinistra*).

GIULIETTI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. La invito a indicare in che consiste il fatto personale.

GIULIETTI. Sono stato chiamato in causa dall'onorevole Guadalupi con una motivazione che, secondo me, non è precisa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIULIETTI. Si è largamente discusso, in seno alla competente Commissione parlamentare, il problema riguardante la proroga di una misura inerente a uno sgravio fiscale in favore dei liberi armatori.

Ora, si è detto: se si concede questa agevolazione si pregiudica il problema delle nuove costruzioni, e gli armatori saranno indotti

ad acquistare le navi all'estero e naturalmente non concorreranno più alle nuove costruzioni navali.

Io mi sono preoccupato della questione non dal punto di vista degli interessi della cooperativa « Garibaldi » — sulla qual cosa, se pur fosse avvenuta, non vi sarebbe stato d'altronde nulla da ridire — ma dal punto di vista del lavoro da dare agli equipaggi della marina mercantile, illustrando, chiarificando e sostenendo appunto questo aspetto del problema. L'acquisto delle navi all'estero (navi di una certa età), approfittando del mercato internazionale, non pregiudica per nulla, di per sé, l'applicazione della legge Saragat sulle costruzioni navali: le domande per fare delle navi nuove, in base a questa legge, sono tante e poi tante che occorrerebbe un altro bel po' di miliardi per poterle tutte accettare.

Ho detto: è molto utile fare le costruzioni nuove in Italia secondo la legge Saragat, esaudendo più richieste possibili, ma nel medesimo tempo è opportuno facilitare l'acquisto di navi all'estero; perché costruendo navi nuove e acquistandone delle altre sui mercati stranieri aumentiamo il volume della nostra marina mercantile e diamo a un tempo pane agli equipaggi e alla gente di mare, la quale è colpita da un'enorme disoccupazione. Mi sono quindi occupato di questa materia — tengo a ripeterlo — non sotto il riflesso dell'interesse materiale della « Garibaldi » ma sotto quel profilo più umano, simpatico e attraente (da un punto di vista sociale) che mira a dare lavoro alla gente del mare.

PRESIDENTE. È così esaurito il fatto personale. È anche esaurito lo svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro presentare alla Camera il disegno di legge.

« Modificazioni al regio decreto-legge 13 gennaio 1936, n. 70, convertito in legge 4 aprile 1936, n. 1342, sulla istituzione del monopolio di vendita delle cartine e tubetti per sigarette ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Com-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

missione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. Passiamo allo svolgimento delle interrogazioni. La prima è quella degli onorevoli Cerabona e Bianco, al presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, « per conoscere quali urgenti provvedimenti si intendano adottare per lenire i gravi danni prodotti dalla recente alluvione nel territorio di Abella, Rionero e Rapolla, in Lucania (sono stati distrutti moltissimi vigneti, terreni seminati, opere di difese torrentizie e strade vicinali); per conoscere, poi, le ragioni che fecero stornare i 200 milioni assegnati per i lavori di difesa del torrente Arvivo, in agro di Atella, per lavori del torrente Agri, che non è in zona montagnosa ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'alluvione che colpì, nell'ottobre scorso, il territorio di Atella, Rionero e Rapolla, produsse danni quasi esclusivamente alle campagne, a impianti di molini e a strade vicinali. Nessun danno dovette lamentarsi a centri urbani o ad abitazioni private.

L'intervento del Ministero dei lavori pubblici, tramite il competente ufficio del genio civile, si limitò, pertanto, alla riattivazione, cui si provvide immediatamente, dell'acquedotto di Pescopagano, che era rimasto interrotto a causa appunto dell'alluvione.

Per quanto concerne i danni alle campagne, il Ministero dell'agricoltura e foreste, che è competente in materia, ha fatto conoscere che mancano specifiche disposizioni legislative che autorizzino quell'amministrazione a disporre provvidenze in favore delle aziende agricole danneggiate dall'alluvione. Il Ministero stesso, peraltro, nell'intento di attuare ugualmente qualche soccorso, sia pure in forma indiretta, ha ravvisato la possibilità di intervenire, in occasione di tali sinistri, nei modi consentiti dall'articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 1° luglio 1946, n. 31, e ha perciò dato disposizioni ai dipendenti ispettorati affinché il concorso dello Stato nelle spese di manodopera sia accordato con preferenza alle aziende danneggiate da alluvioni o da altre avversità meteoriche. In proposito è opportuno far rilevare che l'ispettorato provinciale dell'a-

gricoltura di Potenza ha avuto assegnati, per l'applicazione di tale legge, 90 milioni, i quali rappresentano una somma cospicua in confronto a quella di cui possono disporre altri ispettorati. Il Ministero dell'agricoltura si è anche riservato di intervenire, entro i limiti delle disponibilità esistenti, per la riparazione dei danni che l'alluvione in parola ha arrecato ad alcune opere di bonifica presso Melfi e Rapolla.

Per quanto riguarda poi la seconda parte dell'interrogazione, debbo far presente che nessuna assegnazione di 200 milioni fu disposta dal Ministero dell'agricoltura con specifica destinazione ai lavori di difesa del torrente Arvivo. Si trattò invece di una assegnazione generica per opere di bonifica da eseguirsi nella regione lucana durante l'esercizio 1947-48: nella ripartizione di tale somma, 50 milioni furono anche destinati alla bonifica idraulica della fiumara di Atella, in cui è compresa la sistemazione del torrente Arvivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cerabona ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CERABONA. Non posso dichiararmi soddisfatto.

Questa è una interrogazione un po' stantia, perchè fu presentata tempo fa, proprio quando di persona potetti constatare le tristi condizioni in cui versavano le campagne di Atella e Rionero in seguito a un'alluvione veramente disastrosa e potetti notare le condizioni miserevoli dei piccoli proprietari e dei contadini i quali erano stati gravemente danneggiati.

La risposta dell'onorevole sottosegretario per i lavori pubblici allude evidentemente ai pochi lavori di riattamento che sono stati disposti, mentre noi specificamente puntavamo sulla necessità di venire in aiuto di quei piccoli proprietari e contadini che hanno visto distrutti i loro prodotti e le semine che avevano di recente effettuate. Quali sono state le disposizioni da parte del Ministro? Evidentemente molto magre; perchè, dire: noi non abbiamo modo di poter venire incontro alle rovine causate dalle alluvioni (che pur sono state così chiaramente indicate dalle autorità locali), mi sembra un voler sfuggire alla responsabilità e al dovere che si ha verso quelle popolazioni che hanno così duramente sofferto. Si dice: abbiamo dato 90 milioni alla Basilicata, più di quello che forse avremmo potuto o dovuto dare, per lavori diversi. Ma, a prescindere che quello che si dà è sempre poco per questa misera e negletta regione, io posso assicurare l'onorevole sottosegretario che quelle popolazioni non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

hanno, finora, ottenuto assolutamente nulla. È dunque necessario e impellente, in Basilicata, procedere a questi lavori di riattamento, specialmente per quanto riguarda l'incanalamento e la sistemazione dei torrenti che vengono ingrossati dalle alluvioni. Il problema essenziale, e che bisognerebbe ricordare al ministro dell'agricoltura, è il rimboschimento, perchè in quei paesi si è effettuato spesso un disboscamento esagerato e talvolta contro la legge. Bisogna dunque rimboschire, e bisogna ricordare, specie per il melfese, quanto disse l'onorevole Fortunato: «rinsaldare a monte e risanare a valle». Dire: abbiamo dato disposizioni nel limite del possibile perchè quelle popolazioni possano essere aiutate, è come dire: facciamo quello che possiamo fare, cioè come sempre non facciamo nulla.

Il Governo ha il dovere, dato che mostra tanta buona volontà nelle parole (vedremo i fatti), di venire incontro a questi piccoli proprietari, a questi braccianti, a questi piccoli agricoltori della Basilicata, intervenendo seriamente, per le rovine che sono state provocate dalle alluvioni ai seminati e all'agricoltura in genere, e concedendo concreti e urgenti soccorsi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Morelli e Pallenzona, al presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, «per conoscere quali provvedimenti di carattere continuativo intendono prendere a favore dei lavoratori che in conseguenza delle alluvioni resteranno disoccupati».

Lo svolgimento di questa interrogazione è rinviato alla seduta di lunedì prossimo.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Chiarini, Bianchini Laura, Montini, Roselli e Bazoli, ai ministri dell'interno, dei trasporti, dei lavori pubblici e all'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, «per conoscere quali disposizioni intendono adottare i ministeri interessati di fronte ai quotidiani incidenti stradali che si verificano sulla statale Brescia-Verona (e specialmente nel tratto Brescia-Tre Ponti), che costituisce l'arteria principale di comunicazione tra la Lombardia e il Veneto. Le popolazioni interessate domandano immediati provvedimenti atti a disciplinare il traffico degli automezzi e dei ciclisti, nonché opere che rendano meno pericoloso il traffico, come il collocamento in sede propria della tramvia e la copertura del canale Naviglio Grande nel tratto costeggiante la strada. Le numerose vittime che quasi ogni giorno irrorano col loro sangue la strada e

le molte famiglie di lavoratori che vengono private dei loro capi, sono un'obiettiva dimostrazione dell'urgenza e della necessità dei provvedimenti invocati».

Poiché nessuno degli interroganti è presente, si intende che l'abbiano ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Guerrieri Emanuele, al ministro dei trasporti, «per conoscere se, in presenza dell'attuale critica condizione del mercato carrubario, non creda opportuno di accogliere le richieste dell'Associazione dei carrubicultori della Sicilia, in merito ad una equa riduzione della tariffa attuale per il trasporto delle carrube, specie per le distanze oltre i mille chilometri».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le attuali tariffe ferroviarie già prevedono per i trasporti di carrube un particolare trattamento di favore. Difatti, per quanto concernè i trasporti a piccola velocità sono previsti — per i carichi di almeno 15 tonnellate — i prezzi della classe 72, i quali, per le distanze che interessano la Sicilia, danno un rendimento per tonnellata e per chilometro che non raggiunge nemmeno le 4 lire, quindi sensibilmente inferiore al puro costo di esercizio (lire 9).

Per quanto riguarda poi i trasporti a grande velocità la situazione si presenta ancora più favorevole per l'utente, in quanto per le carrube di provenienza dal Mezzogiorno è prevista l'applicazione della classe 27, la quale offre dei prezzi che, oltre ad essere i più bassi delle classi di tariffa attualmente applicabili per la grande velocità, hanno un rendimento pressoché uguale a quello dei trasporti a piccola velocità, nonostante che per la grande velocità siano richieste prestazioni molto più onerose.

Quindi, allo stato attuale del bilancio aziendale, sono spiacevole di dover dichiarare che non si ravvisa la possibilità di concedere ulteriori facilitazioni, dato che quelle attuali si ritengono sufficienti.

PRESIDENTE. L'onorevole Guerrieri Emanuele ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUERRIERI EMANUELE. Non posso, naturalmente, essere soddisfatto del risultato della mia interrogazione se la risposta data dall'onorevole sottosegretario si risolve, come sembra, nel proposito di mantenere inalterato, per quanto riguarda le carrube, l'attuale regime tariffario, sotto il riflesso che esiste già una condizione di favore per il loro trasporto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

La mia interrogazione tendeva proprio a sollecitare un trattamento più favorevole di quello attuale, in accoglimento delle richieste formulate al riguardo dalla Associazione dei carrubicultori della Sicilia, nonché dalle Camere di commercio delle province di Ragusa e di Siracusa. Quando essa venne presentata, esisteva già una situazione di crisi nel mercato carrubarario. Ora, per quanto mi risulta, tale situazione si è ulteriormente aggravata.

La produzione carrubicola rappresenta, per l'economia agricola siciliana, un settore molto importante, e rappresenta una delle principali risorse per le province di Siracusa e di Ragusa, che fanno parte notoriamente delle cosiddette aree depresse.

Basti pensare che gli otto decimi della produzione carrubicola nazionale — la quale si fa ascendere a circa 1 milione di quintali annui — si raccolgono nelle province di Ragusa e di Siracusa. Le terre carrubetate si estendono per migliaia di ettari, costituiscono un magnifico bosco nella zona costiera, e rappresentano non soltanto una continua fonte di reddito, ma anche una imponente possibilità di lavoro: lavoro di maggesi, potature, innesti, lavoro di raccolta e di trasporto e quindi lavoro per decine di migliaia di lavoratori. Tutto ciò giustifica il fatto che i problemi inerenti a tale settore produttivo formino oggetto di particolare attenzione.

Le carrube si salvarono già dalla grave crisi del 1930-31, che determinò purtroppo l'abbattimento di un grandissimo numero di alberi, attraverso l'avvio alla lavorazione industriale, e cioè con la distillazione dell'alcool e la lavorazione del seme, che dà un prodotto particolarmente apprezzato per la industria dolciaria. Ora, bisogna evidentemente sostenere questa lavorazione industriale di un prodotto tipico del Mezzogiorno e bisogna farlo soprattutto in questo periodo di tempo in cui le condizioni dell'agricoltura sono quelle che sono, i prezzi dei prodotti subiscono gravi flessioni e sull'agricoltura pesano, oltre l'elevatissima pressione fiscale, anche i provvedimenti relativi al massimo impiego di manodopera resi necessari dalla disoccupazione particolarmente elevata nel settore agricolo. Ora, i costi dei trasporti incidono notevolmente sulle possibilità di impiego delle carrube, perchè si tratta di merce che deve essere avviata verso le zone industriali del nord: motivo per cui ho chiesto la riduzione delle tariffe vigenti, quanto meno per i trasporti oltre i mille chilometri.

Mi permetto quindi di insistere perchè il problema formi oggetto di un nuovo più at-

tento esame, e mi propongo di tornare, ove occorra, sull'argomento in sede più opportuna, interessandone anche l'onorevole ministro dell'agricoltura.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Turnaturi, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni che ritardano la definitiva sistemazione del porto di Riposto (Catania) e cioè la continuazione del molo foraneo e la costruzione del pennello sottoflutti, per il quale la spesa sarebbe minima. Tali opere urgono, sia per consentire il normale svolgersi delle operazioni commerciali e sia per la difesa dell'abitato, prospiciente il porto, continuamente esposto ad allagamenti con grave pericolo per l'incolumità pubblica ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il piano regolatore del porto di Riposto prevede:

a) il prolungamento del molo foraneo per 500 metri lineari;

b) la costruzione di un molo sottoflutti.

Debbo far rilevare che per i lavori di prolungamento del molo foraneo fino a 500 metri si deve affrontare una spesa ingente dell'ordine di grandezza di miliardi e si dovranno superare difficoltà assai rilevanti in quanto la traversia locale è la più profonda che esista in Sicilia, tanto da determinare altezze d'onda che superano quelle che si verificano nel porto di Catania. Peraltro l'attuazione di siffatta opera dovrebbe aver luogo, se non dopo, almeno contemporaneamente alla costruzione di nuove banchine che fossero richieste da auspicabili maggiori esigenze del traffico commerciale del porto, ciò che per il momento non è dato prevedere.

Inoltre, per la realizzazione di tale piano i lavori da attuare dovrebbero essere in un primo tempo quelli relativi al prolungamento del molo foraneo per 120 metri. Con ciò si verrebbe a costituire una sufficiente difesa delle traversie dello specchio d'acqua servito dalle banchine sulle quali si svolge attualmente il traffico commerciale del porto di Riposto.

Alla costruzione del molo sottoflutti si potrà provvedere in un secondo o terzo tempo; attuato ora, esso sarebbe infatti esposto ai flutti con la sua sponda interna e anziché giovare sarebbe dannoso alla tranquillità del bacino portuale. Di più, tale opera non sarebbe commisurata al modesto scopo della difesa della spiaggia, per la quale è più conveniente l'impiego di scogliere longitudinali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

staccate. A tale scopo, a seguito anche delle preoccupazioni rappresentate dagli abitanti di Riposto dopo le recenti mareggiate, è stato posto allo studio il problema della convenienza della costruzione di opere di difesa dell'abitato.

Sono intanto in corso di esecuzione opere di sistemazione e rafforzamento dell'attuale tratto del molo per un importo di 80 milioni di lire.

PRESIDENTE. L'onorevole Turnaturi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

TURNATURI. Onorevole sottosegretario di Stato, certamente la sua risposta non è per nulla incoraggiante. Il problema relativo al porto di Riposto fu da me sottoposto all'attenzione del Governo parecchi mesi fa, e già nella mia interrogazione accennavo al pericolo che l'attuale situazione del suddetto porto costituiva per quegli abitanti. La recente mareggiata ha confermato queste mie apprensioni. Tale violenta mareggiata ha posto sul lastrico cinquecento abitanti della zona del porto di Riposto. Ella, onorevole sottosegretario, fa rilevare che, per poter addivenire ad una sistemazione definitiva del porto stesso, occorrerebbero cifre dell'ordine di grandezza di miliardi.

Ora io mi domando se sia possibile continuare a spendere il pubblico danaro con questa visione angusta e gretta della cosa pubblica. Occorre, invece, addivenire ad una soluzione integrale e definitiva del problema, la quale non si potrà certo raggiungere con parziali lavori fatti con criterio di errata economia. Ella mi ha, infatti, detto che sono stati spesi recentemente 80 milioni per la costruzione di 40 metri di diga foranea: è vero, e gliene do atto; ma, nonostante questa spesa, la recente mareggiata non solo ha divelto quelle opere di difesa, ma ha invaso addirittura l'abitato, allagando persino la piazza principale del paese.

Possiamo noi abbandonare questa cittadina all'avanzare del mare che prosegue in modo inesorabile? Possiamo ignorare le esigenze commerciali di Riposto, che, come l'onorevole sottosegretario sa, è tra i più importanti centri vinicoli non soltanto della Sicilia, ma dell'Italia? Possiamo noi precludere a questa laboriosa cittadina la possibilità di incrementare il proprio traffico, soltanto perché si dovrebbe spendere una notevole somma?

Certamente non siamo qui per fare della demagogia, ma io ritengo che sia precipuo dovere del Governo affrontare e risolvere al più presto questi problemi che sono non solo

di ordine economico, ma rivestono anche esigenze di carattere pubblico.

Il sottosegretario di Stato ha anche detto di sperare di poter fare delle opere a difesa dell'abitato, indipendentemente dalla sistemazione del porto. Orbene, io sono stato recentemente sul posto e credo di poter affermare che questa possibilità è molto problematica. Indubbiamente, ammessa questa possibilità, sarebbe bene dare la precedenza ai lavori in difesa delle vite umane; ma, nel caso contrario, ritengo sia un vero atto di sconsideratezza amministrativa abbandonare il porto di Riposto alla sua sorte, certamente non lieta!

Onorevole sottosegretario, non si possono ignorare le esigenze di vita di questa industria cittadina: il problema che pongo alla sua considerazione, più che locale, più che regionale, è un problema nazionale, perché da Riposto partono i nostri vini che conquistano i mercati internazionali, che fanno onore alla produzione vinicola della nostra patria, e costituiscono anche una cospicua fonte di entrata di valute. Non si possono negligenze le legittime aspirazioni di una popolazione che ha le proprie fonti di vita e che basa ogni sua speranza sull'attività del porto. Ella sa, onorevole sottosegretario, che il porto di Riposto, a differenza di tanti altri, ha al suo attivo una notevole quantità di scambi di merci. Nel 1934, ad esempio, si è avuto un movimento di merci di circa 80 mila tonnellate, una media che non è stata raggiunta certamente da altri porti per i quali si sono spesi milioni e milioni.

CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ma i milioni si sono spesi per Napoli, Genova ed altri grandi porti.

TURNATURI. Intendo fare il confronto non con questi grandi centri marittimi, ma con altri della portata di Riposto: per esempio, Termini Imerese, Porto Torres, Sanremo, Rimini, ecc.

CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per questi piccoli porti non si sono certo spesi milioni e milioni.

TURNATURI. Sì! Sono stati spesi nel passato, onorevole sottosegretario, milioni e miliardi per altri porti, mentre per Riposto non si sono trovati mai i fondi disponibili. Ma non è soltanto un problema di giustizia riparatrice quello che lei sto prospettando: è anche un problema di saggia amministrazione, perché recentemente i danni arrecati dalla mareggiata furono di oltre 200 milioni ed il Governo, in un modo o nell'altro, dovrà

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

provvedere. Non è questo un inutile stillicidio del pubblico denaro ?

Non le sembra, onorevole sottosegretario, che sarebbe più saggio affrontare una volta per sempre il problema e spendere il denaro in un investimento produttivo, anziché continuare a spendere ogni anno somme ingenti senza alcun risultato concreto e definitivo ? Nonostante che la sua risposta non mi abbia soddisfatto, e questo devo dirlo parlando obiettivamente, ho fiducia, e questa mia fiducia vuole essere un atto di fede nell'opera del Governo, nel senso cioè che il problema del porto di Riposto sarà da esso affrontato e risolto al più presto, non soltanto nell'interesse di quella popolazione, ma dell'intera economia nazionale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Martino Francesco, al ministro dell'interno, « per conoscere quali provvedimenti intende adottare nei confronti del maresciallo dei carabinieri comandate la stazione di Capua, il quale, in occasione del recente nubifragio, provocava un grave incidente con il consigliere comunale Raucci intento all'opera di soccorso durante l'alluvione e per di più lo arrestava, suscitando lo sdegno della popolazione e dello stesso sindaco, appartenente alla maggioranza governativa ».

Non essendo presente l'onorevole De Martino Francesco, s'intende che l'abbia ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Ambrico, al ministro delle finanze, « per conoscere se intende di recedere dal diniego opposto alla retrocessione al comune di Matera dell'immobile ex-conventuale Santa Lucia donato all'ex federazione fascista, sciogliendo così il voto espresso da quel consiglio comunale all'unanimità ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

CASARDI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. La decisione del Ministero delle finanze di respingere l'istanza del comune di Matera, rivolta ad ottenere la retrocessione dell'ex convento Santa Lucia, che detto comune aveva donato alla soppressa federazione fascista con atto 6 aprile 1938, è stata presa dopo approfondito esame della questione, previo parere dell'avvocatura dello Stato. La tesi sostenuta dal comune, e cioè che la destinazione, indicata nell'atto di donazione, ai fini del partito nazionale fascista, concretasse una clausola risolutiva, è stata ritenuta non accoglibile, ravvisandosi nell'indicato patto una semplice clausola modale, divenuta inoperante per causa di forza maggiore.

Il Ministero non ha alcuna possibilità di recedere dalla esposta decisione adottata in numerosi analoghi casi, né può essere accolta la proposta di eventuale vendita o affitto dell'immobile al comune, perché il fabbricato è necessario alle esigenze degli uffici finanziari di quel capoluogo, attualmente sistemati in locali presi in affitto, mentre il terreno retrostante al fabbricato deve essere riservato per l'ampliamento degli uffici stessi.

PRESIDENTE. L'onorevole interrogante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

AMBRICO. Onorevole sottosegretario, io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta. Tuttavia, per gli affidamenti che ella ha avuto benevolmente l'attenzione di darmi in privato, non trasformerò questa interrogazione in interpellanza, come avrei potuto fare, perché la questione particolare involge tutto un problema generale in relazione alla destinazione dei beni dell'ex partito fascista.

Ho fiducia — ripeto — che la questione sia ripresa in esame, anche per ovviare al parere dell'avvocatura dello Stato, producendosi dei nuovi motivi che penso potranno modificare il parere che l'avvocatura stessa ha dato al Ministero.

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni, sono rinviate, a domanda del Governo:

Sabatini, ai ministri del tesoro e della industria e commercio, « per sapere se non sia il caso di destinare almeno una parte del fondo lire E. R. P. a favore delle piccole industrie, che meno si avvantaggiano dei prestiti in dollari, allo scopo di acquistare macchinari prodotti in Italia e rendere più economica e razionale la loro attività. Si potrebbe in questo modo, oltre ad aiutare la piccola industria e favorirne lo sviluppo, incrementare anche l'attività produttiva degli stabilimenti costruttori di macchine »;

Bonomi, all'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, « per conoscere se non ravvisi l'opportunità di precisare i limiti di applicazione delle disposizioni impartite alle autorità provinciali con la circolare n. 145, del 23 agosto 1949, riguardante la produzione e il commercio, la vigilanza igienico-sanitaria sulle conserve alimentari vegetali. Ciò per evitare che errate interpretazioni possano avere dannose ripercussioni sulle industrie conserviere con conseguenza di deprimere ulteriormente il mercato della frutta e di impedire la esportazione di prodotti che hanno costantemente trovato all'estero un conveniente collocamento ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Parente, al ministro dell'interno, « per sapere

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

se è a conoscenza della speculazione in atto a Benevento da parte di alcuni funzionari in merito ai luttuosi avvenimenti ed in rapporto ai lavori di questa Assemblea; se è stata accertata la responsabilità degli stessi funzionari e quali provvedimenti siano stati adottati o siano per essere adottati».

Poiché l'onorevole Parente non è presente, s'intende che l'abbia ritirata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Mancini e Sansone, al ministro dell'agricoltura e delle foreste, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare a favore del personale e dei funzionari dell'U. N. S. E. A. che, dopo dieci anni di lavoro, rischiamo di essere licenziati immediatamente senza prospettiva di nuova sistemazione ».

Non essendo presenti gli onorevoli Mancini e Sansone, s'intende che la abbiano ritirata.

La seguente interrogazione degli onorevoli Roberti e Almirante è stata trasformata in interrogazione con richiesta di risposta scritta: al ministro dell'agricoltura e delle foreste, « per conoscere come intende sistemare il personale dipendente dall'U. P. S. E. A. (circa 6000, quasi tutti ex combattenti) del quale si minaccia il licenziamento a seguito della prevista prossima soppressione dell'Ente ».

Segue l'interrogazione degli onorevoli Di Mauro, Calandrone e Pino, ai ministri dell'interno, dell'agricoltura e foreste e di grazia e giustizia, « per sapere: 1°) se parte della magistratura della provincia di Catania e particolarmente di Caltagirone, la forza pubblica e le autorità della provincia di Catania e di Enna hanno funzione di difesa delle leggi oppure di difesa degli agrari, dei « gabelotti » mafiosi evasori della legge e se non ritengano che, in tal caso, questa parte della magistratura, le autorità governative, la forza pubblica oltre alla abituale protezione di classe degli agrari non proteggano (per la particolare situazione delle campagne siciliane) la mafia e comunque azioni mafiose; 2°) se anche i dirigenti sindacali possono recarsi liberamente in una qualsiasi parte del territorio della Repubblica, ivi compresa la provincia di Catania, ad espletare la loro attività di dirigenti sindacali senza incorrere in provvedimenti di espulsione (foglio di via obbligatorio) o in diffide da parte delle autorità; 3°) se l'ente di colonizzazione è un organismo di miglioramento dell'economia agraria e delle condizioni dei lavoratori oppure un organismo di oppressione dei lavoratori della terra ed evasore delle leggi come un qualsiasi « gabelotto » mafioso ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

TOSATO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Osservo agli onorevoli interroganti che i motivi che formano il contenuto della prima parte dell'interrogazione, non si riferiscono ad alcun fatto specifico sul quale possono fornirsi notizie particolari. Posso, comunque, assicurare che richieste informazioni ai procuratori generali di Catania e Caltanissetta, per le province dipendenti dai rispettivi distretti, nulla è risultato in ordine ai lamentati abusi da parte della magistratura, della forza pubblica e delle altre autorità.

Circa il secondo punto della interrogazione, sono in grado di precisare che, eccettuato il caso Rindone, nessun altro episodio consimile è venuto a verificarsi nella menzionata provincia. E l'accento degli interroganti « al foglio di via obbligatorio » si riferisce, appunto, al fatto accorso a tale Rindone Salvatore: il 21 luglio corrente anno il dottor Esposito Guglielmo, direttore dell'ente di colonizzazione del fondo di Borgo Lupo — comune di Mineo (Catania) — dipendente dall'ente di colonizzazione del latifondo siciliano con sede in Palermo, nella sua qualità di delegato comunale (vicesindaco), per la frazione di Borgo Lupo, ordinò il rimpatrio di Rindone Salvatore, rappresentante della Federterra di Catania, ai sensi dell'articolo 137 della legge di pubblica sicurezza, in quanto il Rindone, recatosi sul fondo della colonizzazione, oltre ad invitare i coloni ad insistere nelle richieste ritenute esorbitanti circa la ripartizione dei prodotti, svolgeva propaganda incitante alla violenza.

La questura di Catania, in seguito a ricorso dell'interessato, il 28 detto mese revocò il provvedimento, sicché il Rindone poté successivamente e ripetute volte recarsi a Borgo Lupo.

Per quanto riguarda il terzo punto dell'interrogazione faccio presente che l'ente di colonizzazione del latifondo siciliano, costituito con la legge 2 gennaio 1940, n. 1, è passato, in seguito all'emanazione del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 789, alla competenza del governo della regione siciliana (assessorato per l'agricoltura), dal quale è vigilato e tutelato.

Non consta che detto ente persegua fini diversi da quelli per cui è stato creato, o che defletta dalle norme che lo disciplinano.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Mauro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DI MAURO. Non posso dichiararmi soddisfatto, per due motivi: anzitutto, per la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

risposta in se stessa, che, sostanzialmente, giustifica l'operato contro i contadini e le loro organizzazioni; in secondo luogo, perché l'onorevole sottosegretario non ha affrontato la questione di principio che io volevo porre nella mia interrogazione. Se noi facciamo in Parlamento le leggi — quelle poche leggi che noi facciamo a favore dei contadini, a favore dei lavoratori — queste debbono essere applicate, oppure no, in Sicilia? Questo è il problema che voglio porre, in sostanza, con la mia interrogazione, perché vi sono parecchie leggi, la legge per la ripartizione dei prodotti, la legge sull'imponibile di manodopera, la legge sulla concessione delle terre incolte, la legge sul collocamento, la legge sul caropane, che in Sicilia non vengono applicate ed i lavoratori, per farle applicare, sono costretti continuamente a lottare.

Questa interrogazione, che ho fatto nel mese di luglio, trae origine dalla lotta per la ripartizione dei prodotti. In provincia di Catania, e direi in tutta la Sicilia, la legge sulla ripartizione dei prodotti non veniva applicata; e dire che vi sono due leggi nazionali, una per la mezzadria classica e l'altra per la mezzadria impropria, ma né l'una né l'altra è stata applicata, come non è stata applicata la apposita legge regionale. E quando i contadini, lottando, riuscivano ad ottenere la ripartizione dei prodotti così come previsto per legge, allora immediatamente interveniva il presidente del tribunale di Caltagirone, effettuando il sequestro conservativo dei prodotti.

Credo che su questi casi l'onorevole sottosegretario non sia bene informato, perché, diversamente, sarebbe a conoscenza che centinaia di casi esistono in provincia di Catania di sequestri conservativi di prodotti, sequestri che vennero effettuati al solo scopo di scoraggiare i contadini nella richiesta di applicazione della legge sulla ripartizione dei prodotti. Si sono avuti sequestri conservativi addirittura scandalosi: si è sequestrato a favore del proprietario il 60, 70 e anche l'80 per cento del prodotto. Immaginatevi un contadino, che ha lavorato un anno intero, il quale, se alla fine dell'annata agraria chiede l'applicazione della legge sulla ripartizione, si vede sequestrati i prodotti dal presidente del tribunale di Caltagirone che — tanto per dire — è presidente locale dell'Azione cattolica e che, ora, forse per queste prodezze, è stato promosso presidente del Tribunale di Catania.

Questo volevo far osservare all'onorevole sottosegretario...

TOSATO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Ella non ha mosso appunti specifici; nella sua interrogazione non sono citati casi singoli.

DI MAURO. Posso citarli: il sequestro conservativo a favore del principe Gravina, ordinato dal presidente del tribunale di Caltagirone; quelli a favore dei fratelli La Rosa e del principe Grimaldi, e quello a favore dei fratelli Moschitto « gabelotti mafiosi » della zona di Caltagirone. Ecco alcuni casi, che incoraggiavano tutti i proprietari a non effettuare la ripartizione dei prodotti, come previsto della legge. Questa è la situazione.

Intendevo, pertanto, porre una questione di principio, cioè conoscere se le leggi debbono essere applicate, oppure no, in Sicilia.

Poco fa ho ricevuto un telegramma da Catania, col quale mi si comunica l'arresto di metà dei componenti il comitato esecutivo della federterra di Catania, cioè Campo, Altamori, Anaceci, Pillirone; sono segretari di camere del lavoro, sono componenti il comitato esecutivo della federterra. Su nove, quattro sono stati arrestati, oltre, a sei contadini che hanno subito la stessa sorte. Ebbene, che cosa facevano questi dirigenti sindacali, che cosa chiedevano? Tentavano niente altro che di far applicare la legge sull'imponibile di manodopera, che in Sicilia non è stata applicata, e che solo in questo momento i contadini stanno facendo applicare, lottando e attuando lo sciopero così detto « a rovescio ». Ebbene, solo perché i contadini lottano in questo senso, cioè chiedono l'applicazione della legge sull'imponibile di manodopera, vengono arrestati, e con essi i loro dirigenti sindacali, allo scopo di scoraggiarli e incoraggiare, invece, i proprietari a resistere nel non applicare la legge.

E badi, onorevole sottosegretario, per la legge sull'imponibile di manodopera, anche quando i contadini, attraverso la lotta, manifestazioni, ecc., riescono ad ottenere il previsto decreto dal prefetto, questo, nella maggioranza dei casi, non è applicato dai proprietari e dai sindaci dei vari comuni, e quindi nuove lotte.

Per esempio, i dirigenti che ho pocanzi nominato sono stati arrestati in comuni dove esiste già il decreto del prefetto per l'attuazione dell'imponibile di manodopera, che non viene però applicato dai proprietari, col sostanziale beneplacito dei sindaci, dei marescialli, e per l'atteggiamento della democrazia cristiana che si è schierata apertamente a favore dei proprietari. Abbiamo avuto il caso del rilascio di otto contadini di Adrano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

che erano stati fermati; ebbene, i dirigenti della democrazia cristiana, qualche onorevole collega, e un centinaio di agrari, in fraterna armonia, sono andati dal prefetto per protestare contro i braccianti, che attuavano l'imponibile di manodopera, e per il rilascio di questi contadini. Da parte della democrazia cristiana di Catania, quindi, una posizione di aperto appoggio degli agrari, una posizione netta contro i contadini, una posizione contro le leggi. Ed allora è evidente che, in questa situazione, le leggi non possono essere applicate, se i lavoratori non ne impongono l'applicazione. La legge sul collocamento è stata votata nell'aprile 1949: in provincia di Catania ancora non si applica. Nei comuni della provincia non una sola commissione è stata costituita, ed i braccianti anche per questo sono costretti a lottare.

La legge sul caropane non è applicata non solo dagli agrari, ma nemmeno dagli enti. Ad esempio, il commissariato anticoccidico si rifiuta di corrispondere il caropane ai propri braccianti.

E veniamo all'ente di colonizzazione del latifondo siciliano: anch'esso si è messo in linea con i vari proprietari terrieri della provincia di Catania, e ha effettuato la ripartizione dei prodotti agricoli come ha voluto, cioè non applicando la legge sulla mezzadria classica né la legge sulla mezzadria impropria. Da quattro anni a Borgolupo non si fanno i conti colonici: il direttore agisce da vero mafioso, fa ciò che vuole; arriva a vendere i prodotti di comune proprietà con i coloni, senza il consenso o il parere di essi; e, in questa situazione, ella, onorevole sottosegretario, convalida — in sostanza — l'operato del direttore dell'ente di colonizzazione di Borgolupo, cioè il provvedimento di foglio di via a quel Rindone che è, poi, il segretario della Confederterra provinciale di Catania. Il Rindone è stato espulso da Borgolupo perché voleva far applicare la legge sulla ripartizione dei prodotti. Il direttore dell'ente gli ha fatto rilasciare il foglio di via perché non voleva essere disturbato nelle sue azioni contro legge.

Abbiamo, perciò, in provincia di Catania questa situazione: enti e proprietari che non applicano le leggi; magistratura che appoggia apertamente gli agrari facendo sequestri conservativi (naturalmente parlo di una parte della magistratura, perché evidentemente non tutti i magistrati si comportano così); prefetto che appoggia gli agrari, e la democrazia cristiana che ne difende gli interessi apertamente. In questa situazione, i lavora-

tori sono costretti a lottare per far applicare le leggi; ma, quando lottano, vengono arrestati. In sostanza, è l'indirizzo politico di questo Governo che determina tale situazione, cioè determina l'indirizzo del prefetto, dei vari enti, nonché l'intervento della magistratura a favore dei proprietari.

Questa è la situazione e, di conseguenza, è evidente che ella non poteva darmi risposta diversa da quella che mi ha dato.

Ma io devo affermare che i contadini continueranno nella lotta per fare applicare le leggi, lo vogliano o non lo vogliano gli agrari di Catania; lo vogliano, o non, le autorità della provincia di Catania, le leggi a favore dei lavoratori saranno rispettate. Esiste un movimento unitario dei contadini che avanza e imporrà l'applicazione di queste leggi: non è con i sequestri conservativi, con le manganellate o con gli arresti che fermerete questo movimento; anzi, dal vostro atteggiamento, i lavoratori sono indotti a rafforzare, sviluppare e intensificare il loro movimento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Gullo, Mancini e Miceli, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intendano adottare a favore dei danneggiati della recente alluvione verificatasi nella zona di Paola (Cosenza) il 9 ottobre 1949; e quali opere di urgente sistemazione idromontana intendano far eseguire onde evitare il ripetersi di danni, i quali, tra l'altro, mettono in pericolo la sorgente termale di Guardia Piemontese, una delle più rinomate del nostro paese ».

Poiché gli onorevoli interroganti non sono presenti, s'intende che l'abbiano ritirata.

A domanda del Governo, è rinviata l'interrogazione dell'onorevole Tonengo, al ministro dell'agricoltura e delle foreste, « per conoscere se per la campagna 1949-50 è previsto il mantenimento di un ammasso per la produzione di grano, ed in quale forma. In caso affermativo, per conoscere quali sono le intenzioni del Governo circa il prezzo del grano, per tale campagna, al produttore. In caso negativo, se il Governo intende, comunque, stabilire una qualsiasi forma di protezionismo o se intende lasciare ampia libertà di contrattazione e di prezzo ».

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1950

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se e quali disposizioni siano state impartite agli organi responsabili, a fine di assicurare al patrimonio della Nazione l'ultima grande opera di Michelangelo, la « Pietà Rondanini » oggetto ormai di cronaca e di pubblicità indecorosa.

(1074)

« DI FAUSTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e dell'industria e commercio, per conoscere i provvedimenti adottati e da adottare dopo i gravi fatti di Napoli del 3 febbraio 1950, durante i quali disoccupati inermi rimasero feriti dalla polizia.

« Ed in specie cosa si intende fare di concreto per i disoccupati del gruppo Iri napoletani.

(1075)

« SANSONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno proporre al Parlamento la proroga per almeno altro biennio — disponendo lo stanziamento di altre somme — del decreto legislativo 24 febbraio 1948, n. 114, contenente provvidenze a favore della piccola proprietà contadina, che andrà a scadere il 20 marzo 1950, non essendo evidentemente venute a cessare le molteplici rilevanti ragioni, per le quali il decreto predetto venne emanato.

(1076)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del coordinamento economico, onorevole Campilli, per conoscere se non intenda studiare la questione delle case prefabbricate e provvedere a studi e ordinazioni, dato l'enorme vantaggio di economia e rapidità realizzabile con una azione governativa in tal senso rivolta al benessere sociale dei cittadini.

(1077)

« ROSELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere le ragioni che hanno determinato la progettata soppressione del tribunale militare territoriale di Verona, in funzione fin dal 1866 e che, data la sua riconosciuta importanza, è stato di recente ricostruito, ampliato e confortato dalla più moderna tecnica e adeguata attrezzatura.

« La soppressione poi appare illogica, assurda e antieconomica, se si pensa che in sua vece ne verrebbe costruito espressamente un altro a Padova, cioè a pochi chilometri da Verona.

(1078)

« SPIAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere i motivi per i quali, nonostante l'altissimo numero di cattedre vacanti e nonostante che gli ultimi concorsi esp'etati siano stati banditi da oltre due anni, non vengono banditi i concorsi a cattedre di istituti di istruzione media.

« E, in particolare, per sapere come mai a due anni di distanza dalla legge istitutiva delle cattedre di storia dell'arte nei licei, nessun concorso sia stato ancora bandito per detta materia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1867)

« BELLAVISTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste, della pubblica istruzione e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se non intendano agire nel senso di concedere la autorizzazione al riconoscimento ufficiale della scuola tecnico-forestale « Federico Meneghini » di Edolo (Brescia), benemerita istituzione per la istruzione e l'addestramento dei giovani montanari bresciani e trentini. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1868)

« ROSELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del commercio con l'estero, per conoscere se non possa cercare di agevolare la esportazione della fluorite, chiamando a rapporto, se occorre, gli industriali interessati, in quanto molti minatori, per esempio della Valle Trompia, sono alla fame per la mancanza di attività delle miniere, nonostante la buona qualità del materiale e la sua utilità commerciale e industriale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1869)

« ROSELLI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 19,15.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16:

Seguito della discussione sulle comunicazioni del Governo.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI