

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

DCXI.

SEDUTA DI LUNEDÌ 18 DICEMBRE 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.
Congedo	24687
Disegni di legge:	
(<i>Deferimento a Commissioni in sede legi-</i> <i>slativa</i>)	24687
(<i>Presentazione</i>)	24690
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	24688
Proposta di legge (Annunzio)	24717
Interrogazioni (Annunzio)	24717
Interrogazioni (Svolgimento):	
PRESIDENTE	24688
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	24688, 24693, 24694
INVERNIZZI GABRIELE	24689
CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le</i> <i>finanze</i>	24691
TONENGO	24691
TOSATO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i> <i>giustizia</i>	24692
CAPALOZZA	24692
PAOLUCCI	24694
CHIARAMELLO, <i>Sottosegretario di Stato</i> <i>per il tesoro</i>	24696
PRETI	24697
VACCARO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i> <i>difesa</i>	24697
NEGRI	24697
Interpellanze (Svolgimento):	
PRESIDENTE	24699
SALERNO	24699, 24715

LIGUORI	24705, 24761
LATANZA	24708, 24716
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	24714, 24715, 24716, 24717
Risposte scritte ad interrogazioni] (<i>An-</i> <i>nunzio</i>)	24688

La seduta comincia alle 16.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 15 dicembre 1950.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Paganelli.

(È concesso).

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle competenti Commissioni in sede legislativa:

« Provvedimenti in materia d'imposta generale sull'entrata ». (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (1709);

« Estensione delle agevolazioni fiscali previste dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, agli

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

enti locali che provvedono alla esecuzione di opere pubbliche senza il contributo statale » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1712);

« Assegnazione di lire 5 miliardi da ripartirsi in cinque esercizi successivi per il rinnovamento del materiale automobilistico e dei natanti della pubblica sicurezza » (Approvato dal Senato) (1717).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

« Aumento dei diritti da riscuotere dall'ufficiale dello stato civile per il rilascio degli estratti e dei certificati » (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (1722);

« Provvedimenti per l'esecuzione ed il finanziamento dei censimenti generali della popolazione, dell'industria e commercio e delle attività economiche ausiliarie » (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (1723).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza, dai competenti ministeri, risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è degli onorevoli Invernizzi Gabriele, e Pajetta Giuliano, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quale sia stata « la deficiente attività amministrativa » causa del decreto ministeriale 30 settembre 1950, di scioglimento del consiglio di amministrazione dell'istituto autonomo delle case popolari di Como. Gli interroganti chiedono questo, essendo in possesso di copia

della relazione del collegio dei sindaci del 30 settembre 1950 a firma del dottor Ferrara, funzionario del provveditorato alle opere pubbliche di Milano, ove si legge « che i confortevoli risultati raggiunti sono da attribuire esclusivamente ai criteri di rigida amministrazione seguiti dal presidente, appoggiato in tale sua opera meritoria dal consenso e dall'ausilio dei componenti il consiglio » e copia della relazione in data 21 settembre 1949, a firma del ragioniere Galazzini, funzionario dell'intendenza di finanza di Como, ove è detto « l'attività e l'interessamento speciale del presidente, ecc. ». Per conoscere inoltre quali siano le reali ragioni che determinarono il provvedimento di defenestrazione del presidente architetto Zuccoli e la nomina a commissario dell'istituto stesso del democristiano ingegnere Angelo Foiadelli, vicepresidente di quel consiglio di amministrazione, che è stato sciolto per « deficiente attività amministrativa ».

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

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. A seguito di segnalazioni pervenute al Ministero dei lavori pubblici circa gravi deficienze nell'attività tecnica ed amministrativa dell'istituto autonomo per le case popolari di Como, venne disposta una ispezione sul funzionamento dell'ente in parola.

Il funzionario incaricato dell'ispezione, dopo avere esaminato accuratamente gli atti d'ufficio ed essersi reso personalmente conto della consistenza dei fatti, ha accertato e messo in rilievo le seguenti manchevolezze: 1°) la progettazione e la direzione dei lavori è stata sempre affidata a liberi professionisti con assoluta mancanza di unicità di criteri direttivi; ne è conseguito che, per costruzioni che avevano molta affinità tra di loro, sono state compilate per inesperienza dei progettisti e soprattutto per mancanza della predetta unicità di indirizzo perizie suppletive, in alcuni casi ripetute per una prima ed una seconda volta, con applicazione di nuovi prezzi; 2°) ai liberi professionisti incaricati della progettazione e della direzione dei lavori sono state corrisposte percentuali elevate che da un minimo dell'1,30 per cento raggiungono persino il 3,60 per cento; 3°) nell'esecuzione dei lavori si sono sempre verificati ritardi nei riguardi dei termini contrattuali per deficienti previsioni nei relativi contratti; tali ritardi hanno dato motivo alla richiesta di maggiori compensi revisionali; 4°) ritardi notevoli si sono pure verificati nell'approntamento degli atti di liquidazione finale; 5°) è sorto dubbio

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

che si siano anche verificate irregolarità nelle gare; 6°) nell'assegnazione degli alloggi non si sono seguite le norme regolamentari.

In seguito a questo notevole complesso di manchevolezze, il funzionario inquirente ha prospettato l'opportunità che venisse sciolta l'amministrazione ordinaria di quell'ente e venisse in sua vece nominato un commissario governativo. A tali proposte, che hanno trovato consenziente anche il prefetto di Como, il Ministero ha ritenuto di dover aderire, disponendo lo scioglimento della predetta amministrazione e nominando il commissario, in quanto le irregolarità suddette integrano certamente gli estremi dell'articolo 17 del regio decreto 30 aprile 1936, n. 1031, in virtù del quale le amministrazioni degli istituti autonomi per le case popolari possono essere sciolte, tra l'altro, quando diano luogo a gravi inconvenienti che ne compromettono il regolare funzionamento.

È poi esatto che il collegio sindacale, nelle relazioni sul conto consuntivo dell'esercizio 1949-50, si è espresso in termini favorevoli per l'amministrazione dell'istituto in parola; ma è da rilevare, da un lato che i collegi sindacali si soffermano soltanto sull'aspetto formale dei conti senza scendere ad un esame né di legittimità né di merito dei singoli atti di gestione, e dall'altro che, di fronte ad espressioni generiche di detto collegio, stanno i fatti concreti, analiticamente esposti dal funzionario inquirente.

Quanto, poi, alla nomina del commissario dell'istituto nella persona dell'ingegnere Angelo Foiadelli, già vicepresidente del disciolto consiglio di amministrazione, va rilevato che il Ministero si è qui limitato ad accogliere la proposta del prefetto della provincia di Como, il quale, in base agli elementi in suo possesso e alla conoscenza di uomini e di cose, ha evidentemente ravvisato nell'ingegnere Foiadelli la persona adatta per l'incarico di cui trattasi, tanto più che il funzionario inquirente aveva suggerito, nella sua relazione, di scegliere una persona tecnica.

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

INVERNIZZI GABRIELE. Onorevole ministro, ella ha detto che i sindaci si soffermano solo sull'aspetto formale dei conti. Io dico, invece, che vi sono le cifre dei lavori che parlano, e non solo la formalità dei conti. Sono stati compiuti, negli ultimi tre anni, 362 milioni di lavori, portando gli investimenti complessivi da 51 milioni a 373 milioni. In 20 anni la vecchia amministrazione aveva

costruito 1347 locali, mentre in tre anni la nuova amministrazione ne ha costruiti 646, più 190 dell'I. N. A.-Casa. Queste sono cifre che smentiscono la sola formalità nell'esame dei conti.

Ma vi è di più. Questa ispezione fu effettuata il 14 marzo 1950: se fossero state riscontrate lacune nel funzionamento dell'amministrazione dell'istituto, a norma della legge vigente, una volta contestate queste deficienze (cosa che non è stata fatta), si sarebbe dovuto sciogliere il consiglio di amministrazione, senza attendere sette mesi. Dice infatti l'articolo 17 della vigente legge, anche dall'onorevole ministro ricordata: « Le amministrazioni degli istituti provinciali possono essere sciolte quando, richiamate all'osservanza di obblighi loro imposti dalla legge o dallo statuto, persistano a violarli ». Nessuno ha mai richiamato l'ingegnere Zuccoli, né il consiglio di amministrazione all'osservanza di norme che fossero state violate.

Ma vi è di più. Il consiglio dei sindaci, nel 1948, così si esprimeva: « Le spese di amministrazione sono state contenute quasi nei limiti dell'esercizio precedente », osservando che « il personale amministrativo si compone di due signorine e di un segretario pagato a parte ». E più avanti: « L'attività e l'interessamento speciale del presidente e del segretario hanno permesso non solo di ultimare le costruzioni — (e qui si dimostra che non si sono fermati alle cifre formali dei conti) — precedentemente iniziate, e di procurarsi, mediante mutui dalla Cassa di risparmio di Milano, mezzi liquidi per una notevole riduzione del debito verso le imprese, ma pure, con limitate spese, di chiudere con un pareggio che, unito alle cifre rimosse per gli affitti, potrebbe costituire un fondo per un altro inizio di lavori ».

Vi è l'ultima relazione, quella del 29 settembre, esattamente il giorno prima del decreto di scioglimento. È un funzionario del provveditorato alle opere pubbliche di Roma, dottor Ferrara, presidente del consiglio dei sindaci, che scrive: « Giova segnalare che è motivo di vivo compiacimento che conforta, che i risultati raggiunti sono da attribuirsi esclusivamente ai criteri di rigida amministrazione seguiti dal presidente, appoggiato in tale opera meritoria dal consenso e dall'ausilio completo del consiglio di amministrazione e dalla valida collaborazione del consulente amministrativo funzionante da direttore dell'istituto. Nessun altro chiarimento il collegio dei revisori ritiene di fare, in quanto la relazione del presidente è più che sufficiente ad

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

illustrare il conto stesso. Le risultanze trovano perfetta rispondenza nelle scritture, ecc. ».

Signor, ministro, le dichiarazioni fatte da alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici sono abbastanza eloquenti, e lo stesso bilancio è illustrativo, essendo stato portato dalla gestione Zuccoli da un passivo al pareggio.

Io non voglio dilungarmi, perché penso che le cifre esposte siano sommamente illustrative, e dimostrino per loro conto quanto non sia né giusto né logico il provvedimento adottato dal Ministero dei lavori pubblici. Ma quello che trovo — mi lasci usare, onorevole ministro, un termine non troppo parlamentare — ridicolo, è il fatto che sia stato scelto, come nuovo commissario, un membro di quel consiglio di amministrazione che era stato sciolto.

Onorevole ministro, ella ha parlato di deficienze nei criteri di progettazione, di ritardi nell'esecuzione dei lavori, di non rispetto dei termini di consegna e di percentuali eccessive nel pagare i progettisti.

Non entro in tale merito; ma mi basta rilevare che dagli atti dell'istituto risulta che nel consiglio di amministrazione non vi sono stati mai contrasti, che tutte le deliberazioni sono state prese sempre all'unanimità: ciò significa che in seno al consiglio di amministrazione vi è stata la più stretta collaborazione, nonostante i componenti provenissero da correnti politiche diverse. E gli stessi funzionari della pubblica amministrazione, il dottor Ferrara del Ministero dei lavori pubblici e l'altro funzionario dell'intendenza di finanza, hanno riconosciuto, compiacendosi, che la mole di lavori compiuti da questo consiglio di amministrazione si deve, appunto, alla capacità del presidente ed alla coesione di tutto il consiglio.

Quando, poi, vediamo che si viene a nominare commissario dell'istituto il vice presidente dello stesso consiglio di amministrazione, allora dobbiamo concludere — e bisogna avere il coraggio di dirlo — che si è voluto sostituire all'ingegnere Zuccoli l'ingegnere Foadelli per una sola ragione, d'ordine ideologico, essendo il primo comunista e il secondo democristiano.

Evidentemente, le idee politiche dell'ingegnere Zuccoli disturbavano qualcuno, forse il prefetto che era prima in carica, forse lo stesso ministro attuale; altrimenti non si spiega il perché dello scioglimento di un consiglio di amministrazione presieduto da un

architetto capace, stimato da tutta la popolazione, che aveva dato prove indiscutibili in tre anni di lavoro.

L'ingegnere Zuccoli è stato destituito soltanto perché comunista: questa è la sostanza del provvedimento di scioglimento, che avete adottato senza rispettare la procedura prescritta dalla legge. La legge, infatti, dice che bisogna contestare le deficienze riscontrate e richiamare il consiglio; soltanto quando il consiglio persiste nelle irregolarità riscontrate, la legge prescrive lo scioglimento. Non è stata fatta, invece, nessuna contestazione ed il consiglio non è stato mai richiamato.

Il consiglio di amministrazione è stato sciolto non già per deficienze riscontrate nell'amministrazione dell'istituto, ma per poter nominare commissario il vice presidente democristiano.

Se il Governo avesse veramente il senso della democrazia o il senso, per lo meno, della giustizia, dovrebbe revocare il provvedimento arbitrariamente adottato, e riconoscere l'errore commesso, rimettendo in carica l'ingegnere Zuccoli. Ma non mi illudo che il Governo faccia ciò. L'ingegnere Zuccoli ha fatto i suoi passi, la popolazione di Como giudicherà; noi penseremo ad illuminarla con le sue stesse dichiarazioni, signor ministro, e con le cifre, le quali sono un attestato dell'attività svolta da quel consiglio in tre anni di amministrazione.

Siamo di fronte a uno dei tanti casi degni di essere denunciati in questo Parlamento e, attraverso la stampa, all'opinione pubblica. Purtroppo, il Governo attuale, la democrazia cristiana corrono all'arrembaggio di tutti i posti, anche i più piccoli, indipendentemente dal fatto se esistano irregolarità o meno.

Per questo, non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni rese dall'onorevole ministro.

INVERNIZZI GAETANO. È una piccola poltrona di più!

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Vi sono dei precedenti pessimi da parte vostra: queste cose non dovete dirle.

INVERNIZZI GAETANO. Ma vi sono le cifre; vi sono i fatti!

Presentazione di un disegno di legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare il seguente disegno di legge:

« Concessione di un sussidio ai marittimi disoccupati in attesa di imbarco ».

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà stabilito che l'urgenza è accordata.

(Così rimane stabilito).

Si riprende lo svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Tonengo, al ministro delle finanze, « per conoscere se sia di sua conoscenza che di recente, per la prima volta, gli uffici finanziari hanno accertato a carico dei consorzi di irrigazione, in contrasto con una lunga consuetudine, delle discutibili infrazioni all'imposta generale sull'entrata che sarebbe dovuta sui canoni pagati dai singoli agricoltori per il funzionamento dei consorzi stessi, pretendendo l'immediato pagamento di dieci annualità di imposta e delle relative multe. L'interrogante chiede di sapere se, tenute presenti le precarie situazioni di questi benemeriti consorzi, che non potevano prevedere questo improvviso nuovo grave carico fiscale, data la prassi fin qui vigente e l'evidente analogia coi canoni pagati ai consorzi di bonifica, per i quali vige esplicita esenzione dall'imposta generale sull'entrata, non ritenga opportuno soprassedere ai sopraddetti accertamenti e, in subordine, se non creda di dover dare sanatoria per il passato e di eliminare ogni multa ».

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

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Tonengo, che da qualche tempo dedica, con piacere e conforto di tutti, la sua attenzione ai problemi tributari, solleva una questione non nuova in relazione ad un'azione che l'amministrazione delle tasse e delle imposte indirette ha in corso per il recupero di canoni della imposta sull'entrata relativi ai contributi versati dagli agricoltori consorziati nei consorzi di irrigazione.

È da osservare, anche in linea di principio, che, costituendo tali enti consortili entità economiche distinte ed indipendenti dalle

persone fisiche dei soci che le compongono, l'amministrazione finanziaria ha sempre ritenuto che tali enti, per effetto di tale situazione, abbiano diritto al pagamento dei contributi per il funzionamento degli enti stessi, ma che su questi contributi lo Stato abbia il diritto di percepire l'imposta sull'entrata.

Unica eccezione a questo principio è quella costituita da una circolare ministeriale del 30 giugno 1941, la quale — in relazione all'articolo 1, lettera d) della legge organica per l'imposta sull'entrata — esentava da questo tributo i contributi spettanti ai consorzi costituiti in relazione alla legge per la bonifica integrale in quanto tali contributi, venendo esatti coi privilegi e nei modi delle imposte dirette, venivano ad avere sostanzialmente un carattere tributario.

Ora, in ordine alla questione sollevata dall'onorevole interrogante, è evidente che se egli si riferisce a consorzi costituiti in relazione alla legge sulla bonifica integrale, indubbiamente i contributi che spettano a questi consorzi sono esenti dalle imposte sull'entrata. Se, viceversa, si tratta di consorzi per l'irrigazione non costituiti in base a questa legge, evidentemente l'imposta sull'entrata è dovuta.

Per quanto riguarda la penalità sugli arretrati non ancora corrisposti, richiamo l'attenzione dell'onorevole Tonengo sulla legge per la perequazione tributaria (che mi auguro la Camera abbia l'onore di approvare nella seduta di domani) la quale prevede, all'articolo 35, l'esenzione da ogni e qualsiasi penalità in ordine alle imposte indirette ed in modo particolare in ordine alla imposta sulla entrata quando il contribuente paghi l'importo della imposta stessa non ancora pagata entro quattro mesi dall'entrata in vigore della legge.

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

TONENGO. Onorevole sottosegretario, sono solo parzialmente soddisfatto. Tutti questi consorzi che sono sovvenzionati dallo Stato godono oggi dell'esenzione. Nelle nostre campagne, dove la bonifica è stata completata, secondo le disposizioni contenute nella circolare ministeriale del 30 giugno 1941, n. 66230, sulla bonifica integrale, questi agricoltori hanno costituito i consorzi con i loro mezzi, senza chiedere alcuna sovvenzione allo Stato. I piemontesi sono come San Tommaso: non credono finché non toccano con mano...

Inoltre, bisogna considerare che i consorzi di irrigazione vanno incontro a spese che poi non producono frutti: infatti, molti sono stati

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

i pozzi iniziati e non completati perché non è stata trovata l'acqua.

Quando i pozzi sono in piena efficienza, allora numerosissimi sono gli aderenti ai consorzi. Si colpisce, quindi, l'iniziativa privata, mentre si agevola colui che ha ricevuto aiuti dallo Stato. Ed io mi stupisco che si sia arrivati a questo punto! Vorrei che l'onorevole sottosegretario considerasse il fatto che, con l'irrigazione del terreno, si aumenta il valore del terreno stesso, si aumenta la produzione e vi è maggiore assorbimento di mano d'opera. Inoltre, dal punto di vista tributario, quanto più un terreno ha valore, tanto più aumentano le imposte, con enorme vantaggio anche da parte dello Stato.

Prego l'onorevole sottosegretario di voler ben esaminare le posizioni di questi consorzi, che sono composti di persone che contraggono debiti per creare gli enti stessi e per iniziare i lavori. Ritengo non sia giusto colpire costoro con tributi, quando essi rischiano dei capitali per opere di irrigazione.

L'onorevole sottosegretario ha fatto riferimento alla bonifica integrale. Ebbene, sono convinto che i consorzi di irrigazione compiono vera e propria opera di bonifica, e moltissimi sono i casi di terreni che, in seguito ad irrigazione, hanno aumentato notevolmente la loro produzione.

Vorrei che questo elemento fosse vagliato, nell'interesse della nazione. Il terreno irrigato dà maggiore produzione, assorbe altra mano d'opera e, nello stesso tempo, dà incremento al gettito dell'imposta.

Poiché si colpisce colui che sacrifica i propri capitali e non si colpisce chi ha sovvenzioni da parte dello Stato, io non mi posso dichiarare soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Calandrone e Di Mauro, al ministro dell'interno, «per sapere se sia a conoscenza dell'azione intimidatrice tentata da agenti e funzionari della polizia ferroviaria o della pubblica sicurezza di Catania contro alcuni dirigenti o appartenenti al sindacato ferroviario di quella città. In diverse occasioni numerosi ferrovieri, tra cui lo stesso dirigente provinciale del sindacato ferrovieri italiani, Zoffoli, sono stati invitati in uffici di polizia, per venire sottoposti ad un vero interrogatorio sulla loro appartenenza al sindacato o a partiti politici di sinistra. Gli interroganti chiedono di sapere quali siano i motivi e gli scopi di questi interrogatori».

Su richiesta del Governo, lo svolgimento di questa interrogazione è rinviato ad altra seduta.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Capalozza, ai ministri di grazia e giustizia e dell'interno, «per conoscere se ritengano siano state osservate le norme del codice di procedura penale e il rispetto dovuto a un ente pubblico costituzionalmente autonomo, effettuando, la notte del 9 novembre 1950, una improvvisa perquisizione notturna nella sede comunale di Montebaroccio (Pesaro), con spiegamento di forze da stato di assedio, assente all'operazione il sindaco o un suo rappresentante».

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

TOSATO, Sottosegretario di Stato per la giustizia. Rispondo all'onorevole interrogante, anche a nome del ministro dell'interno, che la perquisizione eseguita la sera del 9 novembre scorso, nei locali sotterranei del palazzo comunale di Montebaroccio da parte di dieci militari e di tre sottufficiali dell'arma dei carabinieri, sotto la direzione del comandante la tenenza dei carabinieri di Pesaro, fu autorizzata con decreto motivato del procuratore della Repubblica competente, in conformità alle norme degli articoli 13 della Costituzione, 332 e seguenti del codice di procedura penale, e 3 del decreto legislativo 20 gennaio 1944, n. 45.

Detto magistrato, nel suo insindacabile apprezzamento, ritenne che sussistessero fondati motivi di sospetto, anche perché durante altra perquisizione operata qualche giorno prima nei locali del palazzo comunale di Pesaro era stato rinvenuto un ingente quantitativo di armi da guerra e relative munizioni. D'altra parte, le norme processuali non pongono alcuna limitazione per le perquisizioni da effettuarsi presso locali di enti pubblici, né, ovviamente, fanno obbligo, anche in tali casi, di dare preventivo avviso del provvedimento da eseguirsi.

Per quanto riguarda poi le modalità di esecuzione della perquisizione, risulta che gli ufficiali di polizia giudiziaria operanti si attennero al disposto dell'articolo 334 del codice di procedura penale: essi infatti, in assenza del sindaco, invitarono ad assistere alla perquisizione il salariato comunale Adolfo Spendolini.

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

CAPALOZZA. Onorevole sottosegretario, non posso essere soddisfatto della risposta che ella mi ha dato. Solo in questo momento apprendo che la perquisizione era stata regolarmente autorizzata dal procuratore della Repubblica di Pesaro, e ne prendo atto. Ma

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

non faccia meraviglia che lo apprenda, come ho detto, soltanto ora, perché quella perquisizione (si noti, notturna) venne effettuata senza dare alcun avviso né al sindaco, né ad altri membri della giunta comunale o del consiglio comunale. L'onorevole sottosegretario ci ha confermato quello che del resto noi sapevamo: che l'unica persona avvertita è stato uno spazzino comunale. Ora è evidente che anche lo spazzino comunale ha la capacità giuridica, e può assistere ad una perquisizione al pari di qualunque altro cittadino: la legge (articolo 335 del codice di procedura penale) parla del domestico, del portiere o del vicino, in assenza della persona imputata, o che abita o possiede il luogo in cui la perquisizione è eseguita. Ma io domando: perché è stato incaricato uno scopino di un compito così delicato, così gravido di responsabilità e dal quale potevano dipendere, per gli amministratori, conseguenze gravissime, se si fosse trovato, nel palazzo comunale, una pallottola o una vecchia pistola arrugginita? Evidentemente, doveva essere chiamato il sindaco, che non è stato neppure cercato (è un puro caso che il sindaco non si trovasse in sede, in quanto si era dovuto recare, credo, a Bologna); e, una volta constatata la sua assenza, che non è stato affatto constatata, doveva, senza dubbio, essere chiamato qualche altro elemento qualificato della pubblica amministrazione: basti pensare che un eventuale rintraccio di armi o munizioni avrebbe potuto coinvolgere l'intera amministrazione comunale.

Si dice, a giustificazione della perquisizione, che a Pesaro qualche giorno prima erano state scoperte delle armi (non nel palazzo della civica residenza, onorevole sottosegretario, ma in un locale completamente diverso e separato, ove si trovava la falegnameria comunale). Ed io aggiungo che per questo tale fatto è stato immediatamente sospeso l'intero consiglio comunale, è stato denunciato all'autorità giudiziaria l'assessore, che aveva il compito (e solo per il fatto di avere il compito) di vigilare sui dipendenti salariati comunali, e, successivamente, il consiglio stesso è stato sciolto, con decreto del 6 dicembre scorso del Capo dello Stato. Ebbene, può essere questo sufficiente motivo giuridico per eseguire una perquisizione notturna, con notevole spiegamento di forze per un piccolo paese e senza l'ausilio delle garanzie di legge... in un altro comune? E perché, allora, non in tutti i comuni d'Italia, onorevole sottosegretario? Contesto, poi, in linea di diritto che gli uffici non siano tutelati al pari delle abitazioni: i lavori preparatori della Costitu-

zione sono lì a dimostrarlo. Forse ella non sa, onorevole sottosegretario, che la mia preoccupazione e la mia protesta derivano pure dalla circostanza che proprio lì, nel comune di Montebaroquio e proprio nella residenza comunale, c'era stato, nel periodo immediatamente successivo alla liberazione, un deposito di munizioni recuperate nella zona dopo il passaggio del fronte, quivi effettuato dai carabinieri che non avevano avuto la possibilità di usufruire di altro locale.

Ed io penso — ella deve scusarmi, onorevole sottosegretario, se le dico che nutro questo sospetto — che si sia sperato che fosse rimasto qualche proiettile nel sotterraneo del comune, là dove era stato posto tale deposito di munizioni, per poter poi fare, come suol dirsi, un « doppietto », cioè per avere il pretesto di sciogliere non soltanto l'amministrazione socialista di Pesaro, ma anche l'amministrazione socialcomunista di Montebaroquio.

Ho esposto, così, le ragioni per cui non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta alla mia interrogazione.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni dell'onorevole Paolucci, dirette, una ai ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, « per conoscere i motivi per i quali, dal primo, non sono state accolte le istanze rivoltegli dal comune di Gissi (Chieti) — nel quale è altissima la percentuale dei disoccupati e grave, in conseguenza, è lo stato di disagio e di bisogno della intera cittadinanza — per ottenere la concessione dei contributi previsti dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, per il compimento delle seguenti opere pubbliche urgenti e indifferibili: 1°) completamento della rete delle fognature; 2°) sistemazione delle strade interne; 3°) edificio scolastico; 4°) mattatoio comunale; e, dal secondo, non è stato concesso il finanziamento, richiesto dallo stesso comune al Comitato di attuazione del piano Fanfani-INA-Casa, per la costruzione di una casa popolare con venti appartamenti »; l'altra al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e quando sarà risolto il problema della costruzione del palazzo di giustizia nella città di Pescara ».

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

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Comincio dalla seconda interrogazione. Il progetto generale per la costruzione in Pescara del nuovo palazzo di giustizia per l'importo di 223.044.541 ed il progetto di stralcio per un primo lotto di lavori per un importo di 30.000.000 furono esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella seduta del primo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

corrente mese, che li ha ritenuti meritevoli di approvazione. Sarà pertanto interessato il Consiglio di Stato per il richiesto parere. Osservo però che, poiché non sarà possibile finanziare ulteriori lotti oltre quello di 30 milioni già finanziato, il resto dell'opera, a meno che non sia diversamente deciso per legge, dovrà essere poi finanziato dal comune di Pescara con fondi propri.

Per quanto riguarda poi i lavori (di cui alla prima interrogazione) per i quali il comune di Gissi ha chiesto l'applicazione dei benefici disposti dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, e consistenti nel completamento della rete delle fognature, nella sistemazione delle strade interne, nella costruzione dell'edificio scolastico e nella costruzione del mattatoio comunale, non si sono potuti comprendere sino ad ora nei programmi esecutivi nelle opere ammesse a fruire delle agevolazioni contemplate dalla legge anzidetta, dato che i fondi, assai limitati in confronto alle numerosissime richieste pervenute ai sensi della legge stessa, sono stati assorbiti dalle opere più urgenti e indispensabili e di più limitato importo. Le relative domande saranno comunque tenute presenti in sede di formazione nei prossimi programmi esecutivi.

Quanto poi al finanziamento richiesto dal comune anzidetto al comitato di attuazione del piano Fanfani INA-Casa per la costruzione di una casa popolare, comunico, per conto del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che il comune stesso non è stato incluso nei piani di ripartizione delle costruzioni in via di attuazione ad opera della gestione INA-Casa, in quanto esso non rientra fra i comuni per i quali i coefficienti fissati per legge — e cioè numero dei lavoratori contribuenti, incremento di popolazione e danni bellici — raggiungono valori sufficientemente elevati.

PRESIDENTE. L'onorevole Paolucci ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto dell'una e dell'altra risposta.

PAOLUCCI. Non posso dichiararmi soddisfatto, né credo che l'onorevole ministro possa attendersi da me una dichiarazione diversa.

Per l'interrogazione riguardante la costruzione del palazzo di giustizia di Pescara devo rendergli atto che di recente il consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto mediante il quale dovrebbe attuarsi un primo lotto di lavori per l'importo di 30 milioni. Ma la parte conclusiva della sua risposta, onorevole ministro, che cioè dovrebbe il comune di Pescara sobbarcarsi all'onere dell'ulteriore finanziamento dell'opera, il cui importo sarebbe di quasi 200 milioni, non

mi soddisfa affatto, e per motivi offertimi da un precedente di evidente eloquenza che esiste in questa materia.

Il 9 ottobre 1948 presentai un'interrogazione che aveva presso a poco lo stesso oggetto di quella odierna. Chiedevo precisamente « se il Ministero dei lavori pubblici aveva deliberato di iniziare la costruzione del palazzo di giustizia nella città di Pescara la cui urgente necessità è così vivamente sentita dalla popolazione » — così dicevo fin da allora! — « che il Consiglio dell'ordine degli avvocati procuratori di quella sede ha, da molti giorni, proclamato lo sciopero dei propri iscritti, sciopero che è tuttora in corso e che minaccia di estendersi ad altre categorie, con la solidarietà dell'intera cittadinanza ».

Desidero ora leggere la risposta che ebbi dal sottosegretario onorevole Camangi il 26 novembre 1948; e desidero leggerla affinché sia dimostrato che, se il Ministero avesse in quel tempo disposto e attuato la costruzione di questo edificio tanto necessario per la città di Pescara, i fondi per alleviare la disoccupazione sarebbero stati a quell'epoca disponibili; né si lasciò intendere alla cittadinanza di Pescara, allora, che quel comune avrebbe dovuto assumersi l'onere di quasi tutta la spesa occorrente per questa opera.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa è la legge, onorevole Paolucci.

PAOLUCCI. Senta la risposta che mi venne data: « Per la costruzione del palazzo di giustizia di Pescara è stata disposta la compilazione del relativo progetto. È stato poi effettuato il sopralluogo in Pescara per decidere, d'accordo con le autorità locali e la magistratura, su quale area dovrà sorgere la costruzione. Sono state proposte tre aree, e su di una di esse dovrà convergere l'accordo. La scelta sarà demandata al Ministero dei lavori pubblici d'accordo con quello della giustizia in seguito a una delibera che è stata già adottata dall'amministrazione comunale. La spesa occorrente per il finanziamento integrale dell'opera si aggira sui 170 milioni. In attesa di poter provvedere al finanziamento integrale suddetto, si è disposta l'esecuzione di un primo lotto di lavori per un ammontare di 30 milioni non appena sarà presentato ed approvato il progetto ».

Dunque, non si disse allora (quasi tre anni fa) che il comune di Pescara avrebbe dovuto costruire a sue spese, in massima parte, il palazzo di giustizia dalla città, ma anzi si lasciò chiaramente intendere che avrebbe lo Stato finanziato integralmente

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

l'opera. Solo oggi il Governo dice che al di là dei 30 milioni (di cui 15 da restituirsi) la spesa, di oltre 200 milioni, deve far carico al comune. Ed io non credo che il predetto comune si trovi in condizioni di poter erogare una così ingente somma! Se così è, io mi permetto di fare questa considerazione: se allora fosse stata esposta la situazione nei termini enunciati oggi, non si sarebbero coltivate delle illusioni e non vi sarebbe stata l'assicurazione di qualche membro abruzzese del Governo che il palazzo di giustizia era ormai cosa fatta.

Alla magistratura, alla cittadinanza di Pescara, non so quale impressione farà la sua odierna risposta, onorevole ministro, risposta sulla quale apparentemente nulla potrebbe eccepirsi, dato che si fonda su quelle disposizioni di legge che pongono ancora a carico dei comuni e delle province tutti gli oneri relativi alla costruzione, alla manutenzione, all'arredamento degli uffici giudiziari. Ripeto, però, che il mio appunto — da qui deriva la mia insoddisfazione — è che oltre due anni fa non si volle parlare chiaramente e si fece intendere alla popolazione di Pescara e a tutta la regione abruzzese che quel palazzo di giustizia sarebbe stato costruito, a sollievo della disoccupazione locale, totalmente con le sovvenzioni statali.

È inutile che io le descriva qui, onorevole Aldisio, la situazione pietosa degli uffici giudiziari di Pescara, che sono alloggiati in parte in un edificio di abitazione privata, in parte nel palazzo del governo e in parte nel palazzo comunale; le lascio immaginare quale situazione penosa derivi a tutti (magistrati, avvocati, contendenti, cittadini in genere) da questo stato di cose, che purtroppo, dato il tenore della sua risposta, onorevole ministro, dovrà ancora durare.

Aperta è, dunque, la mia insoddisfazione, per i motivi che ho esposto; e, dichiarandomi insoddisfatto, so di interpretare in anticipo quella che sarà la giusta reazione di Pescara alla odierna dichiarazione del Governo.

Per quanto riguarda l'interrogazione concernente il comune di Gissi, devo ancora più esplicitamente dichiarare la mia totale insoddisfazione.

Rilevo anzitutto che quel comune detiene un triste primato fra tutti i comuni che sono vittime della incuria del Governo: esso infatti non ha mai avuto un'assegnazione di fondi, per quanto modesta, per opere di utilità pubblica, e sfido il ministro a dimostrarmi il contrario.

Evidentemente, esiste una chiara ragione di tale voluta noncuranza, che è vera osti-

lità, del Governo. Eccola: Gissi è ancora oggi retta da un'amministrazione socialcomunista, che resiste a tutti gli attacchi governativi e sopravvive, operando in minuziosa, perfetta legalità e correttezza nell'interesse della collettività. Ecco l'unica colpa di quel comune contro il quale il Governo si vendica non adempiendo ai suoi doveri nei confronti della cittadinanza, la quale, d'altra parte, ha chiesto innumerevoli volte l'intervento statale per opere pubbliche di urgenza indifferibile.

Tutti i comuni limitrofi, non retti da amministrazioni socialcomuniste, hanno avuto, quest'anno e l'anno scorso, qualche finanziamento; al comune di Gissi non si è dato un soldo: non per il completamento della fognatura, non per la sistemazione della rete stradale, non per la costruzione dell'edificio scolastico e del mattatoio comunale. Nulla. Il prefetto stesso ha ravvisato l'urgente necessità del compimento di alcuni di questi lavori, ma, ciò nonostante, a nulla sono valse le numerose sollecitazioni fatte presso i Ministeri dei lavori pubblici e dell'interno. Anche recentemente il sindaco ha inviato al Ministero dell'interno un telegramma nel quale, segnalato che il comune non era stato compreso nelle assegnazioni di cui alla legge numero 589, mentre tutti gli altri limitrofi comuni, non aventi maggiori bisogni, vi erano stati compresi, dichiarava di ritenersi sollevato da ogni responsabilità per eventuali agitazioni. Un'altra comunicazione del genere è stata fatta al Ministero dei lavori pubblici. Ebbene, nulla si è ottenuto, nonostante che di promesse ne fossero state fatte sempre, e chissà quante!

Tempo fa, ad esempio, i quotidiani, nella loro pagina regionale, assicurarono che, per l'interessamento delle autorità governative locali, in Gissi, fra qualche mese, sarebbe stata iniziata la costruzione del dispensario antitubercolare. Vi andarono dei tecnici a scegliere l'area, a rilevare le misure. Gli abitanti e i disoccupati di Gissi (questi ultimi in misura altissima) dissero: finalmente si vede qualcosa! Ma attendono ancora i disoccupati, condannati alla tubercolosi, rassegnati ormai alla morte, onorevole ministro!

Per quanto riguarda l'edificio scolastico, due anni fa presentai per esso un'interrogazione. Il comune di Gissi si trova in queste condizioni: vi sono 13 scuole situate tutte in edifici diversi, ma la maggior parte di queste scuole è posta in un edificio semicadente, che è, poi, lo stesso edificio in cui è il carcere mandamentale. Non solo, ma le lezioni, che si fanno a turno, sono tenute in ambienti

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

malsani, senza acqua e senza servizi igienici.

Ebbene, la risposta che io ebbi dal sottosegretario Camangi fu questa: che si sarebbe tenuta presente questa necessità inderogabile del comune di Gissi. E pensare che la giunta provinciale amministrativa di Chieti sin dal 1948 aveva dato la sua approvazione, e che la prefettura aveva riferito che si trattava di un'opera indispensabile e della massima urgenza!

Furono stanziati 104 milioni per l'edilizia scolastica in provincia di Chieti per lo scorso anno; ma il comune di Gissi non ebbe un centesimo! Lo stesso dicasi per il presente anno.

Quindi, come può ella pensare, onorevole ministro, che io possa ritenermi soddisfatto della sua risposta? Non è stato speso — ripeto quello che dicevo all'inizio della mia risposta — un centesimo dal Governo per questo disgraziato comune! Perché? Tutti sanno che la ragione è quella da me denunciata, che cioè il comune di Gissi è l'unico della zona nel quale è superstita una amministrazione socialcomunista.

Si vuole forse spingere la massa dei disoccupati a passare dalla educata protesta ad una protesta più audace? Si vogliono forse provocare disordini e attribuirne la responsabilità agli amministratori della cosa pubblica, per sciogliere l'amministrazione comunale?

Vi sono centinaia di disoccupati, e il Governo non spende un centesimo per essi. Che cosa dovranno fare? Si vuole che si lamentino ancora eccidi come quelli di Lentella? Questa è la situazione che esiste in Gissi. Come posso, dunque, onorevole ministro, acquietarmi della sua risposta generica, vaga, che saranno tenute presenti le necessità di quel comune, quando identica risposta per l'edificio scolastico mi è stata data due anni fa in questa stessa aula?

La prego, nell'interesse di quelle popolazioni e per la tutela dell'ordine pubblico, di provvedere senza indugio allo stanziamento dei fondi necessari per il compimento di almeno una delle opere indispensabili per per quel disgraziato paese!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Preti, al ministro del tesoro, «per sapere se non ritenga opportuno limitare il commercio a termine dei titoli azionari, in considerazione del fatto che questo dopoguerra ha dimostrato inequivocabilmente che ormai nel nostro paese i prezzi dei titoli salgono e scendono non in relazione alla situazione economica, ma alle manovre specula-

tive di ristretti gruppi, i quali sistematicamente spogliano i piccoli risparmiatori generando in essi la più profonda sfiducia».

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

CHIARAMELLO, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Onorevoli colleghi, premesso che, di fatto, i contratti a contanti si riferiscono, ordinariamente, ai cosiddetti titoli a reddito fisso ed avvengono prevalentemente presso le banche, mentre i contratti a termine riguardano i titoli azionari (a reddito variabile) e si trattano nella loro quasi totalità nelle borse valori, deve rilevarsi che ai due diversi ordini di operazioni corrispondono due diversi organismi strumentali di intermediazione (banche e borse).

È da rilevare, altresì, che nelle borse italiane il mercato dei titoli a reddito fisso — nonostante l'incremento verificatosi in questo anno per effetto delle numerose obbligazioni emesse dalle società — rappresenta un volume di affari limitato in confronto al mercato dei titoli azionari. Nei primi undici mesi del corrente anno, presso la borsa di Milano, di fronte a 7.614 milioni di lire — capitale nominale di titoli di Stato e obbligazioni — sono stati trattati oltre 101 milioni di titoli azionari, rappresentativi di diverse decine di miliardi di lire. E, mentre fra i titoli a reddito fisso le operazioni a contanti rappresentano la grande maggioranza dei titoli trattati (a Milano 7.258 milioni sui 7.614 milioni avanti indicati), i titoli azionari, nella quasi totalità, sono negoziati a termine, data la grande difficoltà di trovare la contropartita in contanti. A Milano sono stati trattati appena 10.064 titoli a contanti su 101.261.622 titoli complessivamente negoziati.

Pertanto, limitare le contrattazioni a termine significherebbe ridurre notevolmente l'attività di borsa e sostanzialmente sopprimere il secolare istituto, creato ed organizzato, nelle sue peculiari funzioni, per assolvere a compiti specifici e fondamentali di avviamento all'impiego e all'investimento del risparmio.

Se con un provvedimento d'imperio si limitassero le operazioni a termine, che sono di natura prevalentemente speculativa, è da prevedere l'insorgenza di difficoltà e di situazioni di emergenza nel finanziamento delle imprese, ciò che probabilmente darebbe luogo a fenomeni di natura controproducente. La speculazione, vietata in borsa, risorgerebbe fatalmente fuori od ai margini di essa: al mercato ufficiale si verrebbero a sostituire

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

mercati clandestini, incontrollati ed incontrollabili.

Inoltre, un provvedimento del genere non escluderebbe che la speculazione si introducesse nelle operazioni a contanti, come in effetti avviene, con massa di manovra di formidabile potenza, nel grande mercato finanziario nord americano, in cui le grandi disponibilità liquide impiegate dagli operatori in operazioni differenziali, consentono di ignorare le operazioni a termine.

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

PRETI. Onorevole sottosegretario, la sua risposta mi sodisfa assai scarsamente, posto che ella afferma che le cose rimarranno come erano prima. Credo che, se mai, saranno rassicurati certi operatori di borsa, che, con questo regime, guadagnano abbondantemente.

Tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre vi era stata una notevole ripresa in borsa, come l'onorevole sottosegretario sa. In quel periodo qualche risparmiatore si era messo nuovamente a comprare. Un bel giorno, senza alcun motivo apparente, le quotazioni hanno cominciato a scendere. Si sono presi a pretesto vuoi un discorso dell'onorevole De Gasperi a Modena, vuoi la questione coreana, vuoi la campagna per l'aumento di capitale delle società azionarie. È troppo evidente che si tratta di pretesti vacui, puramente formali. Vi sono stati poi due casi abbastanza gravi, e cioè quello della Montecatini e quello dell'Unione manifatture di Riva. So che è stato risposto, alcuni giorni fa, all'onorevole Dugoni, che ne è stata investita l'autorità giudiziaria; ma in questa maniera le cose continueranno ad andare avanti come prima, perché non si cerca di colpire il male alla radice.

Mi sembra che oggi la borsa, per quanto concerne i titoli azionari, non assolva più quella tradizionale funzione economica alla quale appunto ha alluso l'onorevole sottosegretario; praticamente serve solo a certi gruppi, i quali riescono a realizzare dei facili guadagni. Nel paese, per contro, è sempre più diffusa la sfiducia nei confronti del mercato dei titoli azionari. È per questo che non comprendo il timore del Ministero del tesoro di soffocare — così ha detto l'onorevole sottosegretario — attraverso una limitazione del commercio a termine, quella funzione economica della borsa che, per questo settore, mi sembra proprio che non esista assolutamente più.

Non condivido nemmeno l'opinione dell'onorevole sottosegretario, quando afferma che se si ponesse una limitazione al commer-

cio a termine dei titoli azionari, gli speculatori troverebbero poi il modo di raggiungere gli stessi risultati di oggi o attraverso il commercio dei titoli in contanti, oppure operando fuori borsa.

Io ritengo che il male sia più grave, perché alla base di tutto questo sta la crisi della società per azioni: crisi talmente preoccupante che un giorno o l'altro dovrà indurre il Governo a rivedere tutto il settore. Ma penso che comunque, indipendentemente da questo, se oggi si pensasse almeno a studiare la possibilità di limitare il commercio a termine dei titoli azionari, si farebbe cosa utile non solo per la difesa dei risparmiatori, ma anche in funzione di una superiore esigenza di correttezza e di responsabilità nel campo delle operazioni economiche; che al Governo dovrebbe stare a cuore.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Negri, al ministro della difesa, « per conoscere se non ritenga di dover ristabilire la parificazione nella misura delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo tra ufficiali e sottufficiali di aeronautica. Tale parificazione fu dall'interrogante proposta, e dal sottosegretario di Stato per la difesa riconosciuta equa e promessa, nel corso della discussione parlamentare (seduta del 23 marzo 1949) che portò all'approvazione del disegno di legge n. 352 statuente nuove misure delle indennità citate ».

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

VACCARO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La legge 21 aprile 1949, n. 185, che ha innovato il criterio di corresponsione di indennità di aeronavigazione e di pilotaggio rispettivamente dovute agli ufficiali ed ai sottufficiali piloti, ha stabilito misure lievemente differenti, nella considerazione che la responsabilità della condotta del velivolo e delle formazioni in volo grava principalmente sugli ufficiali.

Attualmente, però, tutta la materia concernente l'indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo, è in corso di riesame, ed assicuro l'onorevole interrogante che, in tale sede, ogni lato ed aspetto della questione sarà oggetto di attento studio, anche alla stregua delle considerazioni da lui esposte.

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

NEGRI. La seconda parte della risposta dell'onorevole sottosegretario potrebbe, se non sodisfarmi, per lo meno placarmi. Ma l'esperienza mi suggerisce che queste promesse vengono dilazionate non dico di mesi, ma addirittura

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

tura di anni; forse di decenni, se si va avanti di questi passi, perché due anni fa il compianto onorevole Rodinò, in sede di discussione del disegno di legge, affermò le stesse, identiche cose.

Sono talmente reali i motivi della nostra richiesta, che non possono essere disconosciuti oggi, come non lo erano allora. Sta di fatto che non possiamo ragionare sempre con la mentalità dei ragionieri; noi dobbiamo ragionare il più possibile con la mentalità dei legislatori.

Onorevole sottosegretario, noi di questi settori siamo accusati molte volte come elementi che politicamente sarebbero lieti di vedere sorgere dissidi che incrinassero la compattezza specialmente delle forze armate e dell'organismo dello Stato; siamo accusati di essere, almeno allo stato potenziale, dei sabotatori, specialmente in questo settore dell'attività pubblica.

Se così fosse, io non sarei qui a sollecitarla, dopo due anni, con questa mia interrogazione; lascerei correre le cose, lascerei diffondere il malcontento.

Poiché, onorevole sottosegretario, le potrei leggere interessanti documenti pervenutimi da un gran numero di sottufficiali aviatori. Il trattamento usato a questa categoria ha creato uno stato di grave malcontento, perché la modifica che avete apportato alle indennità ha peggiorato quello che era il trattamento fatto dal fascismo e dalla monarchia. Fascismo e monarchia davano ad ufficiali e sottufficiali aeronaviganti una stessa indennità, perché l'indennità di aeronavigazione o di pilotaggio non compensa le responsabilità diverse, che i piloti possono avere nel guidare una formazione aerea, ma compensa il rischio del volo in fase di addestramento e di impiego, e compensa l'usura fisica cui l'organismo umano va incontro attraverso il prolungato esercizio del volo.

Mi sa dire, onorevole sottosegretario, quale diversità di rischio e di usura c'è fra ufficiale e sottufficiale? Essi svolgono, in fase di addestramento e di esecuzione, la stessa attività: guidano l'aeroplano, sparano per difendersi, eventualmente, dal nemico; soccombono talvolta: gli ufficiali come i sottufficiali.

Non credo che abbiamo dato vita alla Repubblica per approfondire delle disuguaglianze o per crearne delle nuove. Non vorrei che nella burocrazia militare del vostro Ministero ci fosse qualcuno (e costui sì, veramente, non noi) interessato a creare motivi di malcontento nei confronti della Repubblica. Aprite

gli occhi! Sono piccole cose queste ma, nell'insieme, possono costituire un serio pericolo, concorrendo a formare delle correnti di opinione sfavorevoli a istituzioni ed a sistemi di reggimento politico.

Voi state creando delle ingiustizie per considerazioni di bilancio. Non posso accettare questa giustificazione delle esigenze di bilancio, giustificazione che mi fu data in sede di discussione del provvedimento legislativo che aumentò le indennità. In fondo, per colmare la differenza, bastano 150-160 milioni.

Onorevole sottosegretario; ho avuto occasione di vivere per circa 20 anni, per ragioni professionali, a contatto dell'ambiente aeronautico militare. Ebbene, vuole ella trovare questi 150 milioni? Li cerchi nelle pieghe del bilancio del suo Ministero: riesamini certe indennità di missione elargite ad ufficiali, superiori e inferiori, che vanno in trasferta forse soltanto per procurarsi il modo di andare a trovare una piacevole cameriera in un determinato albergo di una determinata città; vada a vedere certe spese di cancelleria e di arredamento ed accerti quante volte non si tratti di qualche ufficiale o sottufficiale di amministrazione che ha interesse ad acquistare più del necessario, per percepire una provvigione dai fornitori: e così di seguito.

Onorevole sottosegretario, cerchi di essere un po' più diffidente ed apra gli occhi nei confronti della burocrazia militare ed anche di quella civile che la circonda, e vedrà che troverà i 150 milioni necessari per compiere un atto di giustizia nei confronti di questi uomini, senza neppure scomodare il ministro del tesoro.

Già il compianto onorevole Rodinò accennava, a suo tempo, ad un principio, che ella ha enunciato nella prima parte della sua risposta, della quale mi dichiaro completamente insoddisfatto.

L'onorevole Rodinò allora disse: « Rilevo soltanto come sia perfettamente giusto che la differenziazione esistente nel trattamento economico tra i diversi gradi si ripercuota sulle indennità speciali che concorrono a formare il trattamento economico stesso ».

Ella nella prima parte della sua risposta ha cercato di ribadire e di giustificare questo concetto. Le ho già dimostrato come l'indennità di aeronavigazione e di pilotaggio non abbia nulla a che vedere con la maggiore responsabilità od' altro; è una indennità che compensa o vorrebbe compensare — seppure si tratti di materia compensabile — il rischio e l'usura fisica.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

Questo risulta chiaramente dalla relazione che accompagna il disegno di legge che modificava l'indennità; risulta altresì dalla aperta approvazione che ha dato allora lo stesso relatore onorevole Salizzoni, quando affermava: « Confidiamo invece che il Ministero della difesa possa presto tornare sull'argomento e che le giuste aspirazioni fatte presenti dall'onorevole Negri possano essere soddisfatte entro breve periodo di tempo. Pertanto la Commissione, preoccupata di ritardare l'approvazione della presente legge, deve respingere l'emendamento dell'onorevole Negri ».

La ragione per cui Commissione, sottosegretario e Camera in quel momento respinsero l'emendamento era costituita dalla preoccupazione di dover ritardare l'erogazione delle indennità aumentate, dovendo reperire quei pochi milioni necessari per eliminare questa sperequazione.

Sono passati venti mesi. Credevo che ella, onorevole sottosegretario, mi rispondesse: « Sì, in ottemperanza dell'impegno assunto allora, abbiamo fatto in questi venti mesi quello che era necessario fare presso il tesoro per eliminare questa ingiustizia ». Creda, onorevole Vaccaro, siamo proprio di fronte ad una autentica e palese ingiustizia che interessa un gran numero di uomini. Verso costoro noi non abbiamo un'ammirazione eccezionale (non mi riferisco quando parlò di loro agli eroi dell'aria), perché noi vorremmo creare, secondo i nostri ideali, una situazione tale che consentisse a costoro di svolgere un lavoro più produttivo. Tuttavia essi esistono; voi li avete assunti attraverso un regolare bando di concorso; per noi sono dei lavoratori che vivono del loro lavoro e li difendiamo come difendiamo i braccianti e gli operai, allo stesso titolo e per lo stesso motivo.

Prego l'onorevole sottosegretario di far presente in sede opportuna l'urgenza di eliminare questo stato di cose che crea una condizione di malessere in uomini di cui il paese ha specialmente ora bisogno. Confido pertanto di poter avere notizie — se ella riterrà di darne (oppure me le forniranno gli interessati) — che qualcosa si fa in questo senso e sollecitamente. In caso diverso mi servirò di tutte le iniziative relative al mio mandato perché la cosa sia realizzata. Si tratta, ripeto, di un dovere di giustizia che la Repubblica deve adempiere.

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

Svolgimento di interpellanze.

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

Salerno, al ministro dei lavori pubblici, « sui criteri tecnici, organizzativi e finanziari ai quali si intende improntare la costruzione del grande bacino di carenaggio in Napoli, e sulla politica che si vuol seguire in questa materia, particolarmente in relazione al problema marittimo-industriale del Mezzogiorno e alla situazione degli altri porti del Mediterraneo »;

Liguori, ai ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, « per conoscere se rispondano a verità le notizie diffuse dalla stampa, che ebbero anche eco nel consiglio comunale di Napoli, circa modifiche al progetto originario del bacino di carenaggio di Napoli, con riduzione della lunghezza del bacino stesso a soli 220 metri. Tale riduzione sarebbe di grave danno per il traffico marittimo di Napoli, centro del Mediterraneo »;

Latanza, ai ministri dei lavori pubblici e della difesa, « sugli attuali intendimenti del Governo circa il completamento del bacino di carenaggio di Taranto ».

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze, concernenti materie analoghe, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

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

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a questa mia interpellanza, che investe interessi ed esigenze molteplici, amerei anteporre qualche premessa per precisarne lo spirito, il significato e le finalità.

Anzitutto vorrei che si tenesse presente che il problema della costruzione di un grande bacino di carenaggio, su cui poggia l'interpellanza, è un problema che ha per nome Napoli, ma in effetti riguarda gli interessi di tutta la nazione italiana. Sarebbe un grosso errore se si ritenesse che questo problema sia uno dei tanti a carattere locale, regionale, o addirittura campanilistico, ancorato a poche categorie di persone, a pochi interessi, ad un determinato territorio. Questo è un problema che, per un cumulo di circostanze, si identifica sì con una grande città del Mezzogiorno, ma in definitiva allarga il suo raggio d'interesse e di utilità sulla nazione intera e, potrei dire, su tutto il bacino del Mediterraneo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

Vorrei aggiungere poi che questa mia interpellanza non ha nessun carattere di preconcetta opposizione a quello che si è fatto o a quello che s'intenderà fare in avvenire; non ha carattere di censura per chicchessia, e men che mai per lei, signor ministro, che, per quanto riguarda questo problema, ha in gran parte raccolto delle eredità. Essa vuole essere invece una forma di sincera collaborazione, ed esprimere nello stesso tempo l'aspirazione più fervida della città di Napoli, esprimerla attraverso l'elaborazione che del tema hanno compiuto tecnici insigni, giornalisti competenti e uomini dediti ai traffici marittimi, in modo che la risoluzione dell'annoso problema sia intonata a quei giudizi ed a quelle richieste.

D'altra parte, signor ministro, ritengo che la mia interpellanza si sia resa quasi indispensabile dopo che si è determinato nella città di Napoli uno stato d'irrequietezza, di ansietà, di turbamento, dovuto soprattutto all'alternarsi e al susseguirsi di notizie e di comunicati contrastanti. Io credo, e lo ripeto ancora una volta, che il problema sia di interesse nazionale, e che sia necessario perciò venire ad una precisazione, non tanto dei particolari, quanto dei criteri informativi che devono essere seguiti per l'attuazione di questa grande opera, e ciò sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista finanziario e organizzativo dei lavori. In altri termini, non si tratta di stabilire se il bacino di carenaggio di Napoli debba essere qualche metro più lungo o qualche metro più corto, come si fa in una litigiosa disputa mercantile, ma si tratta di sapere con quali precisi criteri si vuol portare a compimento questa grande opera. È dalla fissazione dei criteri che discenderà il corollario della sua lunghezza.

Che cosa ha pubblicato la stampa al riguardo? A me pare che sia necessario partire da queste notizie e da questi comunicati per giungere alla esatta impostazione del problema.

La storia del bacino di carenaggio di Napoli è vecchia e nello stesso tempo anche dolorosa. Questi lavori furono incominciati vari anni fa, poi furono interrotti, poi sono stati ripresi. Nello scorso agosto sembrò che essi dovessero subire un ulteriore arresto, senonché proprio in quel momento la stampa di Napoli pubblicò una notizia che si ritenne proveniente dal Ministero della marina mercantile, e secondo la quale il bacino di carenaggio sarebbe stato ultimato in conformità del progetto iniziale, e cioè nella prestabilita massima lunghezza di metri 349. A pochi

giorni di distanza, però, il ministro della marina mercantile si affrettò a precisare che quella notizia non era mai partita dal suo ufficio, e diffuse all'uopo il seguente comunicato: «Sollecitato ad intervenire perché non fossero sospesi i lavori al 1° agosto ed ottenuto in tal senso assicurazioni dalle autorità cui spettava la decisione, ho fatto telefonare al presidente dell'Ente del porto di Napoli la notizia, avvertendo che potevasi considerare acquisito il finanziamento sino alla lunghezza di metri 293. Soltanto un equivoco ha potuto far dire al presidente stesso che io ho parlato di 347 metri. Il problema resta comunque impregiudicato, e le polemiche e le insinuazioni di alcuni pubblicisti non mi impediranno di continuare a lavorare nell'interesse del porto di Napoli come è mio dovere».

A questo comunicato del ministro della marina mercantile, che, si comprende, attenuava di molto le speranze suscitate con la precedente notizia nella stampa e negli ambienti marittimi napoletani, seguì un comunicato del gabinetto del ministro dei lavori pubblici, il quale nei punti salienti diceva: «Malgrado le assicurazioni date dal Ministero dei lavori pubblici con altro comunicato circa i lavori di costruzione del bacino di carenaggio di Napoli, la stampa napoletana continua a diffondere notizie e a manifestare apprezzamenti non sempre ispirati dalla reale situazione dei fatti e da serenità di giudizi. Perciò, il Ministero dei lavori pubblici chiarisce, ancora una volta, come i detti lavori proseguiranno senza interruzione, fino all'esaurimento del nuovo stanziamento E. C. A. dell'importo di lire un miliardo e 710 milioni, e che inoltre i lavori stessi saranno proseguiti egualmente fino a conseguire una lunghezza utile di bacino di metri 293,50, in conformità degli impegni presi dal ministro Aldisio con le autorità locali. D'altra parte, poiché le attrezzature relative ai lavori stessi sono predisposte in modo da non offrire alcuna difficoltà alla loro continuazione, fino alla lunghezza utile di metri 321, tanto che alcune opere preliminari (per esempio gli scavi) sono state già allestite, nulla può ostare alla continuazione dell'opera nella sua lunghezza definitiva, sia pure con fondi dell'amministrazione reperibili al momento opportuno, ove non si riesca a conseguire il relativo finanziamento E. C. A. È in ogni modo qui da riaffermare come il Ministero dei lavori pubblici non si sia mai allontanato dal rigido programma dell'attuazione dell'opera, in conformità degli interessi del grande scalo portuale».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

A seguito di questo comunicato ne venne un altro, nel mese di ottobre, della missione E. C. A., il quale precisava: « Sul programma E. R. P.-lavori pubblici 1948-49, vennero sbloccati 1 miliardo e 500 milioni di lire per i lavori concernenti il bacino di carenaggio. In data 1° agosto 1950, il capo della missione E. C. A., signor Dayton, comunicava al ministro Aldisio che l'E. R. P. avrebbe provveduto al completamento del bacino di carenaggio con lo stanziamento di 1 miliardo e 700 milioni, detratti dal fondo lire. Tale somma era ovviamente ritenuta sufficiente per portare a termine il progetto iniziale, cioè a completare il bacino nella massima lunghezza prevista ».

E infine, recentemente, al Senato, su interrogazione dell'onorevole Porzio — il quale, per la verità, si preoccupava soprattutto di impedire che venissero sospesi i lavori per la costruzione del bacino — l'onorevole sottosegretario di Stato Camangi rispondeva: « Dal 1947 ad oggi sono stati stanziati, per il proseguimento della costruzione, complessivamente 1 miliardo e 400 milioni. Ad un dato momento, la missione E. C. A., che stanziava i fondi, propose di accorciare la lunghezza del bacino, ma, dopo molte discussioni, si ritornò al progetto iniziale dato che prevalse il parere che non si dovesse modificare la lunghezza del bacino stesso. Informo in particolare che i fondi necessari per completare il primo bacino sono di lire 1 miliardo e 710 milioni, e che tali fondi, stanziati dall'E. C. A., saranno integrati da altri del Ministero dei lavori pubblici ».

Complessivamente, si ha la sensazione che, siano stati usati parole e termini i quali non possono non lasciare sospeso l'animo di chi conosce il problema e di chi conosce i progetti di questo tanto dibattuto e tormentato bacino di carenaggio. Ed infatti, mentre in linea di massima si dice che il bacino di carenaggio sarà completato nella lunghezza fissata dal progetto originario, poi praticamente si parla di una lunghezza minore di quella prestabilita, e si aggiunge che per il momento si provvederà a completare il primo bacino e che poi si provvederà al resto, quasi che si trattasse di due o tre bacini da costruire, e non di un'opera unitaria ed organica.

In verità, per potersi riaccapezzare nell'arruffata materia, credo che occorra precisare innanzitutto quale sia questo progetto originario: perché (ripeto ancora una volta quello che ho detto in principio del mio intervento) non si tratta qui di sapere fino al

millimetro quale debba essere la lunghezza del bacino. Si desidera conoscere quale sia il criterio a cui si vuole improntare quest'opera e quale la funzione che le si vuole assegnare. La determinazione della lunghezza ne sarà una logica conseguenza.

Ora, per stabilire il criterio da attuare bisogna risalire alla impostazione che si dette, purtroppo alcune decine di anni or sono, al problema, e sul terreno tecnico, e sul terreno finanziario, e sul terreno della politica marinara.

Fu nel 1914 che il bacino di carenaggio venne progettato e in quell'anno stesso se ne iniziarono i lavori: dolorosa constatazione questa, perché sta a dimostrare come, in una parte almeno del nostro paese, le opere, anche le più importanti e le migliori, si progettano con una certa sollecitudine, dipendente forse dalla prontezza e dalla genialità del nostro intelletto, ma poi, per un cumulo di fattori sui quali non è il momento di intrattenerci, questi progetti o si addormentano oppure procedono con una lentezza tale che praticamente ne è la negazione. Dicevo dunque che nel 1914 fu deliberata con un decreto-legge la costruzione del grande bacino di carenaggio e ne furono affidati i lavori alla ditta stessa che aveva presentato il progetto: la ditta Carlo Enrietti, la quale iniziò l'esecuzione con delle gettate di cemento su quella che doveva essere la sede del bacino. Disgraziatamente però quel decreto, arrivato agli Uffici (come si chiamavano allora le Commissioni della Camera), non andò oltre, per ragioni finanziarie. E lo Stato cominciò col pagare 3 milioni e mezzo a transazione dei lavori già eseguiti, e i lavori si sospesero. Venne la guerra e non se ne fece più nulla. Nel 1922 si riparlò del bacino di carenaggio e si pensò di ritoccare il progetto. Ne fu dato incarico a due valenti tecnici del Ministero dei lavori pubblici, l'ingegnere Caizzi e l'ingegnere Ventimiglia. Trascorsero ancora 8 anni e finalmente si pensò di passare dalla fase dei progetti a quella delle realizzazioni.

Un valente funzionario, un tecnico insigne, oggi una delle più elevate personalità del Ministero dei lavori pubblici, il professor Greco, fu incaricato di portare anch'egli il contributo della sua competenza; e si addivenne alla formulazione di quel progetto, che è il vero progetto originario di questa importante opera. Esso in tre punti principali ritoccava quello del 1914: lo ritoccava nella lunghezza, nel senso che mentre il progetto del 1914 prevedeva una lunghezza di 316 metri, quello del 1930 por-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

tava tale lunghezza a metri 349. E si badi che questa questione della lunghezza, onorevoli colleghi, se può sembrare una questione quasi di mercatura, tale realmente non è: tutta la disputa infatti verte sulle dimensioni di questo bacino, tutta la funzione di questo bacino dipenderà dalle dimensioni che esso potrà avere, perchè se si dovesse fare un bacino di carenaggio più o meno simile a quelli che si trovano in altri porti d'Italia, o un dopione di quelli che esistono nello stesso porto di Napoli, certamente non si raggiungerebbero quelle finalità che i nostri predecessori si proposero nella impostazione di questa grande opera. Oltre all'aumento della lunghezza si escogitò un'altra innovazione più importante: l'apertura di due porte laterali al posto di una sola, e tali da consentire il movimento delle navi e la loro difesa dagli inconvenienti dovuti al variare dei venti, che avrebbe reso difficile l'ingresso nel bacino medesimo. Infine si apportò un'ultima fondamentale modifica: quella cioè di dividere il bacino con un tramezzo (in termine tecnico: gargame), in maniera che questo bacino, benchè di notevoli dimensioni, fosse utilizzabile sia per le grandi navi, sia per quelle minori, rendendosi, attraverso questo gargame, divisibile in due sezioni del tutto indipendenti l'una dall'altra. Si prospettava così, tecnicamente ed economicamente, la possibilità di avere un grande bacino senza che occorressero grandi spese di esercizio e soprattutto con una facile adattabilità alle varie congiunture.

Fu nel 1932 che finalmente si dette incarico di iniziare i lavori, in conformità di questo progetto, alla ditta S. I. L. M., la quale sembrava la meglio attrezzata per condurli a termine. Nel 1939 si fanno gli stanziamenti e procedono le opere. Si giunge così al 1941, epoca in cui viene presentata, da parte del direttore dei « Bacini e scali » dell'epoca, una ulteriore modifica, invero di grande rilievo: quella cioè di aggiungere un altro tramezzo all'unico previsto dal progetto, di dividere cioè il bacino non più con un solo gargame, ma con due gargami, in modo da renderlo utilizzabile per navi di tutte le dimensioni, da quelle di massima portata a quelle più modeste.

La proposta fu accolta, e fu accolta perchè il programma che si voleva allora realizzare e che si sarebbe voluto portare a compimento mirava a dare a Napoli e al Mediterraneo un bacino adeguato alle più svariate esigenze che già si andavano appalesando nel campo marittimo e che rispecchiavano i crescenti progressi della tecnica costruttiva navale.

Si scelse Napoli — ed io ritorno a quello che ho detto in principio — non già per un favoritismo regionale, ma perchè Napoli rappresentava il baricentro del Mediterraneo, cioè il punto di confluenza delle rotte dell'Oriente e dell'Occidente; si scelse Napoli per la sua posizione geografica rispetto al canale di Suez e allo Stretto di Gibilterra; per la possibilità che aveva ed ha Napoli di essere il porto di smistamento di tutte le merci del Mediterraneo. Fu prescelta Napoli anche perchè, accanto a questa posizione geografica, essa ne aveva una, diremo così, economico-mercantile, dovuta allo sviluppo enorme che i traffici andavano prendendo nel porto. Le statistiche fanno sapere che dal 1900 al 1938, in meno cioè di un quarantennio, il traffico delle merci è aumentato nel porto di Napoli da 1 a 2,5 e il movimento dei passeggeri da 1 a 4,8.

Necessaria, quindi, questa costruzione per ragioni ovvie, ragioni che ancora bisognerà tenere presenti se si vorrà proseguire sulle orme del progetto iniziale. Napoli infatti è, per lo sviluppo della sua economia e per la posizione geografica cui ho fatto cenno, un porto destinato ad essere l'approdo di tutte le navi di grande portata, ma è evidente che, non avendo un bacino di carenaggio adeguato (cioè, per usare una espressione volgare, quella specie di stabilimento in cui la nave deve non solo essere portata per le necessarie riparazioni, ma anche per essere revisionata e pulita, perchè ogni nave ha bisogno, dopo una lunga navigazione, di essere pulita nella sua carena e messa a punto), è evidente, dicevo, che non ha potuto e non potrà richiedere l'approdo di molte grandi navi. Non parliamo poi della possibilità di reclamare l'armamento di grandi navi: è ovvio che per avere la base di armamento di una flotta occorre che vi sia tutto il necessario perchè la flotta possa rifornirsi, e come per gli uomini vi sono gli ospedali, per le navi occorre questa specie di ricovero per le riparazioni, per la manutenzione, per la pulitura. Fu così che queste tre ragioni concorrenti resero necessaria, utile, indispensabile la creazione proprio in Napoli del grande bacino di carenaggio.

Col passar del tempo si vennero poi ad aggiungere altri fattori. Ed infatti, mentre, come ho detto, si intensificava il traffico del nostro porto e si manifestava sempre più urgente la necessità di dotarlo di un grande bacino di carenaggio, si verificava un altro fatto, di preta tecnica navale, e di grande importanza: che cioè le navi, dal 1900 al 1937, al 1938, al 1939 (epoca in cui si è vera-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

mente cominciata questa opera di costruzione) tendevano ad essere sempre più grandi e quindi di maggior lunghezza. Dai tipi « Armando », per esempio, del 1912-13 — che erano navi sui 115-120 metri — si era arrivati a navi del tipo *Queen Elizabeth*, che misura circa 297 metri di lunghezza; senza parlare di quelle navi, che sono in impostazione in alcuni cantieri, come il transatlantico *Independence* avente una stazza di circa 60.000 tonnellate, e senza parlare di quei colossi, di cui tutti i giornali tecnici hanno dato notizia, che sono in progettazione in America per 100-105 mila tonnellate e che avranno una lunghezza di 320-330 e forse 350 metri.

Ora, se tutto questo fu considerato nel 1914 e negli anni successivi, durante i quali il progetto originario venne perfezionato, a maggior ragione dovrebbe influire oggi sulle decisioni che saranno prese. E dico dovrebbe influire perché il bacino di carenaggio di Napoli, come avete sentito, da 36 anni non si riesce ancora a costruirlo. Né queste sono opere che si ripetono ogni 10-15-20 anni: sono opere che si costruiscono per lunghissimi periodi di tempo, addirittura per secoli. Devono prevedere, quindi, e tener conto di tutti i possibili sviluppi tecnici della marina in genere.

Se nel 1914 e nel 1939 già si sentiva la necessità di dotare il porto di Napoli di un bacino adeguato alla importanza dei traffici che vi si svolgevano, e di dotarlo in conformità di quelli che si prevedeva sarebbero stati gli sviluppi della tecnica navale, è ovvio che oggi, che questi sviluppi si sono in gran parte realizzati, essi debbano essere tenuti presenti, tanto più che, come dicevo, le nuove navi hanno dimensioni sempre maggiori di quelle che sono state costruite negli anni passati.

Infine vi era e vi è un'ultima ragione, fondamentale: la carenza di bacini di carenaggio non soltanto in Italia, ma in tutto il Mediterraneo. Non è il caso di ricorrere a delle statistiche, ma, se si pensa — a parte il piccolo tonnello — che per le navi che vanno dai 150 ai 200 metri di lunghezza non vi sono in tutto il Mediterraneo che quindici bacini di carenaggio, che per le navi che vanno dai 200 al 250 metri non vi sono che 11 bacini di carenaggio e che per le navi che vanno dai 250 ai 280 metri ve ne è uno solo (quello di Genova), voi comprenderete che, dal momento che era stata genialmente progettata in Napoli la creazione di questo grande bacino di carenaggio, esso deve essere portato a termine con la massima sollecitudine, te-

nendo conto dell'enorme aumento di naviglio (circa 23 milioni di tonnellate) che, nonostante la guerra, si è registrato dopo di essa, e senza calcolare le numerose costruzioni navali attualmente in corso presso tutti i paesi del mondo.

Chi si occupa di questa materia sa che per ottenere la riparazione di una grande nave, o anche di una modesta nave, bisogna far la fila nei bacini. Io so di molti armatori i quali hanno dovuto (anche in tempi recentissimi) far riparare la loro nave o farla carenare all'estero, persino in India, con una incalcolabile perdita di valuta, e ciò perché vi è una vera pleora di navi nei vari bacini, compreso quello di Genova (che è il maggiore del Mediterraneo, perché tocca i 280 metri) e compresi anche quelli esistenti a Napoli, ove si lavora a pieno regime. Tutto questo fa comprendere come sia indispensabile munire Napoli di quest'opera, Napoli il cui porto, in gran parte ricostruito nelle banchine, nelle attrezzature, nella grandiosa stazione marittima, mancherebbe alla sua funzione, e vanamente sarebbe risorto, ove venisse ancora ritardato questo indispensabile complemento.

A Napoli non è che manchino i bacini di carenaggio, che anzi ve ne sono due: sono però di dimensioni modeste, l'uno di 112 metri, l'altro di poco più di 200, quest'ultimo poi, per errori di tecnica costruttiva, non può essere utilizzato se non per i tre quarti della sua lunghezza. Di conseguenza, nel Mediterraneo ci si trova nella condizione di non potere provvedere alla riparazione e alla pulitura delle navi di una certa lunghezza, se si eccettua Genova, che ha un bacino di carenaggio di 280 metri, cioè il più grande del Mediterraneo, benché anch'esso inadeguato alla stazza di tante navi moderne. Si intende che le navi possono essere portate anche in altri porti fuori del Mediterraneo, ma la questione che noi solleviamo è una questione prettamente economica nei riguardi del nostro paese, quella cioè di attirare moneta pregiata e di evitarne, quanto più sia possibile, l'uscita.

Pertanto, concludendo questa premessa, che può essere sembrata superflua, ma che tale non è, a mio modo di vedere, perché pone le fondamenta del problema, noi affermiamo la necessità di dotare quel grande centro marittimo del Mediterraneo che è Napoli di un bacino di carenaggio adeguato. Un bacino il quale, da una parte possa ospitare le navi delle maggiori dimensioni, molte delle quali non entrano nel Mediterraneo per le ragioni che ho dette innanzi; e dall'altra

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

abbia le caratteristiche tecniche stabilite nel progetto (cioè i due gargami intermedi), sicché si renda duttile, sarei per dire flessibile l'utilizzazione del bacino stesso, e tale da servire per navi di ogni stazza e portata.

Onorevole ministro, o si fa un bacino con queste caratteristiche, o si fa un doppione di quelli esistenti, una di quelle tante cose approssimative e incomplete che purtroppo abbondano nel Mezzogiorno, ma che non danno a nessuna delle nostre città la caratteristica indispensabile per assurgere al livello di altri centri più fortunati.

Io mi permetto portare all'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera alcuni dati dettati da un memoriale presentato al presidente della missione E. C. A. nel 1948, memoriale che è stato redatto da tecnici eminenti della materia, aventi anche autorità ufficiale: intendo dire gli ingegneri Basso del genio civile, Pignone della «Bacini e scali», e Cangemi, che dirige i lavori del bacino in costruzione. Il bacino di cui al progetto dovrebbe avere una lunghezza di circa 350 metri e dovrebbe essere suddivisibile in tre sezioni rispettivamente di metri 53, 144 e 124, nessuna delle quali, come si vede, costituisce un doppione con i bacini già esistenti rispettivamente di 112 e 210 metri. Dall'accoppiamento delle sezioni due a due si avranno due bacini rispettivamente di metri 197 e 176 oppure 276, per cui il nuovo bacino verrebbe utilizzato nelle lunghezze di metri 53, 124, 144, 176, 197, 268 e 349, consentendo la massima economia, in quanto per ogni gamma di lunghezza di nave si dovrà prosciugare la quantità minima di acqua.

Una delle obiezioni maggiori che si muovevano, infatti, e si possono ancora muovere a questo progetto, è la seguente: voi fate un grandioso bacino di 349 metri di lunghezza e, naturalmente, di corrispondente larghezza e profondità. Ma quante navi hanno bisogno di un bacino di 349 metri? Ecco che il progetto risponde dicendo: è un bacino di 349 metri, perché dobbiamo prevedere l'avvenire e dobbiamo creare un'opera per l'avvenire, però, attraverso un accorgimento tecnico, noi, questa grande conca, la suddividiamo, con due tramezzi, in altre conche, le quali, giocando simultaneamente nell'accoppiamento reciproco, daranno luogo alla possibilità di ben sei bacini minori, compreso, naturalmente, il bacino integrale, che è quello di maggiore ampiezza.

Questo fu il progetto e su questo progetto si iniziarono i lavori. La lunghezza originaria

della platea è già stata costruita per intero, e la platea per un bacino di carenaggio è l'opera principale, si può dire che ne è l'ossatura; sono state costruite le opere provvisorie, necessarie alla costruzione delle fiancate. Non vi parlo del doppio impalcato di cemento armato, non dei ponti per la sospensione dei cassoni in aria compressa, opere formidabili, che sono state tutte apprestate in origine e tenute in vita finché si è lavorato secondo le misure prestabilite, e che ora andrebbero in parte perdute ove non si mantenesse l'ampiezza originaria, quell'ampiezza corrispondente ad un programma, ad un criterio, a una qualche cosa che veramente darebbe a Napoli e al Mezzogiorno uno sviluppo maggiore rispetto alle sue condizioni precedenti.

Qual'è lo stato attuale delle cose? I lavori iniziati sul progetto primitivo furono portati avanti fino al marzo 1943; poi i bombardamenti, i danni di guerra arrestarono ogni cosa. Sono state fatte delle erogazioni, mi pare, di circa 530 milioni nel 1947 e soprattutto a titolo di riparazione di quei danni. Nel 1948-49 è stato assegnato un miliardo e 500 milioni per la prosecuzione dei lavori; sono state, secondo il comunicato che ho letto, stanziare dalla missione E. C. A. lire 1 miliardo e 700 milioni dal 1950 in avanti. Ma per fare che cosa? Per portare a termine che cosa? Una parte del bacino, o il bacino di carenaggio così come fu ideato, come io, con quella povertà di mezzi di cui dispongo, ho descritto? Insomma si vuol creare un'opera che risponda al criterio basilare cui fu ispirato o si vuol fare una opera approssimativa, parziale, frammentaria, come disgraziatamente si è fatto fin adesso?

Se questo mio dire è un po' acceso, onorevoli colleghi, è perché è doloroso dover constatare che dopo 36 anni non si riesce ancora a determinare non solo quella che deve essere l'opera, ma nemmeno quelli che devono essere gli elementi tecnici dell'opera, là dove la superba — e degnamente superba — Genova in due anni fece il suo bacino di carenaggio, che era allora formidabile e che rimane il maggiore del Mediterraneo. È doloroso che dopo tanti anni dobbiamo ancora domandarci come, se e quando si farà quello di Napoli, con quali criteri tecnici, finanziari e di politica marinara. Il bacino di carenaggio — ripeto — è quello ideato da coloro che ne proposero per primi la costruzione, è quello sul quale si sono iniziate le opere. Oggi o si porta a compimento questo progetto, oppure si farà una cosa monca. La necessità di questa costruzione è nelle cose stesse, non solamente nelle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

condizioni di carattere geografico della città di Napoli, ma nelle esigenze del Mediterraneo.

Io credo che l'onorevole ministro ci darà quelle chiarificazioni che noi attendiamo con ansia e mi auguro che esse non solo dimostrino le sue buone intenzioni, delle quali nessuno dubita, ma documentino anche l'adozione dei criteri necessari acciocché le buone intenzioni si traducano in fatti concreti ed in opere tangibili.

Noi meridionali abbiamo tante leggi, abbiamo la legge sulla bonifica, la legge per la Cassa per il Mezzogiorno, quella sulla industrializzazione, tutte cose ottime, non lo metto in dubbio. Ma la città di Napoli di queste cose ottime ha potuto usufruire molto parzialmente. Il problema agricolo è secondario per Napoli. Le industrie del Mezzogiorno potranno avere un po' di ossigeno, ma ci vorrà molto tempo prima che si sviluppino seriamente.

Oggi invece, dinanzi al Ministero dei lavori pubblici e dinanzi al Governo, è sul tappeto un problema concreto, che riguarda Napoli e il Mezzogiorno: si tratta del traffico marittimo. È un settore della vita economica e del lavoro a cui, forse, non si dà ancora tutta l'importanza necessaria. Questo problema investe l'Italia e il Mediterraneo, particolarmente il Mezzogiorno. Infatti anche l'onorevole Latanza si è inserito in questo dibattito con una richiesta di precisazioni sulla sorte del bacino di carenaggio di Taranto. Io plaudo a tale richiesta, perché non ritengo si debba in questa materia creare alcuna esclusività. Certo, non penso che si possa creare in ogni città d'Italia un grande bacino di carenaggio come quello che dovrebbe sorgere a Napoli; ma ritengo che altri bacini, come altri porti, potranno avere il loro sviluppo nel Mezzogiorno. Si tratta soltanto di coordinare le funzioni di questi porti e di questi bacini. Per la carica ricoperta al Ministero della marina mercantile, so bene quante difficoltà e quante piccole gelosie angustiano i porti del meridione. Un porto vorrebbe avere il sopravvento su un altro; un altro porto vorrebbe avere il monopolio del traffico, ecc. Io dico invece che tutti possono vivere. Dobbiamo trovare solo il modo di coordinare la loro attività, in maniera che ognuno possa esplicare la sua funzione senza danneggiare l'altro.

Ma, per il bacino di carenaggio di Napoli, io ritengo si tratti di un problema veramente fondamentale per la vita della città. Mentre tutti gli altri problemi potranno avere una soluzione differita, questo invece è di una attualità palpitante. Cerchiamo di risolverlo, per

ché dalla soluzione di questo problema discenderà la soluzione di tanti altri problemi cittadini.

Noi non desideriamo soltanto assicurazioni sul proseguimento dei lavori. Queste assicurazioni furono date dall'onorevole Camangi al Senato. Qui, il problema è di creare un'opera che sia fonte di lavoro e di sviluppo economico del Mezzogiorno e della provincia di Napoli.

Noi abbiamo delle leggi. Però, nessuno desidera, nel Mezzogiorno, quella forma quasi periodica di erogazione di fondi che spesso è interpretata come un modo per tenere in piedi una fragile impalcatura, un sistema di beneficenza che davvero non ci inorgolisce. Noi vorremmo invece qualche cosa che ci mettesse in condizione di sollevarci da noi, con il nostro lavoro, la nostra volontà, la nostra intelligenza.

A lato di questo problema — come ho detto in principio — ne affiorano numerosi altri: problemi tecnici di costruzione, problemi finanziari, problemi di marina mercantile.

Io ho una grande fiducia nell'onorevole ministro, perché è meridionale e perché ha un'anima marinara. È un isolano, e gli isolani sono tutti marinari. E poi egli è stato il primo ministro della marina mercantile. E — sia detto senza lusinghe: tutti sanno che non vi sono adusato — egli ha lasciato tracce notevoli all'inizio difficile della vita di quel dicastero. Per queste ragioni penso ch'egli si interesserà del problema. La soluzione di questo problema ci solleverebbe molto. Se non lo si risolvesse, si continuerebbe a dire che il Mezzogiorno è il paese dove fioccano le promesse, ma i fatti concreti si realizzano con difficoltà, è un paese (e vorrei essere un profeta fallace, contraddetto dagli avvenimenti) condannato a rimanere il paese dell'eterno lamento e dell'eterna miseria! (*Vivi applausi*).

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

LIGUORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli ministri, l'ampia, interessante e appassionata trattazione del collega onorevole Salerno mi obbliga a ridurre al minimo, come del resto è mio costume, la mia esposizione.

Indubbiamente il problema del grande bacino di Napoli è di vitale importanza non soltanto per la nostra città, non soltanto per il Mezzogiorno ma per tutta l'Italia, per il bacino del Mediterraneo, di cui Napoli è il fulcro. Non potrà, invero, onorevoli colleghi, risorgere il porto di Napoli e diventare sul serio un porto di armamento, capolinea di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

grandi transatlantici, centro di riparazioni navali, base navale importante, senza la costruzione, il completamento di un adeguato bacino, così com'era stato previsto nel progetto del 1941, al quale ha alluso il collega Salerno. Oggi a Napoli non si possono carenare o riparare navi al di sopra delle 13 mila tonnellate di stazza lorda.

L'attuale bacino ha una lunghezza di 210 metri ed è utilizzabile, per un difetto di costruzione, solo fino alla lunghezza di 176 metri.

Orbene, guardiamo un po' le statistiche, che sono noiose, ma interessanti quando si trattano argomenti di questo rilievo. Guardiamo sul *Lloyd's Register* del 1° luglio 1950 quante siano, nel tonnelloaggio mondiale, queste navi dalle 10 mila alle 15 mila tonnellate, dalle 15 mila alle 20 mila tonnellate, dalle 20 mila tonnellate di stazza lorda in su. Nella prima categoria abbiamo 880 navi per 9.530.000 tonnellate; da 15 a 20 mila tonnellate abbiamo 70 navi, per un totale di 1.190.000 tonnellate; da 20 mila in su abbiamo 56 navi per un totale di 1.563.000 tonnellate. Abbiamo quindi un complesso di tonnelloaggio mondiale di navi che non potrà mai essere carenato nel bacino di Napoli, se questo non sarà completato nelle sue dimensioni, di 1.006 navi per un totale di 12.283.000 su 82.575.915 tonnellate, cioè oltre il 15 per cento delle navi in esercizio.

L'Italia, pur nelle sue attuali condizioni, ha: da 10 a 15 mila tonnellate, 25 navi per un totale di 264.000 tonnellate; da oltre 20 mila tonnellate, 4 navi per un totale di 96.246 tonnellate; quindi un totale complessivo di 29 navi per 360.246 tonnellate.

Ancora un dato ed ho finito con queste statistiche.

Le nuove costruzioni mondiali, indice importantissimo in questo momento, sono le seguenti: da 10 a 14.999 tonnellate, 114 navi; da 15 a 19.999 tonnellate, 45 navi; da 20 a 24.999 tonnellate, 9 navi; da 25 a 29.999 tonnellate, 4 navi; oltre 30 mila tonnellate, 1 nave, totale: 173 navi.

In Italia abbiamo in costruzione 7 navi per 131 mila tonnellate al di sopra dei tonnelloaggi indicati.

Insisto: tutte queste navi non potranno essere carenate nel porto di Napoli.

Non ripeterò la lunga, dolorosa storia delle trattative e del progetto del bacino, che risalgono al 1914 (progetto Enrietti). Nel 1922 il Governo decise di riprendere la costruzione. Nel 1930 nuovo progetto, per un bacino di 210 metri, e finalmente, nel 1941, proposta dell'amministratore dei bacini e scali di un

bacino di 349 metri di lunghezza su progetto dell'ingegner Greco, tecnico di valore, attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel 1939 il lavoro era stato ripreso, nel 1941 — e questo è un punto molto importante — l'amministratore della Società Bacini, ingegnere Pignone, propose di dividere il bacino, mediante due porte, in tre sezioni. L'azione svolta dal 1946 in poi per la ripresa dei lavori fu molto intensa: l'ingegner Pignone presentò un ampio rapporto, che ho qui nella sua traduzione inglese, che fu mandato all'E.C.A.

Veniamo ora alle dichiarazioni ministeriali.

Il ministro Tupini, in risposta a un'interrogazione dell'onorevole La Rocca, il 21 novembre 1949, diceva che la spesa era prevista in 4 miliardi e mezzo, che erano stati appaltati lavori per 1 miliardo e mezzo, che l'E.C.A. proponeva di ridurre il bacino da 350 a 250 metri, ed affermava: « Noi non abbiamo rinunciato al nostro progetto, che è rimasto quale era originariamente. Sappiamo che dovrà essere eseguito entro un numero di anni non superiore a tre. Il primo lotto è già appaltato, terminato il secondo, insisteremo per il completamento dell'intero progetto, a spese del fondo lire. Se non ci riusciremo, dovremo ricorrere ad altre risorse, che a suo tempo speriamo di trovare. Frattanto, ci guarderemo bene dal pregiudicare l'intera opera ». Queste le dichiarazioni del ministro Tupini.

Nel luglio scorso vi fu una campagna vivace della stampa napoletana, in quanto pareva che i lavori si dovessero interrompere. Io presentai una interrogazione il 18 luglio; vennero poi quelle degli onorevoli Porzio e Salerno. Ebbene, proprio la risposta data dal sottosegretario di Stato Camangi in Senato all'interrogazione Porzio mi ha deciso a trasformare la mia interrogazione, non ancora discussa, in interpellanza. L'onorevole Camangi, dopo di aver accennato alla spesa erogata, ai fondi stanziati, prosegue: « Le discussioni, come naturalmente richiedeva l'importanza del problema, furono piuttosto lunghe ed approfondite, ed oggi possiamo dire che il bacino di carenaggio di Napoli non subirà alcuna modificazione rispetto al progetto iniziale. L'equivoco che è nato circa la lunghezza va spiegato in questo modo: il bacino, nel suo progetto iniziale, è composto praticamente di due bacini, uno lungo metri 293, e l'altro metri 56, per un totale di 349 metri. La discussione alla quale ho fatto cenno poco fa — quella di ordine tecnico con la missione dell'E. C. A.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

— verteva sulla lunghezza del primo dei due bacini, e cioè quello di 293 metri, in quanto vi era una proposta di ridurre questa lunghezza a metri 228. Ho già detto e ripeto che questa discussione si è risolta con la conferma del bacino di 293 metri ».

Ebbene, queste dichiarazioni del sottosegretario di Stato per i lavori pubblici sono in contrasto con le comunicazioni ministeriali, alcune delle quali sono state già lette, mentre un'altra la leggerò io.

Nell'agosto del 1950 il ministro della marina mercantile, in seguito all'inizio della campagna di stampa e alla presentazione di interrogazioni, diceva che i lavori sarebbero stati proseguiti senza interruzione fino al completamento dell'opera nella lunghezza di 998 piedi, e cioè metri 301 (essendo il piede pari a metri 0,3049). Il 16 agosto il Ministero dei lavori pubblici confermava questo comunicato. Nuove insistenze del presidente dell'Ente autonomo del porto: si faceva rilevare che erano insufficienti i 301 metri. Riunione in prefettura; il 16 settembre veniva emesso un comunicato, con il quale si davano assicurazioni: « il professore Greco, presidente della terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha illustrato le circostanze tecniche ed economiche relative allo svolgimento dei lavori del grande bacino di carenaggio e, in particolare, l'opera assidua e fervida del ministro Aldisio, per conseguire la continuità dei lavori, che, per lotti successivi, saranno proseguiti fino al loro completamento nelle dimensioni progettate ».

A parte il fatto che il sottosegretario Camangi parlò di due sezioni, là dove, secondo il progetto, si tratta di tre sezioni, che rendono possibile la utilizzazione di sei bacini, di cui tre che lavorino contemporaneamente e uno che lavori da solo per le grandi navi (i 293 metri dovrebbero essere suddivisi in due sezioni), non si comprende come sia venuta fuori questa dichiarazione relativa ai 301 metri o ai 998 piedi, che non trova alcuna rispondenza in nessuno dei progetti.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Chi l'ha fatta questa dichiarazione?

LIGUORI. È in un comunicato del Ministero della marina mercantile.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Forse siamo in troppi a parlare; e qualcuno cerca di intorbidare ancora di più le idee.

LIGUORI. Noi desideriamo, appunto, un'ampia chiarificazione e siamo sicuri che ella, onorevole ministro, farà esplicite e precise dichiarazioni in proposito, in modo da porre fine a queste discussioni e da farci

sapere come andrà a finire questa questione del bacino di Napoli.

Il frazionamento dei lavori è dannoso e credo che gravi di molto sui costi di tutto il lavoro. Non basta, come si è accennato nei vari dispacci e nelle dichiarazioni ministeriali, avere una visione unitaria, con cui tendere alla costruzione del lavoro completo, sia pure a vari tratti; è necessario pensare, anche per ragioni economiche, che fin da ora i lavori si facciano effettivamente per l'opera completa, poiché v'è una quantità di lavori che va perduta agendo in tal modo e per le continue interruzioni.

Non basta un bacino di 293 metri. Io insisto per l'esecuzione dell'opera completa.

Evidentemente, sussistono tutte quelle obiezioni dell'E. C. A., alle quali aveva alluso il ministro Tupini nelle dichiarazioni che ho ricordato. « Il bacino di 349 metri — diceva il ministro — avrebbe avuto, secondo la commissione E. C. A. tale ampiezza, da potere carenare le navi della più grande stazza esistenti nel mondo; di queste navi ne esistono soltanto 30 ».

Abbiamo già visto le statistiche: le navi di stazza più grande, che non potrebbero entrare neppure in un bacino di 293 metri, sono numerose.

Quel che è importante è soprattutto la tendenza delle nuove costruzioni verso un notevole aumento del tonnellaggio unitario, per risparmiare sui costi dei trasporti. L'esempio più luminoso ci è dato, onorevole ministro, dalle petroliere. Prima dello scoppio della guerra, le petroliere più grosse erano di 15 mila tonnellate; oggi siamo già alla co-costruzione di petroliere di 38 mila tonnellate. Questa è una tendenza decisiva per il progetto di un bacino, perché la previsione di quello che potrà succedere nei decenni futuri è di grande rilievo.

Esempio importante è quello del canale di Panama. Mi raccontava un armatore che nel 1914, dopo l'inaugurazione di quel canale, egli faceva notare ad uno dei costruttori che si trattava di opera veramente grandiosa e che le maggiori navi allora esistenti passavano largamente attraverso il canale. La risposta del costruttore fu questa: « Noi prevediamo quello che succederà nel futuro; non guardiamo alla situazione attuale della marina mercantile mondiale ». È ovvio: siamo passati dal *Titanic* del 1914 all'*Independence* di 60 mila tonnellate.

Si noti che nel canale di Bristol, dove sono i porti di Cardiff e di Bristol ed altri porti destinati esclusivamente al carico di merci e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

non di passeggeri — i tonnellaggi maggiori sono quelli delle navi da passeggeri e delle petroliere — si sta costruendo un grande bacino superiore ai 300 metri. L'esempio che ci viene dall'Inghilterra è notevole.

Napoli ha una posizione geografica ideale per il trasbordo delle merci e lo scalo dei passeggeri. Le merci sbarcate dal 1900 al 1938 sono aumentate da 1 a 2,5; i passeggeri da 1 a 4,8. L'emigrazione ha avuto un incremento notevolissimo fino alla contrazione per la guerra 1914-18. Nel 1913 arriviamo a 560.000 emigranti partiti da Napoli. Sopraggiunsero poi le leggi restrittive, ma prima ancora di esse eravamo arrivati (dopo l'interruzione bellica suddetta) a 600 mila emigranti partiti da Napoli.

Per quanto riguarda il movimento dei turisti, nel 1938 abbiamo avuto 60 mila turisti sbarcati a Napoli su navi in gran parte non riparabili e non carenabili in quel porto. Fatto rilevante, per quanto riguarda i traffici e la base navale, quello del 1943-46: tutti noi napoletani abbiamo negli occhi la visione di quello specchio di acqua gremito, all'epoca dell'occupazione alleata, di navi, persino alla fonda davanti all'imboccatura del porto. Napoli era diventata un centro di primissimo ordine nel traffico mediterraneo, soprattutto nei confronti dell'oriente. Si parlò allora di un movimento nel porto di Napoli superiore a quello del porto di New York. Il movimento ricordato, l'aumento del tonnellaggio unitario delle navi, tutto consiglia che il grande bacino di Napoli sia costruito nelle dimensioni di 349 metri.

Un'ultima osservazione. Dei bacini del Mediterraneo, 13 non arrivano a 100 metri di lunghezza, 9 variano dai 100 ai 150 metri, 15 dai 150 ai 200, 11 dai 200 ai 250, uno da 250 a 280 (quello di Genova), uno è di 293 metri. Quasi tutti i bacini di circa 250 metri sono per navi da guerra (Malta, Taranto, La Spezia); solo uno è adatto a navi mercantili, quello di Venezia, lungo 250 metri, oltre a quello di Genova già nominato.

Avviandomi alla conclusione di questa mia breve e disadorna esposizione, insisto sull'osservazione già fatta che l'uso del bacino sarà reso più economico ed efficace dalla sua divisione in tre parti e non due come si è detto nella risposta al Senato. In tal modo avremo bacini utili per metri 53, 124, 144, 176, 197, 268 e infine per l'intera lunghezza di 349 metri.

Né si accenni alle inevitabili restrizioni dovute all'attuale situazione internazionale e alle attuali difficoltà. È recente un comu-

nicato dell'E. C. A., pubblicato dall'*International News Service* in cui si accenna ai nuovi orientamenti per l'impiego dei fondi E. C. A.: «È ormai certo — è detto in quel comunicato — che gli investimenti E. C. A. in programmi per l'attuazione di attrezzature di trasporti e comunicazioni, nonché di valorizzazioni coloniali, avranno la precedenza assoluta nel quadro della politica di riarmo. Gli aeroporti, i porti, le reti telefoniche, i servizi di auto-aero-trasporti saranno favoriti, data la loro evidente utilità bellica».

Se a Napoli vogliamo avere una base navale importante, abbiamo necessità di questo grande bacino. Oggi che i lavori sono ben avviati sotto la direzione di tecnici di valore quali gli ingegneri Basso e Gangemi, occorre decidere l'acceleramento delle opere in corso e il completamento del bacino. Bisogna provvedere a stanziare i fondi sui bilanci futuri. Lo chiedono le nostre maestranze, che vogliono continuare a lavorare in una città dove, purtroppo, è forte la disoccupazione — come ella sa, onorevole ministro — lo chiedono quanti operano e si propongono di operare per l'incremento del traffico marittimo. La vita e la fortuna di Napoli sono strettamente legate al mare e al suo porto; l'economia di Napoli, l'economia marittima di tutta l'Italia esigono il rapido completamento del grande bacino. (*Vivi applausi*).

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

LATANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro. V'è un proverbio che dice: non v'è due senza tre. Dopo i brillanti interventi dell'onorevole Salerno e dell'onorevole Liguori sul bacino di carenaggio di Napoli, permettete anche a me di svolgere questa mia interpellanza, riguardante il completamento del bacino di carenaggio di Taranto. Il problema che io tratto non vanta la notevole anzianità che può invece vantare quello del bacino di carenaggio di Napoli; però, in compenso, esso ha la jattura, purtroppo grave, e piuttosto frequente nel nostro paese, di rientrare nella competenza di due o più ministeri. Sono quei problemi per i quali spesso sorgono questioni di competenza con conseguenti palleggiamenti di responsabilità da un ministero all'altro, per cui un'esigenza che normalmente dovrebbe essere risolta in un determinato tempo, nella migliore delle ipotesi, comporta, per la sua soluzione, un tempo doppio del necessario. La divergenza sulla competenza, che viene da tempo rigettata da un ministero all'altro, per la soluzione del completamento del ba-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

cino di carenaggio di Taranto, trae la sua origine dalla mia stessa città, dalla città di Taranto, che molti hanno definito, con espressione felice, una « città a mezzadria »; mezzadria fra la marina militare e la popolazione civile. Riconosco subito che il ministro Aldisio, come è avvenuto anche per il bacino di carenaggio di Napoli, ha solo ereditato, e da poco, l'attuale situazione del bacino di carenaggio di Taranto. Ma, ora, è assolutamente necessaria una decisione urgente, specie perché il problema del quale io mi accingo a trattare i contorni, non è solo di carattere regionale, ma ha ripercussioni ben più vaste e profonde. Ho già avuto occasione di occuparmi di esso in quest'aula, il 30 ottobre del 1948. Da allora sono trascorsi oltre due anni, e non solo il problema non è stato risolto, ma non si vede neppure un avvio alla sua risoluzione. A conferma dell'importanza di questo completamento sta il fatto che, dopo l'iniziativa presa il 30 ottobre 1948 da singoli deputati (vi fu l'ordine del giorno firmato da me, dall'onorevole De Maria e dall'onorevole Gabriele Semeraro), ora l'iniziativa è passata all'intero gruppo parlamentare pugliese della democrazia cristiana, il quale, sere or sono, all'unanimità, ha votato e approvato un ordine del giorno del quale io vi darò lettura nel corso della mia trattazione.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

LATANZA. In quali termini si pone la richiesta del completamento del bacino di carenaggio di Taranto? Nell'agosto del 1939 il fascismo decise di fare la costruzione di un grande bacino di carenaggio nel mar Grande di Taranto. I lavori furono iniziati e andarono avanti fino all'ottobre 1943; da quel momento, per i noti eventi, i lavori stessi furono sospesi. Dopo il 1943 il problema è stato ripreso molte volte, da uomini politici responsabili e dai ministeri competenti, ma non è stato ancora avviato ad una soluzione.

Ecco perché sorse la necessità di presentare, il 30 ottobre 1948, l'ordine del giorno al quale prima ho accennato. Quest'ordine del giorno diceva:

« La Camera, constatata la necessità che i lavori relativi al bacino di carenaggio di Taranto, già per due terzi eseguiti, vengano con sollecitudine proseguiti e ultimati per evitare la totale perdita delle opere finora realizzate, che ammonterebbe a vari miliardi; tenuta presente l'importanza nazionale e soprattutto internazionale di tale bacino che,

per i suoi eccezionali dati tecnici e per la sua posizione topografica e logistica, una volta ultimato, verrebbe ad essere il primo fra tutti i bacini di carenaggio finora costruiti o in corso di costruzione in tutto il Mediterraneo, invita il Governo a voler costituire con urgenza una commissione composta dai rappresentanti dei Ministeri della difesa, della marina mercantile, dei lavori pubblici e del tesoro, col compito di studiare la questione e di fare le opportune proposte perché l'opera sia sollecitamente completata con i fondi del bilancio dello Stato, oppure con quelli del piano E.R.P. ».

La discussione avveniva sul bilancio del Ministero della difesa, onorevole Pacciardi, e in quella occasione il ministro della difesa — le cui dichiarazioni rappresentano la più autorevole testimonianza alla tesi che io qui sosterrò — così rispondeva: « Per quanto riguarda i bacini di carenaggio di Taranto e di Napoli, abbiamo richiesto gli elementi precisi al Ministero dei lavori pubblici, per cortesia verso i colleghi, benché la materia sia di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici. Da elementi forniti da quel dicastero, risulta che il completamento del bacino di carenaggio è in corso di costruzione a Napoli per una spesa di 4 miliardi e 500 milioni, con tre anni di lavori. Per il completamento del bacino di carenaggio in corso di costruzione a Taranto è prevista la spesa di un miliardo, con lavori per un anno e mezzo. Poiché i lavori corrispondono al 40 per cento per il bacino di Napoli e al 70 per cento per quello di Taranto, con lettera in data di ieri, diretta al Presidente del Consiglio, al ministro del tesoro e al ministro Tremelloni è stata prospettata la possibilità che si metta un contributo a carico dello Stato e del piano Marshall per dare così impulso al bacino di carenaggio di Taranto, che è costruito per il 70 per cento. È stato anche comunicato che questo bacino, ove fosse ritenuto opportuno per l'economia nazionale, potrebbe essere ceduto alla marina mercantile o alle industrie private, avendo esso caratteristiche tali da consentire l'immissione dei più grandi piroscafi in servizio sulle linee intercontinentali ».

Da queste dichiarazioni, che il ministro Pacciardi ha fatto in risposta all'ordine del giorno da me presentato, balza evidente la prima considerazione. Poiché il ministro Pacciardi afferma: « benché la materia sia di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici », è evidente che il ministro dice che la questione non è di sua competenza. Ma il ministro della

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

difesa dice ancora di più: l'amministrazione militare, se sarà necessario, arriverà anche alla cessione del bacino.

Ora, quali erano i motivi che ci avevano indotto a presentare l'ordine del giorno? In altri termini su che cosa fondavamo, e fondiamo oggi, questa richiesta, che allora veniva fatta da tre deputati, ma che oggi io presento in quest'aula a nome di tutto il gruppo parlamentare pugliese della democrazia cristiana?

Primo motivo: l'opera è già compiuta per il 70 per cento, e si sono spesi sinora, onorevole ministro, oltre 4 miliardi di lire, rapportate ai valori attuali.

Secondo motivo: per la continuazione e il completamento dell'opera (parte muraria) occorre solo un miliardo e il tempo di un anno e mezzo, secondo la stessa dichiarazione del ministro Pacciardi. Terzo motivo: se l'opera non si completasse subito, la nazione subirebbe una perdita nella sua economia di oltre 4 miliardi (miliardi raccolti fra i contribuenti italiani). Quarto motivo: risparmio delle spese di manutenzione straordinaria. Questo bacino è rimasto in piedi dal 1943 ad oggi con degli accorgimenti, con dei sistemi di fortuna, con delle tute che tengono fin che tengono. Per queste spese di manutenzione straordinaria a carico dello Stato (sia bilancio del Ministero dei lavori pubblici o della difesa, è sempre spesa dello Stato, onorevole ministro) si tenga presente che solo nell'esercizio 1948-49 — e ne sono passati sinora 7 — si sono erogati circa 25 milioni!

Né va taciuto che, se completato, il bacino di carenaggio di Taranto avrebbe su tutti gli altri del Mediterraneo i seguenti vantaggi: la favorevole posizione geografica di Taranto ed i particolari requisiti tecnici del bacino. Il bacino di carenaggio di Taranto ha una lunghezza di 403 metri e con le opportune applicazioni dei gargami che, come brillantemente ha spiegato l'onorevole Salerno, danno la possibilità di utilizzare i bacini in varie dimensioni, può essere utilizzato nella sua intera lunghezza, oppure nelle seguenti combinazioni di progetto: 98 + 279 metri; 128 + 249 metri; 173 + 204 metri. Per il bacino di Napoli, come abbiamo ora ascoltato, la lunghezza pare che non sia stata ancora definita. Per gli altri bacini del Mediterraneo, le cifre sono quelle ora indicate dai colleghi Salerno e Liguori e che io precisai nel mio intervento del 1948. Dove carenano oggi le navi che trafficano nel Mediterraneo? A Malta, a Gibilterra o ad Alessandria, tranne che risalendo rispettivamente tutto l'Adriatico o tutto il Tirreno non vadano a carenare

a Venezia o a Genova. Quale è la situazione dei bacini di carenaggio dei tre porti esteri che ho ricordato? Malta ha cinque bacini di carenaggio, il più lungo dei quali è di 242,93 metri; Gibilterra ne ha tre, il più lungo dei quali è di 171,71; Alessandria ne ha uno, lungo 162 metri.

Guardiamo adesso, per le considerazioni che svolgerò appresso, la situazione dei bacini di carenaggio dell'Adriatico. A Venezia vi sono tre bacini, il più lungo dei quali è di 250 metri; Trieste ha pure tre bacini, il più lungo dei quali è di 139 metri; a Pola vi sono due bacini civili e uno militare, il più lungo dei quali è di 166,37 metri. Di modo che, una nave transitante in Adriatico, se è oltre i 166 metri, può andare a carenare solo a Venezia, dove si fa una lunga fila e si attende un notevole tempo per carenare; se di oltre 250, questa nave va in porti esteri, dove lascia valuta, molto spesso valuta estera, e dà lavoro a stranieri, tranne che non si voglia sostenere l'assurda tesi che questa nave debba fare il giro di tutta l'Italia per andare a carenare a Genova, dove v'è l'unico bacino del Mediterraneo che è lungo 280 metri.

Ecco dunque l'importanza, che risulta da questa mia esposizione, della possibilità di carenamento a Taranto, rotta normale per i traffici del Mediterraneo, ed in special modo per le petroliere, che tanto trafficano oggi in questo mare, poiché Taranto è protesa verso i grandi centri petroliferi: Iran, Iraq, Arabia Saudita. Inoltre, se si potesse realizzare il completamento, il bacino di carenaggio sarebbe anche di grande utilità per la flotta militare.

L'Italia, in conseguenza del trattato di pace, ha oggi una flotta esigua, ma ha buone possibilità di potersi rapidamente riportare a quella che era ieri la sua consistenza. Io credo a questo, onorevole ministro, lo credo, perché sono convinto che in relazione proprio agli attuali sviluppi della situazione politica internazionale, la flotta italiana, questo magnifico, poderoso complesso, ritornerà ancora sui mari d'Italia e sui mari del mondo, imponente e superbo come ieri, questa flotta che ha conosciuto tante vittorie e che anche nell'ultimo conflitto, perduto per l'Italia, ha ottenuto il riconoscimento del suo alto valore dallo stesso nemico.

Sono proprio le vicende di questa politica che oggi si svolge a far sì che la marina d'Italia debba ritornar presto ad essere quella che era, e più ancora. Per la flotta estera, invece — parlo della flotta militare — vi svolgerò alcune considerazioni in seguito. Il ba-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

cino di carenaggio di Taranto, se completato, sarebbe anche di notevole utilità alla flotta mercantile. È un luogo comune che si è creato quello di ritenere che Taranto non abbia alcun traffico mercantile: è indubbiamente vero che Taranto non ha il traffico di Genova, ma anche Taranto ha i suoi traffici mercantili.

Vi leggo qui un elenco che ho avuto dalla camera di commercio di Taranto sulle richieste di carenamento fatte da piroscafi di cui vi darò i nomi, richieste inevase, nonostante il fatto — badate — che a Taranto la presenza di altri due bacini militari, molto di sovente prestati per esigenze civili, dia un certo sfogo a queste domande di carenamento. Vi leggo, dunque, per ordine cronologico un elenco delle navi che hanno chiesto il carenamento a Taranto, facendovi però rilevare come tali dati siano soltanto quelli raccolti dal comune di Taranto, siano cioè da considerarsi inferiori a quelli reali: 18 febbraio 1948, vapore tipo *Liberty* (italiano); 3 settembre 1948, piroscafo *Livanos* (bandiera turca); 30 novembre 1948, piroscafo *Sfinge* (italiano), 17 luglio 1948, piroscafo *Utilitas* (italiano); 7 gennaio 1949, t/c *Diodato Tripovich* (italiano), di tipo T-2; 18 gennaio 1949, transatlantico *Nea Hellas* (bandiera greca); 10 marzo 1949, t/c *Strombo* (italiana), di tipo T-2; 3 aprile 1949, m/c *Ombria* (italiana), da tonnellate 10 mila; 20 aprile 1949, *Ramona* (estera), da tonnellate 16 mila; 17 giugno 1949, m/c *Giovi* (italiana), da tonnellate 8 mila; 18 giugno 1949, petroliera turca da tonnellate 9 mila; 22 agosto 1949, piroscafo *Orsolina Bottiglieri* (tipo *Liberty*); 31 agosto 1949, t/c *Elia B.* (italiana), di tipo T-2; 15 settembre 1949, piroscafo *Voluntas* (bandiera italiana), da tonnellate 7 mila; 1^o ottobre 1949, piroscafo *Castagna* (bandiera italiana), da tonnellate 12 mila; 30 novembre 1949, p/c *Saint Moritz* (bandiera svizzera), da tonnellate 8 mila; 11 febbraio 1950, t/c di bandiera americana, da tonnellate 16 mila (tipo T-2); 16 marzo 1950, p/c *Palmire* (bandiera francese), da tonnellate 22 mila; 5 luglio 1950, piroscafo *Usureale* (bandiera italiana), da tonnellate 10 mila; 8 luglio 1950, p/c *Laura Corrado* (bandiera italiana), da tonnellate 12 mila.

Queste sono le richieste raccolte dall'ufficio di statistica del comune di Taranto. Però io ho qui con me altri dati, dei quali vi risparmio la lettura, fornitimi dalle agenzie di navigazione, che mi segnalano altri piroscafi, non compresi tra i precedenti, i quali hanno, pur essi inutilmente, fatto richiesta di carenare a

Taranto. La stampa locale, poi, parla di oltre 60 richieste di carenamento rimaste inevase.

L'altro elemento sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro è il particolare ambiente di favore nel quale verrebbe a funzionare il bacino di carenaggio di Taranto, se completato.

A Taranto, come è noto, v'è l'arsenale militare marittimo (è il primo del paese), vi sono i cantieri navali tarantini ex Tosi (oltre 3 mila operai) ed altri cantieri minori, ma vi sono soprattutto delle maestranze altamente specializzate le quali, attraverso decenni e decenni, hanno acquistato tale una padronanza ed una sicurezza nel loro lavoro da dare assoluta garanzia agli armatori che decidessero di dirigere i loro scafi su Taranto. Poi — e qui vi è un aspetto regionalistico del problema, ma regionalistico fino a un certo punto, perché interessa anche tutta la nazione — non va dimenticato che a Taranto esistono colossali depositi petroliferi. Essi sono distinti in depositi petroliferi di « grezzo » nel mar Grande, e in depositi petroliferi di « fino » nel mar Piccolo. È da notare che semplicemente i depositi petroliferi di « grezzo », tutti interrati, hanno una capacità di oltre 600 mila tonnellate. Onorevole ministro, lascio a lei giudicare se questo complesso di opere, che, a realizzarlo oggi costerebbe chissà quanti miliardi, debba invece essere tenuto lì inutilizzato anziché essere collegato, com'è stato proposto, con un oleodotto a Bari, ove vi sono le grandi raffinerie dell'A. N. I. C., ed essere così utile per l'economia generale del paese.

Un'altra considerazione, sempre rispetto all'ambiente: a Taranto, come ella sa (apro una brevissima parentesi) vi è la famosa questione del ponte, del quale la garanzia è scaduta da tanto tempo, ponte che non riusciamo ancora a sostituire, forse, per quei motivi ai quali, si richiamava prima l'onorevole Salerno quando parlava delle difficoltà che si frappongono al Mezzogiorno per la risoluzione dei suoi problemi.

Ora, il bacino di carenaggio del quale qui io chiedo il completamento è ubicato nel mar Grande e quando, a suo tempo, fu progettato, fu lì ubicato non senza una ragione logica: la presenza del ponte girevole. Pensi lei, onorevole ministro, che cosa accadrebbe se, nella ipotesi malaugurata di una guerra, o anche, in tempo di pace, il ponte cadesse! Tutto il mar Piccolo e ciò che in esso è sito (le installazioni cantieristiche, l'arsenale, le navi e tutta la grande attività che in esso si sviluppa) sarebbe completamente bloccato.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

Ma non basta, onorevole ministro: la provincia di Taranto, com'ella certamente sa, è fra quelle nelle quali più alto è il coefficiente di disoccupazione. Se, invece, avessimo questi lavori, certamente potremmo dire al Governo che non abbiamo più bisogno dei corsi di qualificazione o di riqualificazione a ciclo ricorrente e, in genere, di tutti quei provvedimenti di altissimo e nobile contenuto sociale, che però comportano considerevoli spese per lo Stato, tutti rivolti a fronteggiare la disoccupazione.

Sono queste le considerazioni che mi spinsero a presentare un ordine del giorno il 30 ottobre 1948 e che oggi hanno portato all'approvazione di un secondo ordine del giorno, da parte del gruppo parlamentare democristiano pugliese; approvato all'unanimità e che dice questo:

« Il gruppo parlamentare pugliese della democrazia cristiana, riunitosi per discutere la situazione economica e politica della regione, ritenendo che uno dei principali problemi della Puglia ancora in attesa di soluzione sia il completamento del bacino di carenaggio di Taranto, per le seguenti principali considerazioni: 1°) perché in tutto il Mediterraneo non esiste, costruito o in corso di costruzione, un bacino che abbia i requisiti tecnici di quello di Taranto; 2°) perché già il 70 per cento dell'opera è stato eseguito, spendendo a suo tempo una cifra di oltre 4 miliardi di lire, rapportata al valore attuale; 3°) perché per il completamento dell'opera occorre spendere solo 1 miliardo, cifra indubbiamente modesta rispetto all'imponente realizzazione che ne conseguirebbe; 4°) perché l'economia del paese subirebbe una grandissima perdita, se non si completasse subito l'opera, in quanto questa verrebbe sommersa dal mare, e andrebbe quindi completamente perduta per la nazione; 5°) perché il bacino di Taranto, se ultimato, sarebbe utilissimo sia per le esigenze militari che mercantili, la sua realizzazione inquadrandosi anche nella politica generale del Governo rivolta a stimolare le attività del mezzogiorno d'Italia; 6°) perché l'arsenale militare marittimo di Taranto, il primo di tutto il paese, i cantieri navali e le maestranze specializzate del posto, assicurerebbero l'ambiente idoneo per il miglior funzionamento del bacino; 7°) perché il completamento dell'opera arrecherebbe enorme sollievo alla grande disoccupazione esistente in quella provincia, all'unanimità fa voti perché venga attuato con urgenza il completamento del bacino di carenaggio di Taranto ».

L'ordine del giorno reca le firme del presidente del gruppo, ministro Petrilli, del sottosegretario senatore Casardi e degli altri deputati e senatori pugliesi.

Che dirle poi, onorevole ministro, dei rilievi dati dalla stampa a questo problema? *Il Globo* ebbe a occuparsene sin dal 20 luglio 1948; 24 ore pure, con un diffuso articolo intitolato « Stanziare i fondi necessari per il bacino di carenaggio »; *Il Giornale d'Italia* del 28 luglio 1949 stampava: « L'entrata in funzione di questo nuovo bacino sarebbe di vantaggio per l'intera nazione »; *La Gazzetta del Mezzogiorno* del 10 aprile 1949 si diffondeva sull'insufficienza dei bacini già esistenti a Taranto; *Il Giornale d'Italia* del 1° agosto 1950 recava questo titolo: « A due anni dagli affidamenti, nessuna soluzione è ancora in atto ».

Che dirle poi dei precedenti parlamentari che lei conosce emeglio di me, onorevole ministro? Mi sembra però utile accennare rapidamente a qualcuno di essi.

La risposta del ministro Pacciardi gliel'ho già letta. In conseguenza di quella risposta, presentai subito una interrogazione rivolta al Presidente del Consiglio, al ministro della difesa e al ministro dei lavori pubblici, chiedendo provvedimenti di urgenza per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto. All'interrogazione seguì un lungo scambio di corrispondenza fra la Presidenza del Consiglio e me. Di questa corrispondenza, onorevole ministro, desidero leggerle una sola lettera, quella firmata dal ministro Tupini, che porta la data dell'8 marzo 1949. Il ministro Tupini scriveva: « Il problema del completamento del bacino di carenaggio del porto di Taranto esula dalla competenza della mia amministrazione (si ricordi, onorevole Aldisio, la dichiarazione del ministro Pacciardi: « Pur esulando dalla competenza della mia amministrazione, per cortesia verso i colleghi, abbiamo chiesto al ministro dei lavori pubblici...) trattandosi di opera iniziata ed eseguita per circa due terzi a cura e spesa della marina militare, esclusivamente per le proprie esigenze ed in zona demaniale militare.

Ben è vero che dalla marina militare è stato dichiarato non essere detto bacino più necessario (nella nuova situazione creata dal trattato di pace) per le esigenze della marina stessa; in conseguenza di che è stato posto il problema se esso non debba essere trasferito ad usi civili.

Detto bacino, però, concepito in gran parte per le esigenze della marina militare

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

troverebbe non adeguata utilizzazione da parte del naviglio mercantile a causa delle sue speciali caratteristiche, mentre, d'altro canto, l'esistenza in Italia di numerosi altri bacini e la limitatezza dei traffici della zona non giustificherebbero l'esistenza a Taranto di un bacino per la marina mercantile, e tanto meno la ingentissima spesa di 2 miliardi ancora necessaria per il suo completamento.

Allo stato delle cose, considerato anche che l'avanzata esecuzione dell'opera esclude la opportunità di demolire la parte già eseguita o di lasciarla in abbandono, converrebbe, a mio avviso, accantonare il problema in attesa di futuri eventuali sviluppi della situazione in atto; ma tuttavia eseguire opere di preservamento della parte già costruita, il costo delle quali mi risulta già preventivato in una settantina di milioni. Comunque, ogni decisione al riguardo spetta alla marina militare, d'intesa col tesoro».

Dunque, il ministro dei lavori pubblici mi rinviava daccapo alla marina militare.

Che cosa vi è da sottolineare in questa lettera del ministro Tupini? L'affermazione che il problema esula della competenza della sua amministrazione; la dichiarazione che la marina militare non ha più bisogno di questo bacino di carenaggio; l'asserzione che il bacino concepito in gran parte per le esigenze della marina militare, non sarebbe adeguatamente utilizzabile dal naviglio mercantile.

Onorevole ministro, il bacino di carenaggio non ha un abito civile o una divisa grigio-verde; il bacino di carenaggio è come le autorimesse, per fare un esempio, o un *hangar*; tant'è che in un *hangar* possono entrare e apparecchi civili e apparecchi militari e in una autorimessa può entrare tanto una macchina con targa civile, che una macchina con targa militare. Il bacino di carenaggio — è evidente — se è utile alle esigenze militari è allo stesso modo utile alle esigenze civili.

Quali le conclusioni del ministro Tupini?

Il ministro Tupini dice: dato l'avanzato stato di esecuzione: 1°) si esclude l'opportunità di demolizione (su questa esclusione non dubbia mente sarà d'accordo anche l'onorevole Aldisio); 2°) si esclude la opportunità dell'abbandono (e credo che anche il ministro Aldisio potrà essere d'accordo su questa esclusione); 3°) si conviene nell'accantonare il problema, in attesa di futuri eventuali sviluppi. Sono queste le situazioni che si trascinano nel tempo e che rischiano di far perdere purtroppo tutta l'opera. Comunque, la decisione spetta alla marina. Ecco la conclusione del ministro Tupini.

Dopo d'allora, il problema che noi trattammo per la prima volta qui, nell'ottobre del 1948, è stato ancora ripreso, perché esso è vivo e sentitissimo nella cittadinanza, nella provincia, nell'intera regione.

Ho letto tutte le discussioni parlamentari al riguardo. Ricordo qui che ad un certo momento il senatore Voccoli, al Senato, presentò un ordine del giorno, in sede di bilancio del Ministero dei lavori pubblici, col quale chiese lo stanziamento dei fondi necessari per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto.

Ella, onorevole ministro, rispose non facendo più finalmente difficoltà per la competenza, ma parlando invece di quelle di natura finanziaria.

Alla fine, il senatore Voccoli non si accontentò della sua accettazione dell'ordine del giorno come raccomandazione e chiese la votazione. Il Senato votò ed approvò quell'ordine del giorno. Quindi, fra i precedenti parlamentari, v'è questo importantissimo precedente, signor ministro, del quale ella, da ottimo democratico, certamente terrà un grandissimo conto.

Dopo d'allora, ancora qui, l'onorevole Latorre il 15 giugno del 1950, sempre in sede di discussione del bilancio del suo Ministero, presentò un ordine del giorno che riecheggiava i motivi di quello del senatore Voccoli al Senato. Ella lo accettò come raccomandazione. L'onorevole Latorre domandò se gli era consentito chiederle in quale conto ella tenesse quell'approvazione già avvenuta al Senato. Il presidente della Camera gli disse: «Tenga presente che, indubbiamente, quella è un'approvazione molto più impegnativa per il Governo che non l'accettazione a titolo di raccomandazione». L'onorevole Latorre non insistette.

Sono questi i principali precedenti parlamentari.

Vorrà ella, onorevole ministro, risolvere con urgenza questo problema che ha riflessi non solo regionalistici, ma d'ordine nazionale ed internazionale? Io lo spero, non solo per le considerazioni particolari che ho svolto finora parlando specificatamente del problema del bacino di carenaggio di Taranto, quanto per quelle di carattere generale che farò ora sulla situazione dei bacini di carenaggio del Mediterraneo.

Un bacino di carenaggio, perché venga aumentato nella sua lunghezza o perché venga costruito *ex novo*, di quali fattori ha bisogno? I principali elementi che portano ad un aumento dei bacini di carenaggio sono tre: aumento

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

del tonnellaggio, aumento del traffico, aumento delle dimensioni delle navi. Ecco, rapidamente alcuni dati.

Aumento del tonnellaggio. Dalle statistiche del *Lloyd's Register of shipping* ho ricavato i seguenti dati: al 30 giugno 1914 vi erano tonnellate di stazza lorda per 49.100.000, al 30 giugno del 1939 ve ne erano 69.400.000, al 30 giugno 1949 ve ne erano 83.350.000. È chiaro, onorevole ministro, che vi è un forte aumento nel traffico mercantile mondiale. Per il traffico nel Mediterraneo, oggi prevalentemente imperniato sulle grosse petroliere interoceaniche partenti dal medio oriente e con destinazione verso il Nord Europa o il Nord America, dirò che se noi facciamo l'esame dei dati del traffico che si svolge attraverso il canale di Suez — dati che sono certi più di qualsiasi altro, in quanto vi è il pagamento di determinate tariffe, e quindi le statistiche sono sicure — noi vediamo che nel 1929 — anno che ha raggiunto la punta massima del traffico antebellico — si è avuto un traffico globale di 35 milioni di tonnellate, di cui 9 di traffico petrolifero; nel 1949 vi fu un traffico di 61 milioni, di cui circa 37 milioni di prodotti petroliferi. Credo che solo queste cifre bastino a dimostrare l'aumento del traffico nel Mediterraneo.

Per l'aumento della dimensione delle navi, ricorderò che nel 1939, su 69.400.000 tonnellate circa 578 navi erano da oltre 10 mila tonnellate, mentre nel 1949, su 83.350.000 tonnellate, v'erano 1006 navi da oltre 10 mila tonnellate. Quindi, di fronte ad un aumento del tonnellaggio globale di circa il 20 per cento, vi è un aumento del numero delle grosse navi di circa il 50 per cento.

Per quanto riguarda, poi la marina militare, è certo difficile per ragioni evidenti, avere dati altrettanto precisi. Comunque, dal *Jane's fighting ships*, e da *Les flottes de combat*, si ha la sensazione che la flotta da guerra mondiale sia aumentata, specie per le grosse navi. Scrivono i signori Le Masson, direttori dell'*Annuario navale mondiale* che esce fin dal 1897, nella prefazione alla edizione del 1950: « Si constata che lo scopo principale della guerra navale rimane sempre lo stesso per un popolo obbligato al mare: bisogna che si assicuri la libertà delle sue comunicazioni, la libertà di quelle strade oceaniche senza le quali non si potrebbe vincere la guerra terrestre o aerea ».

Parlando poi dell'ausilio e della parte addirittura preponderante che oggi ha l'intervento aereo abbinato a quello navale, gli autori scrivono: « Non dimentichiamo che

il rendimento di un aereo in partenza da terra non raggiungerà mai, di massima, quello di un aereo imbarcato, che ha, per conseguenza, la sua base sui luoghi stessi delle operazioni e si trova, perciò, a disposizione istantanea del comando. Si spiega, così, la parte preponderante attribuita alle portaerei nella composizione delle flotte anglosassoni. Sia che si tratti di grandi portaerei da combattimento o di quelle, più modeste, create per la ricerca e la caccia dei sottomarini, le une e le altre si impongono nelle flotte di oggi, con a fianco le grandi unità fortemente munite di mezzi contraerei ».

Dopo l'orientamento attuale della marina mercantile, ho così dato dei cenni anche per quella militare. Credo di aver trattato, perciò, tutti i vari aspetti del problema.

Per le considerazioni ampiamente svolte, chiedo, a nome del gruppo parlamentare democristiano pugliese, il completamento del bacino di carenaggio di Taranto. (*Applausi*).

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

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Io non potrò che essere molto breve nella risposta che darò agli onorevoli Salerno, Liguori e Latanza.

Cominciamo dal bacino di carenaggio di Napoli.

Io non ho ben capito e non capisco ancora quali sono i motivi che inducono parlamentari e stampa napoletana a chiedere ancora chiarimenti su un fatto già definito e che avrebbe dovuto soddisfare tutti. Si è detto e si ripete che il bacino di carenaggio di Napoli è già finanziato per raggiungere la lunghezza di 293 metri. Sono stati stanziati all'uopo dall'E.C.A. un miliardo e 700 milioni. Quando questo stanziamento sarà speso e sarà raggiunta la lunghezza di 293 metri, il Ministero dei lavori pubblici provvederà, con fondi ordinari di bilancio, a raggiungere la lunghezza di 349 metri. Queste sono state le assicurazioni costantemente date dal ministro dei lavori pubblici in dichiarazioni personali, in comunicati stampa, nonché in una conferenza stampa che il professor Greco è andato a tenere a Napoli su mio personale incarico. (*Approvazioni*).

Quali maggiori assicurazioni può dare oggi agli onorevoli interpellanti il ministro dei lavori pubblici? Il bilancio in corso non consente ulteriori stanziamenti, e, d'altra parte, il miliardo e i 700 milioni recentemente stanziati non saranno spesi nel presente esercizio e forse nemmeno nell'esercizio futuro.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

Gli onorevoli interpellanti desiderano una assicurazione più precisa di quella che hanno avuto? Presentino allora, gli onorevoli Salerno e Liguori, una proposta di legge di iniziativa parlamentare, con la quale chiedono l'ulteriore preciso impegno alla spesa di un miliardo e 400 milioni per portare il bacino di carenaggio di Napoli alla lunghezza di 349 metri.

All'onorevole Latanza, che ha parlato del bacino di carenaggio di Taranto, potrei oggi ripetere, in questa sede, le stesse dichiarazioni fattegli con lettera dal mio predecessore. Siccome però il Senato, in un momento — a dire il vero — di confusione, ha votato in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici quel tale ordine del giorno al quale si è riferito l'onorevole interpellante, non ho mancato di porre la questione al Ministero del tesoro, che ancora non ha risposto.

Il completamento del bacino di carenaggio di Taranto, come l'onorevole Latanza sa, importerebbe una spesa di 2 miliardi e 400 milioni; e siccome tale bacino fu iniziato in altro momento e con particolari presupposti dalla marina militare, spetta a questo dicastero, che ne ha tuttora la manutenzione, decidere sul da fare. È vero che la marina da guerra avrebbe desiderato scaricare sui lavori pubblici la soluzione di un problema che si vorrebbe far diventare politico; ma è altrettanto vero che il mio Ministero ha sempre dichiarato che l'opera, ai nuovi fini cui si vorrebbe destinare, non è né utile né redditizia, e sarebbe certamente passiva nell'esercizio, creando quindi uno di quei pesantissimi problemi di occupazione forzata di masse inoperose negli stabilimenti artificiosamente mantenuti aperti. Le somme necessarie per completare l'opera ammonterebbero a 2 miliardi e 400 milioni, non facilmente trovabili. E se è vero che finora sono stati spesi 4 miliardi circa, è anche vero che ulteriori investimenti non sarebbero produttivi. Tuttavia ho pregato il Ministero della difesa di esaminare con quello dei lavori pubblici questo problema. Sarà presto nominata una commissione, che sarà mia cura di riunire quanto prima possibile.

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

SALERNO. Prendo atto con molta soddisfazione delle nobili intenzioni del ministro dei lavori pubblici — delle quali, veramente, nessuno ha mai dubitato — ma devo sinceramente dichiarare che non posso condividere i criteri enunciati, che sono, a mio avviso, quegli stessi criteri che fino ad oggi non hanno

portato a compimento il bacino di carenaggio.

Se mal non ho compreso, l'onorevole ministro riconosce la necessità di dotare il porto di Napoli di questo grande bacino; però fa sapere che, allo stato delle cose, non si potrà veramente, per un anno, forse per due, arrivare a compiere se non i lavori corrispondenti alla lunghezza di 293 metri.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Salerno, io ho detto che la somma stanziata di un miliardo e 700 milioni non potrà essere spesa certamente in quest'anno né in quello venturo. Quando questa somma sarà esaurita, il Ministero dei lavori pubblici penserà a completare l'opera secondo il massimo progetto dei 349 metri.

SALERNO. Onorevole ministro, io sto dicendo proprio questo, e cioè che con la somma di un miliardo e 700 milioni si potrà completare la costruzione dei primi 293 metri, e che il resto sarà poi fatto successivamente con altri stanziamenti.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. E come si può fare diversamente? Mi suggerisca lei il modo!

SALERNO. Io, per la verità, pensavo che opere di questo genere e di questa importanza, se si vogliono veramente costruire e si vogliono portare a termine, si devono impostare e sul piano programmatico, e sul piano finanziario, e su quello organizzativo dei lavori, perché quel « poi » è stato il sistema con cui per 36 anni il bacino di carenaggio di Napoli non si è fatto. Non elevo una critica a lei...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Finora si sono spesi circa 4 miliardi.

SALERNO. Ma con questo sistema! Ed è perciò che io penso che il sistema sia errato, perché ho la convinzione che si sia speso molto e male, come si spende molto e male tutte le volte che per opere così formidabili, invece di fare, come si usa per altre opere pubbliche, una impostazione programmatica, si fanno delle erogazioni frammentarie le quali assicurano sì un certo lavoro, ma non assicurano il compimento dell'opera.

Il problema, io pensavo, non era tanto di dare del lavoro contingente a Napoli, ma di promuovere lo sviluppo economico del Mezzogiorno. Col sistema delle erogazioni frazionate, periodiche ma incomplete, si allungano le cose e non si giunge mai al termine. È proprio l'esperienza di questo bacino di carenaggio che ce lo insegna!

Onorevole ministro, quella tale leggina che ella mi suggerisce di presentare lascerebbe

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

il tempo che trova, perché qui non è solamente questione di garantire una promessa, è soprattutto questione di garantire gli stanziamenti. Una leggina di iniziativa parlamentare potremmo presentarla per tutte le opere pubbliche, ed io le assicuro che se il suo suggerimento fosse adottato da tutti coloro che implorano opere pubbliche in Italia, e nel Mezzogiorno in specie, la Camera sarebbe inondata di leggine di iniziativa parlamentare.

Il problema, per me, non è questo, ma è di impostare l'ultimazione del bacino di carenaggio così come si impostano tutti i problemi, cioè con uno stanziamento distribuito magari nel tempo, ma con un termine preciso per la definizione dei lavori. Qui non si tratta di fabbricare una casa colonica, ma di creare un grande bacino di carenaggio, per la cui costruzione occorrono opere preparatorie formidabili, che nessuna ditta seria può prestabilire in pieno se non ha la certezza dei finanziamenti.

Ecco perché fare un piano di finanziamenti e di lavori è una necessità se si vogliono portare a compimento queste opere, perché solo così una ditta si mette nelle condizioni di poter adempiere al suo incarico. D'altra parte, questo si è fatto, e si fa, per tante opere pubbliche. Ci capita infatti, alcune volte, di vedere con quale diverso sistema si portano a termine altre opere, in altre regioni, e in altre città. Io, nella mia qualità di componente della Commissione trasporti, ho visto approvare giorni or sono un provvedimento composto di un solo articolo, che riguarda un'opera importantissima, ma non certo più importante del bacino di carenaggio di Napoli, che interessa il Mezzogiorno e il Mediterraneo; cioè l'ultimazione della metropolitana di Roma. Si tratta di un solo articolo in cui è detto: per il completamento della linea metropolitana di Roma è autorizzata la spesa di 2 miliardi e 500 milioni, ripartita come appresso: lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51; lire 500 milioni nell'esercizio 1951-52. Questa mi pare la maniera veramente concreta e realizzatrice per portare a compimento un'opera.

Concludo, onorevole ministro, dolente di aver dovuto manifestare questo mio dissenso dal criterio adottato dal suo ufficio. Non metto in dubbio le sue nobili, le sue magnanime intenzioni; ma gradirei che esse fossero trasfuse in qualcosa di più concreto. Il progetto di legge che lei mi suggeriva di presentare, mi permetterei di invocarlo dal suo ufficio per il futuro esercizio, anche perché si dovrebbe sapere che, alla resa dei conti, la ultima-

zione di quei 49 o 50 metri di bacino di carenaggio che rimarrebbero esclusi (è tutta qui la questione, se non si vuol fare un doppiopiede dei bacini già esistenti a Napoli) in fondo importa una spesa che non va oltre i 500 o i 600 milioni, perché se con un miliardo e 700 milioni si arriva, come ella ha detto, a completare il bacino per i primi 293 metri, il rimanente da costruire non richiede che una spesa di poco più di mezzo miliardo.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Occorrono un miliardo e 400 milioni.

SALERNO. Io credo che per un'opera che darebbe tanto respiro, non solo momentaneo, all'avvenire del Mezzogiorno e di Napoli, e per una somma relativamente esigua, la buona volontà del Governo avrebbe modo veramente di rivelarsi, ed un disegno di legge potrebbe definitivamente sedare le preoccupazioni di una città e soddisfare le esigenze di tutta una regione.

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

LIGUORI. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, molto più esplicita di quelle fatte in altra sede. Mi associo in parte alla replica dell'onorevole Salerno, invocando il completamento del bacino e gli stanziamenti adeguati. Insisto sulla importanza del bacino per il porto di Napoli ed ai fini anche della base navale di Napoli. Questa nostra interpellanza ha suscitato nella stampa di ogni colore una grande eco, eco molto significativa e che deve indurre a completare l'opera iniziata, come confido che l'onorevole ministro vorrà fare.

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

LATANZA. Onorevole ministro, prendo atto delle dichiarazioni che ella ha fatto sul problema del completamento del bacino di carenaggio di Taranto. La ringrazio per la cortesia che ha avuto nel comunicarmi delle cose che, purtroppo, non mi sono eccessivamente gradite. Ella ha detto che l'ordine del giorno al Senato fu votato per confusione. Io non lo so: non c'ero. Comunque sia, agli atti parlamentari c'è un ordine del giorno votato ed approvato. Poi, mi ha detto ancora un'altra cosa che non può non preoccuparmi. Mi ha detto: il problema è ancora nelle mani della marina. Mi rendo conto che senza il famoso decreto di smilitarizzazione, il bacino di carenaggio è, e rimane militare. Quindi, la competenza è del Ministero della marina, il quale, attraverso il ministro Pacciardi, ha fatto dichiarazioni in contrasto. Ora, qui, si tratta di trovare il modo di conciliare questi punti di vista, di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

vedere se effettivamente possa concepirsi che, mentre noi si discute, 4 miliardi e mezzo finora spesi debbano essere sommersi dal mare. Perciò la mia interpellanza è indirizzata sia a lei che al ministro della difesa.

Ella ha parlato, poi, del concorso eventuale della marina nella spesa, che può essere giusto. Speriamo però che questa commissione mista che sta lavorando — almeno mi è sembrato di capire che ci sia una commissione mista formata su designazione del Ministero dei lavori pubblici e di quello della difesa...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Si riunirà presto.

LATANZA. ...avvii subito il problema alla sua risoluzione.

Per la spesa, onorevole ministro, ella ha accennato alla somma di 2 miliardi e 400 milioni; ma nel 1948 — atti parlamentari — il ministro Pacciardi ammise invece che tale spesa era di un miliardo.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Il genio militare marittimo, non più tardi di un mese fa, ha dichiarato che è necessaria la somma di 2 miliardi e 400 milioni.

LATANZA. Onorevole ministro, il genio militare marittimo è indubbiamente una delle direzioni nelle quali si suddivide il Ministero che fa capo all'onorevole Pacciardi, il quale ha affermato che è sufficiente un miliardo. Ma, ad ogni modo, oggi ciò ch'è necessario è di salvare quello che è stato fatto. Per il completamento della parte muraria, le ripeto, è bastevole un miliardo. Le altre spese sono per le opere accessorie, come le barche-pompa, le installazioni elettriche, i macchinari, ecc.. Ma queste, facciamole pure dopo; oggi è urgente spendere ancora un altro miliardo per non perdere 4 miliardi e mezzo.

Questa è l'impostazione del problema; le cifre statistiche che le ho dato — e le ho citato anche le fonti, onorevole ministro — sono assolutamente attendibili. È in base ad esse, soprattutto, che io sono arrivato alle mie conclusioni. Spero di averle dimostrato quali siano i traffici oggi nel Mediterraneo e la necessità che si sente che i bacini vengano aumentati, indipendentemente dal problema particolare di Taranto, che pur tanto mi preoccupa.

E spero anche che ella non vorrà assumere ad unico elemento decisivo della sua risposta il rifiuto dell'E. C. A. al completamento del bacino di carenaggio di Taranto. Indubbiamente l'E. C. A. ha le sue particolari vedute; ed ecco perché io nell'ordine del giorno del 30 ottobre 1948 dicevo: o su fondi del Governo o su fondi dell'E. R. P. Ebbene,

manca la seconda possibilità dell'aiuto americano? Ma c'è la prima. I 4 miliardi e mezzo spesi sono denaro del contribuente italiano, onorevole ministro, e lei che, a chiusura del suo discorso in Senato del 21 aprile 1950 ha detto: « Ogni lira che è frutto di sacrificio, non deve andare né sciupata, né dispersa, né sperperata », lei, signor ministro, proprio lei, non può volere che i 4 miliardi e mezzo spesi siano distrutti, siano ingoiati dal mare.

Dire di no al completamento del bacino di carenaggio di Taranto, signor ministro, di Taranto che è città marittima e che si è sviluppata soprattutto in funzione del suo mare, significa non credere più nell'avvenire di questa città, significa chiudere le porte al suo domani. Dire di no al bacino di carenaggio di Taranto, significa dire di no alle possibilità e militari e mercantili della città, significa condannarla a ritornare sulle sue posizioni di partenza, quelle di molti decenni fa, dalle quali essa prese l'avvio, per affermarsi, come oggi si è affermata quale una delle città più importanti del Mezzogiorno d'Italia.

Onorevole ministro, mi ascolti: non neghi a Taranto il suo giusto domani!

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

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge di iniziativa dei deputati Miceli, Alicata, Gullò e Mancini:

« Norme integrative e interpretative della legge 12 maggio 1950, n. 230 ».

Avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, la proposta sarà stampata distribuita e trasmessa alla Commissione competente.

MICELI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI. Poiché l'approvazione in tempo utile di questa proposta di legge porterebbe alla concessione di altri terreni ai contadini, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimarrà stabilito che l'urgenza è accordata.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

CORTESE, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti essi intendono adottare per risarcire immediatamente i danneggiati per l'eruzione dell'Etna.

(1954) « CALANDRONE, PINO, DI MAURO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, per conoscere se non ritengano opportuno ed urgente, anche allo scopo di predisporre un indispensabile materiale statistico di studio per la futura legislazione vincolistica nelle locazioni urbane, provvedere al censimento nazionale:

a) degli sfratti eseguiti nel 1950;

b) delle sentenze ed ordinanze di rilascio pronunciate dall'autorità giudiziaria nel 1950;

c) degli sfratti dilazionati e in attesa di esecuzione alla data del 31 dicembre 1950;

d) dei giudizi per finita locazione, per opposizione alla proroga o per risoluzione contrattuale in corso alla data del 31 dicembre 1950;

e) degli appartamenti costruiti nel 1950, con l'indicazione delle caratteristiche di cui al decreto ministeriale 7 gennaio 1950;

g) degli appartamenti in costruzione alla data del 31 dicembre 1950, con l'indicazione delle caratteristiche di cui al citato decreto.

(1955) « CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali siano le cause che si frappongono ancora al ripristino in Cori della pretura autonoma, in luogo dell'attuale sezione distaccata di Latina, tenuto conto che la predetta sede di pretura venne soppressa ingiustificatamente dal fascismo nel 1924, e che attualmente, nonostante la buona volontà dei magistrati, il funzionamento della sede distaccata, dato il notevole numero degli affari giudiziari e di volontaria giurisdizione, risulta laborioso, lento, impacciato ed anche dispendioso per l'Erario, nonché per il Foro e le parti, che sono insoddisfatte e malcontente. Il ripristino, inoltre, sarebbe atto politico che riparerrebbe una grave ingiustizia perpetrata dal fascismo a quelle popolazioni.

(1956) « PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se e quali provvedimenti sono in corso di esame per si-

stemare definitivamente la posizione degli ufficiali colpiti dalla legge di sfollamento.

« Si chiede di conoscere in particolare se al fine predetto si intenda:

1°) corrispondere a detti ufficiali la indennità militare nella misura vigente al 1° aprile 1948;

2°) unificare ad ogni effetto, sotto una unica data, le varie date di sfollamento;

3°) predisporre un disegno di legge che, rivisto il trattamento economico previsto dalle varie leggi sullo sfollamento, stabilisca una misura fissa di assegni, che siano agganciati a quelli predisposti per gli ufficiali in servizio, anche agli ufficiali ausiliari, sì che questi possano automaticamente beneficiare delle variazioni di stipendio, che si predispongono per quelli, e non siano costretti, come ora, all'assurdo di dovere optare per il trattamento di quiescenza, attualmente più favorevole, nonostante che ben altro fosse lo spirito delle leggi sullo sfollamento;

4°) trovare il modo di dare attuazione alla disposizione di cui all'articolo 10 della legge 14 maggio 1946, n. 384, rimasta finora platonica ed inoperante.

(1957) « PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale, dei lavori pubblici e il Ministro senza portafoglio Campilli, per conoscere se non ritengano utile ed opportuno di far procedere al rimboschimento dei monti Lepini, Aurunci e Mainarde con un piano organico e non frammentario, con piante collocate a dimora, in terrazze, prevalentemente a prodotti industrializzabili come ulivi, mandorli, ecc., invece che con piante ad alto fusto, di lenta crescita e di più lontano e minore realizzo di reddito e di inferiore occupazione di mano d'opera.

« La detta sistemazione a terrazze, inoltre, occuperebbe immediatamente numerosi disoccupati dei predetti monti, ed imbriglierebbe subito le acque piovane, con grande intuibile beneficio per l'economia montana, nonché per le canalizzazioni, soprattutto dell'Agro Pontino e delle altre pianure in genere, che ora spesso si ostruiscono, per la impetuosità delle acque, che allagano vastissime zone seminate, causando ingenti danni e gravoso e dispendioso lavoro della canalizzazione predetta.

(1958) « PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro, per conoscere se non ritengano opportuno e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

doveroso provvedere senza ulteriore indugio alla sistemazione del Corpo forestale, precisando con legge gli svariati e molteplici compiti, sia di istituto a lui propri, che di pubblica sicurezza demandatigli, oltre agli altri cui viene spesso comandato, per assistenza, in ogni occasione, alle popolazioni civili, compiti che, con slancio ed abnegazione encomiabili, è andato sino ad ora assolvendo.

« La sistemazione è reclamata anche da quanti, con coscienza, seguono il lavoro silenzioso e luminoso che detto Corpo compie, in condizioni economiche e morali sinora non pari a quelle degli altri Corpi con funzioni di polizia, ai quali, anche agli effetti giuridici, il Corpo forestale dovrebbe essere equiparato. (1959) « PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene possibile ed opportuno estendere agli avventizi il beneficio di un alloggio nelle case dello Stato (I.N.C.I.S.). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). (4173) « ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se, in relazione alle recenti circolari che prescrivono il collocamento in congedo dopo tre mesi di servizio dei giovani delle classi 1923, 1924 e 1925, non ritenga di estendere tali disposizioni anche ai sottotenenti medici di prima nomina, appartenenti alle stesse classi, per i quali invece è attualmente prescritto un servizio di mesi 12 più 6 di corso, parendo assurda questa condizione di grave disparità dei laureati in medicina rispetto agli altri colleghi laureati, le moderne esigenze militari facendosi, se mai, più sentire rispetto alle altre Armi che al Corpo sanitario. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). (4174) « ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere a quali stranieri e apolidi sia stata concessa la cittadinanza italiana a far data dal 1° gennaio 1949 ad oggi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). (4175) « BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se gli consti che in provincia di Napoli la in-

dennità di studio ai maestri elementari viene corrisposta con enorme ritardo e se non ritenga opportuno, ad evitare ulteriori irregolarità e possibili sperequazioni fra varie provincie, che tali indennità siano corrisposte insieme allo stipendio, sia pure con distinti mandati di pagamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(4176)

« CASERTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro senza portafoglio Campilli, per conoscere lo stato effettivo della pratica riguardante l'acquedotto dell'agro nolano. Questa opera, di importanza fondamentale per sette comuni, con una popolazione complessiva di oltre 50 mila abitanti, dopo molti decenni di studi, progettazioni e discussioni, ebbe un inizio di esecuzione nello scorso 1949 colla parziale costruzione di 5 serbatoi. I lavori furono sospesi e, allo stato, dovrebbero essere ripresi e condotti a termine dalla Cassa del Mezzogiorno, data la loro riconosciuta non dilazionabile necessità e la spesa occorrente. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(4177)

« CASERTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere i motivi per i quali l'UNRRA-CASAS ha costruito in Cisterna di Latina sette palazzine, comprendenti 14 appartamenti, consegnati a senzatetto locali, su terreno di certe Censi e Cappelletti, senza preventivamente, né successivamente, procedere ad esproprio o comunque ad acquisto del terreno su cui le case sono state costruite, sicché le proprietarie del detto terreno, legittimamente, hanno convenuto in giudizio le 14 famiglie per ottenerne lo sfratto; e per conoscere altresì quali siano le ragioni per le quali nessuno si occupa della gestione e dell'amministrazione di dette case, abbandonate alla mercé dei predetti senzatetto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(4178)

« PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno e doveroso esentare dal pagamento delle tasse di abbonamento alla R.A.I. le radio a cuffia, usate quasi unicamente dai nostri contadini sparsi nelle campagne più isolate, radio che sono spesso unico mezzo per tenersi a con-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

tatto con il mondo politico, culturale e sportivo, mezzo che dovrebbe essere loro fornito, se non gratuitamente, con grandi facilitazioni dallo Stato. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(4179)

« PIETROSANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se, vagliate le necessità di uno sfollamento di lavoro dalla oberata Corte di appello di Roma, e quella di un più sollecito disbrigo degli affari giudiziari, non ritenga opportuno la istituzione in Latina di una Corte di appello o di una sezione distaccata di essa, comprendente la giurisdizione dei tribunali di Velletri, Frosinone, Cassino e Latina, in considerazione, oltretutto della ubicazione di questa città, anche del fatto che essa possiede un palazzo di giustizia, che può largamente e decorosamente servire allo scopo, per il quale, del resto, detto palazzo inizialmente fu costruito. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(4180)

« PIETROSANTI ».

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 19,35.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

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

Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 7 gennaio 1946, n. 1, per la elezione dei Consigli comunali. (984). — *Relatore* Carignani. — (984-A-bis) *Relatori*: Carignani, per la maggioranza; Vigorelli, di minoranza.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Arruolamento straordinario per i servizi di pubblica sicurezza. (Urgenza). (1590). — *Relatore* Sampietro Umberto.

Alle ore 15,30:

1. — *Approvazione degli articoli e approvazione finale del disegno di legge:*

Norme sulla perequazione tributaria e sul rilevamento fiscale straordinario. (Appro-

vato dal Senato). (1619). — *Relatori*: Martinnelli, per la maggioranza, e Dugoni e Pieraccini, di minoranza.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Modifiche agli articoli 34 e 35 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato. (1716). — *Relatore* Corbino.

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

Trattato di amicizia, commercio e navigazione tra l'Italia ed il Libano. (Approvato dal Senato). (Urgenza). (937).

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

Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 7 gennaio 1946, n. 1, per la elezione dei Consigli comunali. (984). — *Relatore* Carignani. — (984-A-bis) *Relatori*: Carignani, per la maggioranza; Vigorelli, di minoranza.

5. — *Discussione della proposta di legge:*

ERMINI e MARCHESI: Aumento dei contributi statali a favore delle Università e degli Istituti superiori e dei contributi per l'assistenza agli studenti; ampliamento delle esenzioni tributarie per gli studenti capaci e meritevoli; adeguamento delle tasse e soprattasse universitarie. (1481). — *Relatore* Ermini.

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

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale. (Approvato dal Senato). (469). — *Relatore* Tesauro;

e della proposta di legge costituzionale:

LEONE ed altri: Integrazione delle norme della Costituzione inerenti la Corte costituzionale. (1292). — *Relatore* Tesauro.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme sul referendum e sulla iniziativa legislativa del popolo. (349);

e della proposta di legge:

DE MARTINO FRANCESCO ed altri: Referendum popolare di abrogazione delle leggi o degli atti aventi valore di legge. (148);

Relatore Lucifredi.

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione. (Modificato dal Senato). (217-B). — *Relatore* Rocchetti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1950

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

9. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Costituzione e funzionamento degli organi regionali. (*Urgenza*). (211). — *Relatori*: Migliori, Lucifredi, Resta e Russo.

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone Giovanni e Carignani.

10. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI