SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

143ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 1969

Presidenza del Presidente FANFANI,
indi del Vice Presidente VIGLIANESI
e del Vice Presidente GATTO

INDICE

COMMEMORAZIONE DEL SENATORE ONOFRIO JANNUZZI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 7969
MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 7970

CONGEDI 7967

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente 7969

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 7967
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 7968
Deferimento a Commissione permanente in sede redigente 7968
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 7967
Presentazione 7973
Rimessione all'Assemblea 7968
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 7967

Discussione:

« Costruzione di linee di ferrovia metropolitana » **(300)**; « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane » **(339)**, d'iniziativa del senatore Maderchi e di altri senatori:

BONAZZI . . . . . *Pag.* 7985
BOSSO 7973
LOMBARDI, *relatore* 7995
* MADERCHI 7977
PERRI 7989
PICCOLO 7993
PREMOLI 7984
RAIA 7981
SPAGNOLLI 7970

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 7995, 7996

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Presidente FANFANI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Bargellini per giorni 3, Signorello per giorni 2, Tolloy per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

Deputato PENNACCHINI. — « Modifiche agli articoli 33 e 35 della legge 5 giugno 1965, n. 707, recante norme sull'ordinamento della banda del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e sul reclutamento, stato ed avanzamento del personale appartenente al complesso musicale, ed agli articoli 24 e 25 della legge 13 luglio 1965, n. 882, sull'ordinamento della banda della Guardia di finanza » (672);

Deputati MATTARELLI e FORNALE. — « Allevamento e impiego dei colombi viaggiatori » (673);

« Modifica dell'articolo 29 della legge 1° marzo 1965, n. 121, sugli organici, reclutamento, stato giuridico e avanzamento del personale delle bande dell'Arma dei carabinieri e dell'Aeronautica militare ed istituzione della banda dell'Esercito » (674);

« Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale » (676).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

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

GATTO Simone, ZUCCALÀ, RAIA, DE MARZI, RENDA, CIFARELLI, GALANTE GARRONE, CORRAO e SEGRETO. — « Norme integrative della legge 22 luglio 1966, n. 607, per la determinazione del canone e per il riscatto delle enfiteusi urbane ed edificatorie » (675);

CODIGNOLA, BALDINI, BLOISE, LIMONI, ARNONE, COPPOLA, DE VITO, CASTELLACCIO, TIBERI e ZUGNO. — « Sospensione dell'efficacia delle disposizioni concernenti concorsi a cattedre universitarie ed esami di libera docenza » (677).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

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

alla 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

ARENA ed altri. — « Modifiche alle vigenti disposizioni sull'avanzamento degli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (638), previo parere della 5ª Commissione;

GATTI CAPORASO Elena e FORMICA. — « Modifica della prima parte del terzo comma dell'articolo 228 del testo unico 3 marzo 1934, n. 383, (legge comunale e provinciale), in materia di riconoscimento del servizio prestato da impiegati e salariati dei comuni e delle province presso altre amministrazioni » (647), previo parere della 5ª Commissione;

alle Commissioni permanenti riunite 7ª (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) *e 8ª* (Agricoltura e foreste):

MEDICI. — « Norme per la istituzione di parchi naturali per la ricreazione » (639), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede redigente

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

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

TROPEANO ed altri. — « Norme relative all'esercizio del diritto di difesa dei non abbienti a mezzo di patrocinio statale » (657), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di rimessione di disegni di legge all'Assemblea

P R E S I D E N T E . Comunico che, su richiesta di un quinto dei componenti della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), a norma dell'articolo 26 del Regolamento, il disegno di legge: « Agevolazioni per l'edilizia » (299), già assegnato alla Commissione stessa in sede deliberante, è rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

Comunico inoltre che, su richiesta di un decimo dei componenti del Senato, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, il disegno di legge: ZACCARI. — « Estensione delle norme previste dalla legge 25 marzo 1959, n. 125, al commercio all'ingrosso dei prodotti floricoli » (280), già assegnato alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) in sede deliberante, è rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

SCHIAVONE. — « Norme integrative della legge 20 dicembre 1961, n. 1345, relativa alla Corte dei conti » (457);

8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):

LOMBARDI ed altri. — « Modificazioni ed integrazioni della legge 25 luglio 1952, numero 1009, e del relativo regolamento sulla fecondazione artificiale dei bovini » (422), *con il seguente nuovo titolo*: « Modificazioni ed integrazioni della legge 25 luglio 1952, n. 1009, e del relativo regolamento sulla fecondazione artificiale degli animali »;

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

« Proroga della durata in carica degli organi elettivi dell'artigianato » (511);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

PERRINO e MORANDI. — « Disciplina delle elezioni delle federazioni degli ordini sanitari » (611), *con il seguente nuovo titolo*: « Disciplina delle elezioni dei Comitati centrali delle federazioni degli ordini sanitari ».

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

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, per gli esercizi 1965, 1966 e 1967 (*Doc.* XV, n. 67).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Commemorazione del senatore Onofrio Jannuzzi

P R E S I D E N T E . (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, colpito da improvviso attacco cardiaco si è spento a Roma, il 19 corrente, il senatore Onofrio Jannuzzi.

Il triste evento, inatteso e per ciò tanto più doloroso, ha suscitato profonda costernazione in tutti i settori del Senato.

Onofrio Jannuzzi, nato ad Andria in provincia di Bari il 1° novembre 1902, compiuti gli studi si era avviato alla professione legale, che interruppe perchè richiamato quale capitano di fanteria nel corso della seconda guerra mondiale; fu poi sindaco di Andria dal 1944 al 1945 e, successivamente, dal 1952 al 1956 e nel 1967.

Eletto nel 1948 senatore della Democrazia cristiana per il collegio di Molfetta, fu ininterrottamente confermato nel mandato per le successive legislature, nel corso della prima delle quali fu Sottosegretario alla Difesa dal luglio 1951 al luglio 1953.

Identificata la propria missione politica nell'esercizio dell'attività parlamentare, Onofrio Jannuzzi trovò in essa la naturale e preminente tribuna per l'affermazione degli ideali cristiani, sociali ed europei in cui credeva. Essi dànno ragione dell'opera multiforme e feconda da lui svolta, presente a quanti per oltre venti anni sono stati testimoni, nel consenso o nella polemica ma sempre nel rispetto, della sua instancabile operosità.

Succeduto nella carica di Presidente della Giunta consultiva per il Mezzogiorno a Luigi Sturzo, rivolse dal 1956 competenza e passione allo sviluppo di questo organismo, facendone uno strumento prezioso di consulenza e di propulsione.

Egualmente fecondo fu l'apporto recato ai lavori dell'Aula e delle Commissioni, prime fra tutte quelle Difesa ed Esteri delle quali fu Vice Presidente rispettivamente nella II e nella III legislatura, sobbarcandosi per quindici anni alla fatica di far parte di due Commissioni nello stesso tempo, e partecipando con innumerevoli relazioni, con frequentissimi interventi e con varie iniziative legislative a tutti i settori dell'attività senatoriale.

Presidente della Commissione di vigilanza sulle radiodiffusioni dal 1959 al 1963, Segretario della Commissione inquirente per i procedimenti di accusa dal 1964 al 1968, fece anche parte di numerose e qualificate commissioni speciali, tra le quali ricorderò quelle per la istituzione del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e per i provvedimenti per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Eletto all'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa nel 1954, nel 1959 e nel 1969, ricoprì importanti incarichi in seno agli organismi europei in qualità di componente della Commissione difesa dell'Unione europea occidentale e di componente della Commissione giuridica e di quella per l'agricoltura del Consiglio d'Europa.

Fu anche Presidente del gruppo italiano dell'Associazione internazionale del diritto penale militare e delegato alla XXI Assemblea dell'ONU.

Onorevoli colleghi, nei quattro lustri della sua appartenenza al Senato della Repubblica, con l'intelligente e instancabile opera svolta al servizio dell'istituto parlamentare e con il trascinante esempio di una dedizione che non conosceva limiti, Onofrio Jannuzzi ha dato alla nostra Assemblea un contributo esemplare. Perciò ne ricordiamo con rimpianto la cara figura, animata da tratto signorile e vivace e da grande umanità, e testimoniamo come il collega scomparso abbia

saputo tener fede, senza risparmio, all'impegno assunto verso il Paese e verso la gente del Mezzogiorno, che egli così degnamente rappresentava.

In quest'ora, facendomi interprete dei sentimenti dell'intera Assemblea, rinnovo le espressioni della più solidale partecipazione alla famiglia affranta, al Gruppo parlamentare della Democrazia cristiana, alla nobile terra pugliese e alla città di Andria.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevoli colleghi, il Presidente del Senato ha autorevolmente ricordato la figura del collega scomparso, senatore Onofrio Jannuzzi. Mi si consenta di associarmi alle sue espressioni di cordoglio a nome del Governo e mio personale perchè al senatore Onofrio Jannuzzi, del quale nel corso di tre legislature ho avuto modo di apprezzare l'opera, mi legavano sentimenti di simpatia, di affetto e di stima.

Presidenza del Vice Presidente VIGLIANESI

Discussione dei disegni di legge: « Costruzione di linee di ferrovia metropolitana » (300); « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane » (339), d'iniziativa del senatore Maderchi e di altri senatori

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Costruzione di linee di ferrovia metropolitana » e « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane », d'iniziativa dei senatori Maderchi, Cavalli, Abenante, Aimoni, Fabretti, Giacomo Ferrari, Poerio, Venanzi, Benedetti, Orlandi e Fabiani.

Dichiaro aperta la discussione generale

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

S P A G N O L L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il disegno di legge sulle metropolitane che si trova ora al nostro esame rappresenta un'iniziativa legislativa che mi sembra veramente importante e di rilievo, come è stato posto bene in risalto nella relazione del collega Lombardi, relazione pregevole ed esauriente, per la quale mi complimento vivamente con lui.

Va dato atto al Governo di avere presentato un disegno di legge che, pur nella necessaria aderenza alla situazione non facile della finanza pubblica, va considerato di una certa ampiezza. Tale è ancor più diventato dopo che il lavoro intenso e approfondito svolto dalla 7ª Commissione e dalla Sottocommissione nominata in quella sede ha consentito di raddoppiare gli stanziamenti previsti, con l'adesione del Governo che merita, anche per questo, un vivo riconoscimento e un plauso.

Non starò qui a ripetere le considerazioni già esposte nella relazione del collega Lombardi, che condivido pienamente; ciò per evitare inutili ripetizioni. Mi soffermerò invece su due aspetti specifici, e cioè sul significato del provvedimento in esame, sia nel quadro della finanza locale, sia sotto il profilo dei compiti istituzionali dei comuni nell'ambito della programmazione economica.

La spesa complessiva prevista nell'articolo 9 ammonta a 384 miliardi di lire: si tratta di una somma notevole, doppiamente significativa se si considera che in questo caso lo sforzo finanziario viene concentrato in pochissimi comuni. Ecco quindi un aspetto particolarmente importante, a

me sembra, del disegno di legge in esame: si tratta cioè del primo intervento a favore delle grandi città, tralasciando ovviamente alcune note leggi speciali.

Vista sotto questo profilo, l'iniziativa legislativa che ci occupa appare veramente come qualche cosa di nuovo, non solo sotto il profilo tecnico dei trasporti, sul quale molto opportunamente si è intrattenuto il nostro relatore, ma anche sotto il profilo più generale di intervento che viene assunto nell'ambito della finanza locale.

Il 1° ottobre 1958 venne presentato al Senato, dal Governo del tempo, un importante disegno di legge recante « norme per contribuire alla sistemazione dei bilanci comunali e provinciali e modificazioni a talune disposizioni in materia di tributi locali », che divenne poi la legge 16 settembre 1960, n. 1014; è stata questa, come è noto, l'ultima legge globale importante in materia di finanza locale prima di quella in discussione attualmente, da qualche tempo, nell'altro ramo del Parlamento.

La relazione governativa che precedeva il disegno di legge del 1958 precisava che con esso si intendeva « sopperire, con misure eccezionali, alle condizioni gravemente deficitarie dei comuni non capoluoghi di provincia, che costituiscono il nucleo di gran lunga più numeroso »; e proseguiva testualmente così: « La grave situazione in cui si dibattono particolarmente le maggiori città dell'Italia centro-meridionale e delle Isole, nonchè talune amministrazioni provinciali, non è sottovalutata dal Governo: questo, al contrario, si è posto già all'opera per trovare, entro il più breve tempo possibile, adeguata soluzione a questa parte del problema della finanza locale che, per la sua entità, per le sue caratteristiche e per le conseguenti difficoltà che presenta, si stacca dall'altra parte relativa ai centri minori, richiedendo diverse e più complesse misure ».

Fin qui la relazione governativa al disegno di legge del 1958. È evidente che le difficoltà alle quali essa accennava e la complessità delle misure necessarie sono state tanto rilevanti che, da allora, non è stato possibile fare molto a favore dei comuni capoluogo e, in particolare, delle grandi aree metropolitane. Le leggi speciali per Roma e Napoli sono infatti inadeguate. Il disegno di legge del quale oggi ci occupiamo e la decisione presa encomiabilmente dal Governo per il raddoppio dello stanziamento iniziale previsto assumono rilievo, a me sembra, maggiore se considerati proprio come provvedimenti di finanza locale. È evidente che il problema concreto della riforma della finanza locale lo esamineremo in questa Aula quando dall'altra parte del Parlamento arriverà qui il disegno di legge sopraccennato, ma intanto mi sembra che si possa fare senz'altro questa affermazione.

Si tratta di circa 400 miliardi dati alle grandi città, alla finanza locale, e ciò attraverso un provvedimento legislativo che è stato, mi sembra, ben congegnato e così accuratamente articolato che mi pare si possa anche dire che il regolamento previsto dall'articolo 11 forse appare superfluo. Va rilevato che una proroga della legge che stiamo esaminando appare fin da ora probabile ed agevole quando sarà venuto il momento. Quindi ci troviamo di fronte ad un'operazione finanziaria pilota, relativa agli enti locali, il cui rilievo apparirà crescente via via che passeranno gli anni.

Il secondo aspetto specifico che tengo a rilevare è quello del significato che assume il disegno di legge che stiamo esaminando, ed in particolare l'articolo 1.

La stesura iniziale di detto articolo prevedeva, fra l'altro, che « la concessione per la costruzione e l'esercizio di linee di ferrovia metropolitana saranno di competenza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro »; successivamente invece, con l'adesione del Governo, si è arrivati alla nuova seguente stesura: « La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni ».

L'emendamento concordato in sede di Commissione è di grande rilievo politico e di rilevante importanza pratica.

Sotto il profilo politico si tratta di dimostrare, alla prova dei fatti e quindi anche delle leggi che si preparano, che le autonomie locali sono per noi veramente un punto fermo irrinunciabile, quale appare del resto

dalla dottrina e dai documenti politici di tutti e tre i partiti della maggioranza.

La nostra concezione pluralistica della società comporta infatti, sul piano politico operativo, l'accettazione di due diversi ordini di rappresentanza degli interessi generali, e cioè rispettivamente lo Stato e gli enti locali: attenuare il riconoscimento concreto della insostituibile funzione svolta da questi ultimi significherebbe mutare profondamente, in senso negativo, la struttura e l'essenza stessa della nostra democrazia.

Sul piano della politica economica è necessario pervenire ad una organica *restitutio ad unum* della responsabilità e delle competenze degli enti locali, per quanto riguarda l'ordinamento del territorio, cioè la pianificazione regionale, e le infrastrutture locali (scuole e strade, mercati, trasporti, eccetera).

È in questo campo di intervento che il discorso politico generale a favore delle autonomie locali diventa estremamente concreto ed è ancora in questo campo di intervento che acquista un enorme interesse pratico sia il discorso sulle città — e quindi sui grandi comuni — sia quello sulle regioni, non appena sarà possibile farlo.

Si rileva dal rapporto sulla situazione sociale del Paese, predisposto dal CENSIS e discusso dall'Assemblea del CNEL il 16 ottobre 1968, che la incidenza percentuale dei comuni con oltre 100.000 abitanti sulla popolazione totale italiana, che era pari all'11 per cento nel 1861, era salita al 15 per cento nel 1911, al 21,4 per cento nel 1951 ed al 24,5 per cento nel 1961: recentemente, in soli 10 anni, si è avuto un incremento del 4 per cento in cifra tonda, pari a quello verificatosi nei 50 anni intercorsi fra il 1861 ed il 1911.

È evidente l'enorme impegno pubblico che comporta il processo di inurbamento espresso dalle suddette cifre, ed è evidente che deve essere chiara e precisa la assunzione di responsabilità, in sede sia politica che tecnico-amministrativa.

Va affermato quindi in modo netto che tutta l'attrezzatura del territorio — escluse le grandi infrastrutture a carattere nazionale (strade, ferrovie, porti, telefoni, eccetera) — è di competenza degli enti locali.

Per quanto riguarda in particolare i trasporti, appare pure chiara, nei termini sopra delineati, la distinzione fra le grandi infrastrutture nazionali e quelle locali: in queste ultime ovviamente rientrano le metropolitane in quanto esse operano — come è detto nell'articolo 1 — in un unico complesso urbano, costituito da uno o più comuni.

Mantenendo ferma l'attribuzione al comune del potere di concessione anche per le metropolitane, si agevola quel coordinamento unitario a livello locale dell'intero sistema dei trasporti pubblici, qualunque sia la forma tecnica prescelta (in superficie, in sotterranea ,in sopaelevata, eccetera), dal quale dipende la realizzazione o meno di ingenti economie di gestione.

L'espansione rapida dei centri urbani nei quali si concentra in netta prevalenza e, per certi singoli aspetti, nella quasi totalità la finanza locale è alla base del noto fenomeno a forbice per cui le spese dei comuni si incrementano ad un passo superiore a quello che si verifica nelle spese dello Stato, mentre l'opposto avviene per le entrate: donde un disavanzo rapidamente crescente.

È necessario pertanto che lo Stato intervenga a favore dei comuni e degli enti locali in genere, mediante contributi concessi secondo modalità che non siano lesive dell'autonomia locale: il sistema del contributo espresso in percentuale è al riguardo senz'altro funzionale.

Sarà possibile, così operando, mantenere in un certo equilibrio dinamico la finanza locale pur nel quadro e nei limiti della politica di disavanzo pubblico comunemente accettata e sarà possibile inoltre dare credibilità alle affermazioni dei partiti specie della maggioranza, sempre reiterate a favore delle autonomie locali.

Il disegno di legge in esame opera efficacemente in entrambe le direzioni ora accennate.

Siamo confortati in tale valutazione dalla constatazione che il V Convegno nazionale dei trasporti pubblici urbani e suburbani, svoltosi a Trieste nell'ottobre 1968 e che rappresenta la sede periodica di incontro più qualificata relativamente ai problemi in questione, aveva auspicato le soluzioni che il

disegno di legge che stiamo esaminando, così come risulta dopo gli emendamenti elaborati dalla 7ª Commissione del Senato, tiene palesemente nella massima considerazione.

Quel convegno apertosi con le relazioni di due eminanti docenti universitari del ramo (il professor Corrado Guzzanti, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti all'università di Pisa, e il professor Arturo Polese, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti all'università di Napoli) e svoltosi con l'attiva partecipazione di studiosi, di amministratori comunali, provinciali e di aziende municipalizzate ed inoltre di rappresentanze sindacali, esponenti tutti delle diverse forze politiche, si è concluso con un ordine del giorno che affermava testualmente l'esigenza di « riconoscere che il trasporto pubblico locale costituisce un diritto inderogabile del cittadino in quanto garantisce a tutti la libertà di spostamento nelle aree urbane e suburbane e che trattasi, pertanto, di un servizio a costi in parte indivisibili e quindi da accollarsi parzialmente all'utente e in parte alla collettività al pari degli altri servizi di trasporto nazionale (ferroviari, marittimi, eccetera) »; di « considerare la costruzione delle linee metropolitane e delle principali infrastrutture di trasporto pubblico come opere pubbliche al pari delle altre infrastrutture viarie; rispettare la competenza degli enti locali in materia di trasporto sia per ragioni di vitalità democratica degli enti stessi, sia per la possibilità, data la vicinanza, di cogliere l'insorgere dei vari problemi e di risolverli tempestivamente; pertanto non possono essere accettate proposte di legge come quelle recenti che tendono a trasferire all'amministrazione dello Stato poteri decisionali in materia di linee metropolitane e di tariffe di trasporto urbano, poteri che rientrano nelle inalienabili prerogative degli enti locali ». Questo è quanto è stato detto in sede di quel convegno.

Mi sia consentito anche, come democratico cristiano, ricordare che il mio partito aveva preso posizione già due anni fa in un grande convegno nazionale sui trasporti pubblici urbani, a conclusione del quale parlò lo stesso segretario politico del tempo, onorevole Rumor, attualmente Presidente del Consiglio.

La presente legge, onorevoli colleghi, rappresenta dunque la sintesi organica tra esigenze squisitamente tecniche ed esigenze squisatamente politiche, sintesi che, finalizzata all'attività legislativa, costituisce appunto una delle funzioni preminenti del Parlamento.

La collaborazione realizzata tra burocrazia ministeriale, interessi di base del Paese e Governo attraverso l'efficace mediazione preparatoria della 7ª Commissione competente rappresenta un fatto positivo che è opportuno sottolineare.

Il disegno di legge che ne è risultato merita pertanto la nostra approvazione. (*Applausi dal centro*).

Presentazione di disegno di legge

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Utilizzazione di personale estraneo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto dell'Azienda medesima » (678).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

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

B O S S O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non vi è dubbio che il provvedimento in corso di esame è destinato a portare un aiuto concreto alla soluzione del più grave dei problemi che

stanno assillando le nostre principali città, il problema dei collegamenti e dei trasporti urbani. Alle necessità sempre crescenti nel campo dei trasporti urbani, derivanti dallo sviluppo e dall'industrializzazione delle principali città italiane, non si può evidentemente sopperire con le sole finanze comunali e quindi il disegno di legge che stiamo discutendo può, ripeto, dare un contributo prezioso. Prima di entrare nel merito del provvedimento vorrei riprendere alcune delle argomentazioni svolte dal relatore. Nella sua relazione infatti si afferma che il prezzo politico attuato dall'impresa dei trasporti urbani non è soltanto una pura necessità ma anche un modo razionale di risolvere il problema posto dalla crescente mobilità delle persone. Il prezzo politico rinvia alla fiscalità generale la copertura dei *deficit* aziendali, ma alla fine quello che conta è il bilancio sociale. Mi permetta il relatore di esprimere il mio parziale dissenso su questa impostazione del problema. Sull'argomento, per anni, si sono scontrate posizioni dottrinarie che sarebbe uggioso qui richiamare, e quindi non tanto a questo voglio riferirmi quanto all'esperienza concreta maturata in tanti anni di municipalizzazione dei servizi di trasporto urbani. Abbandonata la linea dell'equilibrio finanziario attraverso il servizio si è faticosamente cercato un equilibrio attraverso una copertura del *deficit* da parte dei bilanci comunali. La situazione, come tutti sanno, è sotto questo aspetto fallimentare. Più nessuna amministrazione comunale è in grado di assolvere i suoi compiti fondamentali in quanto la maggior parte delle risorse in bilancio vengono esaurite proprio per la copertura di tali *deficit*. Il problema, proprio nella prospettiva nella quale si riallaccia al nostro progetto di legge, che è una prospettiva di sviluppo, in proiezione di decenni, deve essere impostato in modo più razionale e realistico.

Di fronte alle condizioni deficitarie di gestione dei servizi urbani, fatalmente si sono prestati dei servizi scadenti, dei servizi inefficienti ed in generale dei servizi estremamente lenti per l'utente. Ora, nella situazione attuale delle grandi città e soprattutto nelle prospettive che ho sopra richiamate, noi dobbiamo considerare che condizione prima per l'utente è quella che il trasporto pubblico sia efficiente, che risponda alle sue necessità, che sia per lui economico. Tale economicità non deve essere considerata esclusivamente in funzione del costo del biglietto di corsa pagato dall'utente, ma va posta in stretta correlazione col valore del suo tempo e con la possibilità di realizzare determinati vantaggi nel costo di altre componenti del bilancio familiare.

Possiamo ben dire che nelle città interessate all'impianto di metropolitane, un'ora di lavoro è mediamente valutabile intorno alle 600-700 lire ed il costo di lavoro per l'azienda è superiore alle 1.100-1.200 lire. In queste condizioni offrire un trasporto urbano a 50 lire, come avviene a Torino o a Roma, però alla condizione di far perdere al lavoratore un tempo estremamente lungo valutabile a ore-giorno, non è rendergli un servizio, ma imporgli una gravosa tassazione in termini di tempo. Se i tempi di percorrenza attraverso la razionalizzazione, attraverso l'adozione di mezzi moderni, quale può essere la metropolitana, si riducono, ecco che diventa conveniente per il lavoratore pagare un prezzo più elevato per il proprio trasporto.

Un trasporto rapido ed efficiente, ben distribuito nell'area interna ed esterna della città, consente poi al cittadino (cito l'esempio di Stoccolma) di vivere in zone lontane dal centro ove può realizzare notevolissime economie nel costo dell'abitazione pur evitando di sentirsi isolato e lontano dai centri di lavoro, di approvvigionamento e di svago. In questo senso mi pare debba essere inteso quello che viene dal relatore chiamato l'« equilibrio del bilancio sociale ».

Inoltre il sistema oggi in atto, tendente a comprimere soltanto il prezzo della corsa che, di fronte ad un servizio efficiente, l'utente potrebbe pagare senza sacrificio del proprio bilancio familiare nel suo complesso, produce uno squilibrio del bilancio sociale perchè sottrae in definitiva alle finanze comunali disponibilità che più opportunamente si potrebbero destinare ad altri impieghi sociali, come scuole, ospedali ed infrastrutture indispensabili.

Per concludere, vorrei richiamarmi ad una visione modena e realistica del problema, respingendo l'accettazione pura e semplice della risultante di una polemica in atto, scaturita in condizioni di economia generale di lavoro assai diverse da quelle attuali e soprattutto da quelle previste per il prossimo futuro.

Il relatore, passando in rassegna le situazioni delle varie reti metropolitane del Paese, cita solamente di sfuggita Torino. Una nota a pie' di pagina della relazione avverte che l'amministrazione comunale di Torino ha già concluso un bando per un progetto di una prima linea metropolitana. Sono in grado di aggiungere qualche dato. Il progetto torinese prevede una rete metropolitana con uno sviluppo di circa 40 chilometri, per un costo complessivo previsto di 220-240 miliardi. Su tali previsioni sono stati messi a fuoco i problemi relativi alla linea n. 1 (che percorre la città in sotterranea lungo una direttrice pressappoco est-ovest, tra lo sbocco dell'autostrada di Milano e la regione Mirafiori) per la quale si è già svolto il citato concorso per la progettazione. Tale linea ha una lunghezza di circa chilometri 13,800 e per la stessa la giunta comunale di Torino ha già preso le opportune decisioni al fine di proseguire gli studi in modo particolareggiato; ed ha stabilito in modo definitivo, come primo suo atto, il tracciato della linea ed anche quello delle successive n. 2 e 3, al fine di stabilire fin da ora i punti d'incrocio e di corrispondenza. È un grandioso programma che deve assolutamente essere realizzato nei termini previsti se non si vuole condannare la città ad una congestione che sarebbe fatale al suo sviluppo. Sviluppo che, è bene ricordare, si sta mantenendo in termini puramente fisiologici e che è necessario per consentire ad una città così laboriosa e produttiva la sua valida competitività rispetto alle altre aree industriali non solo del Paese, ma del Mercato comune e del mondo.

Quali i termini previsti? Approntamento dei progetti esecutivi della linea n. 1 entro il 1972-73 ed esecuzione successiva dell'opera in cinque anni. Le altre due linee dovrebbero essere ultimate nei seguenti atto anni. Vent'anni da oggi, per un'opera che può essere veramente efficiente e rispondere ai requisiti già accennati, solo se completata nell'intera rete, paiono eccessivi e non in linea con lo sviluppo della città e con l'incremento della popolazione. Dovrà innanzitutto essere avvicinata la data di inizio dei lavori e successivamente si dovrà compiere ogni sforzo per abbreviare gli altri tempi.

Per quanto riguarda ancora il problema del costo e della gestione, osservo che se è da approvarsi senza riserva la volontà emergente dalla legge di un intervento finanziario per la costruzione delle metropolitane, la conseguenza che deve derivarne è quella di un equilibrio finanziario di gestione facilitato dallo sgravio delle spese di costruzione che lo Stato si accolla.

Le esperienze recenti, e mi riferisco soprattutto all'esperienza metropolitana di Milano, dimostrano ampiamente che la gestione sgravata dagli oneri finanziari derivanti dalla costruzione è in grado di trovare un suo equilibrio, entro certi limiti, una sua redditività.

Passando agli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione mi sembra opportuno fare le seguenti osservazioni. Nell'articolo, al secondo coma, si stabilisce che: « la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni e dei consorzi di comuni ». Ora, benchè il relatore nella sua relazione chiarisca il fatto che i comuni hanno poi la possibilità di affidare l'appalto delle opere ad enti pubblici ed anche a privati, mi pare che questa dizione meriterebbe di essere più precisa. Pertanto sottoporrò all'approvazione dell'Aula un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole: « e dei consorzi di comuni » le parole: « la concessione per la costruzione può essere affidata sia ad enti pubblici che a privati ».

Inoltre, nell'ultimo comma, si precisa che la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici, a consorzi di enti pubblici od a società con prevalente capitale pubblico, cioè con totale esclusione dei privati o di società a prevalente capitale privato.

La natura di servizio di trasporto pubblico che le metropolitane assolvono, infatti, non

osta di per sè all'intervento di enti privati, intervento che l'istituto della concessione prevede e disciplina adeguatamente, permettendo al capitale privato di confluire in settori nei quali l'obiettivo è il soddisfacimento di esigenze della collettività. La presenza di enti ed organizzazioni private, lungi dal costituire un conflitto di interessi con i prevalenti interessi pubblici in gioco, ha permesso un adeguato e razionale assolvimento di dette esigenze, come già in atto in altre branche del trasporto di persone.

Nel caso specifico poi la relazione stessa mette più volte in luce le carenze istituzionali degli enti locali ai quali viene riconosciuto — salvo sporadiche eccezioni — la competenza specifica nel settore in parola nonchè la inadeguatezza dei mezzi a loro disposizione rispetto all'entità delle opere.

D'altra parte, la referenza accordata agli enti pubblici, o alle società in cui essi abbiano la maggioranza azionaria, subordina l'intervento privato ai casi di carenza di iniziative pubbliche, carenza che, per le ragioni sopra esposte, si è finora apertamente manifestata nel settore dei trasporti e della circolazione urbana e suburbana, fino a rendere necessario un più deciso intervento dello Stato in materia.

In queste condizioni l'immissione di iniziative e di capitale privato è suscettibile di colmare queste carenze e, nei casi in cui più urgente è la necessità di predisporre soluzioni al problema dei trasporti in questione, di recuperare il ritardo in cui il settore si trova.

Forse qualcuno potrà dire che queste mie affermazioni sono un po' utopistiche in quanto vi sarà interesse del capitale privato ad intervenire in tali opere, ma mi permetto, in proposito, di ricordare l'esempio piemontese.

Proprio nell'area piemontese la costituzione di società miste tra enti pubblici e privati ha consentito e consente tuttora la realizzazione di opere autostradali e di trafori destinati a recare benefici non soltanto alla regione, ma all'intera area nazionale verso la quale è agevolato il transito di imponenti masse di residenti nelle regioni del Nord e di stranieri.

In sostanza io mi permetterò di proporre un emendamento che sostanzialmente ripristina il testo governativo.

L'articolo 3 ha ritenuto opportuno estendere la concessione di contributi a comuni ed agglomerati di comuni con popolazione non inferiore a 400.000 abitanti. Mi sembra che questa concessione sia spinta troppo oltre; e dico questo non tanto per lamentare l'intervento in comuni di quelle dimensioni, ma piuttosto per sottolineare come le disponibilità finanziarie previste dalla legge, già molto esigue, potrebbero essere sottratte ad impieghi più necessari nelle grandi città, ove il problema presenta carattere di maggiore urgenza. In altre parole, è evidente che più si allarga la possibilità di attingere al fondo senza modificarne l'entità, meno rimane disponibile per realizzare gli impianti più indispensabili che al momento attuale (lo sappiamo, e ce lo dice il relatore) sono quelli di poche città, tutte con popolazione oltre il milione di abitanti.

E già che sono in argomento voglio fare alcune considerazioni sulle disponibilità effettive adottate dal progetto in esame. È bene osservare che al contributo stabilito dal presente progetto attingerà anche la città di Roma per quanto riflette nuove linee, oltre naturalmente la linea 1 già in servizio e la linea 2 per la quale è in atto una speciale legislazione.

Per quanto riguarda Milano, è prevedibile che per il prolungamento oltre la stazione centrale della linea n. 2 proveniente da Cascina Gatti attinga, anch'essa al contributo statale previsto dal presente disegno di legge. In queste condizioni, risulta fin troppo evidente che il contributo statale è del tutto inadeguato anche per le sole città che superano gli 800.000 abitanti, se si rimane nei limiti dell'importo indicato dal progetto governativo e se si tiene conto che il costo di 5 miliardi a chilometro è alquanto ottimistico, pur rimanendo alla valutazione in lire attuali.

Ancora un accenno ai problemi di priorità: mi permetto di insistere perchè venga chiarito per quali ragioni Torino debba seguire Napoli. Si faccia ogni sforzo per Na-

poli, ma non si dimentichi che Torino ha caratteristiche di necessità di movimento, derivante da grandi insediamenti industriali, che impongono la soluzione del problema con la massima urgenza.

Ritengo di non dover entrare in ulteriori dettagli sul progetto di legge nel testo proposto dalla Commissione. Chiudo sottolineando ancora l'opportunità che venga meglio formulato l'articolo 8, riguardante le agevolazioni fiscali. Su quelle relative agli atti di appalto e di costruzione nulla da osservare, ma invece alcune osservazioni per quanto riguarda l'esenzione dall'imposta generale sull'entrata e dall'imposta di consumo dell'energia elettrica per l'illuminazione e la segnalazione. Per questo tipo di imposte non sarebbe agevole prevedere che cosa si farà non appena verrà attuata l'imposta sul valore aggiunto, secondo gli impegni comunitari assunti dal nostro Paese?

Per quanto più strettamente riguarda l'imposta di consumo, occorre chiarire che in tale modo ancora si ripartisce un carico che sarebbe di stretta competenza dell'esercizio (e quindi dell'utente) sul contribuente facendo diminuire gli introiti nelle casse comunali.

Nell'esprimere il favore del mio Gruppo al disegno di legge in esame, formulo la speranza che siano tenute presenti dal Governo le osservazioni che ho fatto con il sincero proposito di dare un apporto costruttivo a che i problemi di Torino siano posti nella dovuta scala di priorità in relazione al contributo che l'efficienza di una delle aree più industrializzate può dare all'economia del Paese ed ai problemi sociali che l'imponente presenza di lavoratori pone al legislatore.

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

* M A D E R C H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, in contrasto con il giudizio entusiasta del collega Spagnolli, ritengo che con eccessivo ritardo affrontiamo l'esame di questo provvedimento che tratta questioni di estrema importanza per la vita delle nostre città (quelle cioè inerenti ai trasporti rapidi di massa) e credo che non ci sia bisogno di richiamarsi al traffico caotico di quasi tutti i nostri centri per sottolineare l'urgenza della risoluzione di un problema di così grande portata.

Se occorresse aggiungere qualcosa alle considerazioni sullo stato attuale del traffico cittadino, parlerei, oltre che del danno economico che deriva alla collettività per gli sprechi e le perdite che si manifestano nel caos stradale e che sicuramente raggiungono delle cifre notevolissime, astronomiche, del fatto che si è atteso troppo per arrivare ad una disciplina della materia in esame. In una parola, ritengo che questo provvedimento sia eccessivamente tardivo: arriva infatti con almeno 15 o 20 anni di ritardo.

Una politica accorta dei trasporti presupponeva prima dell'intasamento delle nostre città da parte dei mezzi privati di trasporto un intervento adeguato e tempestivo sia, come è già stato messo in rilievo, in favore delle aziende pubbliche di trasporto, che ormai non riescono più a far circolare i loro mezzi e sempre meno possono quindi assolvere il compito che è loro proprio, sia per dotare le nostre città di soddisfacenti mezzi di trasporto rapidi, moderni e capaci di rispondere alle esigenze del momento.

Sembrerà incredibile ma attualmente, come il relatore ha messo bene in evidenza nella sua relazione, siamo tra gli ultimi Paesi in questo settore e siamo sopravanzati perfino dalla Spagna, oltre che dalla Svezia che certo non conosce i problemi derivanti dal pesante rapporto che esiste in Italia tra territorio e popolazione.

Arriviamo veramente tardi. Che la politica dei trasporti abbia seguìto nel nostro Paese un indirizzo sbagliato è dimostrato anche dal fatto che il ritardo in questo settore lo dobbiamo registrare persino in ordine alle previsioni del programma di sviluppo economico già troppo timido, e tuttavia realizzato solo per delle trascurabilissime frazioni. Il Governo ha fatto il calcolo del danno che ne è derivato alla collettività con l'aumento dei costi seguìti alla mancata realizzazione degli investimenti che erano stati previsti, seppure in misura scarsa.

È assurdo e impensabile ritenere che si possano fare delle economie su questo tipo di voce. Con l'attuale processo di inurba-

mento, in corso in tutte le grandi città, con l'imprevidenza fin qui dimostrata dai Governi che nè sul terreno urbanistico nè su quello della finanza locale hanno voluto aiutare i comuni a risolvere le spinose questioni del traffico di superficie e del trasporto di massa, le ferrovie metropolitane oggi rappresentano certamente il solo mezzo veloce, comodo, con alto grado di sicurezza e a prezzi sopportabili, capace di consentire nelle grandi aree metropolitane la soluzione dei più gravi problemi della dinamica cittadina.

Purtroppo il Governo ancora una volta vuol dimostrare i propri limiti ed ha perciò costretto la Commissione a subire una serie di incongruenze ed a mantenersi entro limiti di spesa del tutto inadeguati rispetto alle necessità.

Il disegno di legge infatti, onorevole Presidente, completamente diverso da quello che originariamente il Governo aveva voluto presentare grazie — non esitiamo a dirlo — alla nostra iniziativa, pur abbandonando quelle velleità accentratrici che costituivano il fondamento della proposta primitiva e riconoscendo finalmente ai comuni la facoltà di costruire e gestire le linee di ferrovia metropolitana (come, d'altra parte, era espressamente detto nell'impostazione del programma di sviluppo economico, anche quando il bacino di traffico interessato investiva non solo un unico centro urbano), già al suo primo articolo introduce un grave elemento di incongruenza quando prevede tra i possibili concessionari non meglio identificati enti pubblici o consorzi di enti pubblici, ovvero società a prevalente capitale pubblico.

Questa norma, onorevole Presidente, rende possibile la concessione per l'esercizio delle linee metropolitane a società o enti diversi da quelli che gestiscono la rete di trasporto urbano in superficie nello stesso centro urbano.

Come è noto, nei comuni importanti, dove è viva l'esigenza della ferrovia metropolitana, la rete di superficie dei trasporti pubblici è gestita dai comuni per mezzo delle aziende municipalizzate. Cosa significa pretendere, come giustamente avviene, la caratteristica unitaria del comprensorio per poi negare l'unitarietà dei problemi, imponendo nell'unico bacino di traffico avente caratteristiche omogenee la sovrapposizione di più enti nella gestione dei trasporti pubblici? Questa è la prima contraddizione. So che la risposta è che gli enti pubblici ai quali si pensa o si fa l'occhiolino sono quelli che, per efficienza, svincolo da controlli e funzionamento aziendalistico, potrebbero sembrare i più adatti: ma è poi veramente così o si tratta invece di una chimera?

Intanto noi abbiamo visto che la sovrapposizione in un unico bacino di traffico di due gestioni, una per il trasporto pubblico di superficie e una per quello metropolitano, già rappresenta un danno immediato. Ma si è riflettuto sul carattere di questi enti pubblici? Quale scopo devono perseguire questi enti pubblici considerati efficienti? Dice, a mio parere molto giustamente, il relatore che « il settore dei trasporti pubblici urbani non deve essere esaminato sotto il solo aspetto della redditività degli investimenti, in termini di equilibrio tra costi e ricavi aziendali, ma anche e soprattutto sotto l'aspetto della produttività sociale, in termini di costi e benefici. Il prezzo politico adottato dalle imprese di trasporti pubblici urbani non è soltanto una pura necessità, ma anche un modo " razionale " di risolvere il problema che è stato posto dalla crescente mobilità delle persone ».

Il Governo però, ignorando che per decenni ha dormito su questo problema, invoca ora l'efficienza e non considera il problema del trasporto sotto la sua luce di servizio sociale. D'altra parte, in un suo documento, la Federazione nazionale dei lavoratori dei trasporti, aderente alla CISL, cosa ha scritto? « La preminente funzione di servizio sociale nei confronti di tutta la collettività che viene generalmente riconosciuta al trasporto pubblico e la funzione strategica come strumento nella programmazione dello sviluppo e nell'organizzazione territoriale e urbanistica che può essere attribuita a tutto il sistema dei trasporti fanno non ritenere opportuno il fissare rigidi criteri di gestione, almeno nei termini di pareggio di gestione ».

Se il pareggio di gestione si presenta, ovviamente, in ogni caso auspicabile, non può essere posto tuttavia come un vincolo, proprio in vista del ruolo che il sistema dei trasporti può svolgere. Se un vincolo va posto — ecco il punto — ci sembra che esso possa prefigurarsi nelle opportune e necessarie connessioni con il restante sistema del trasporto.

D'altra parte, se quello che si cerca è una gestione quanto più possibile economicamente solida, non è certo creando la concorrenza tra linee metropolitane e quelle di superficie che si risolve il problema. La concorrenza, come l'esperienza ci insegna, nel campo dei trasporti pubblici, tuttora deficitari, non significa un vantaggio per l'utente, ma un aumento della perdita a carico del contribuente.

Soltanto il coordinamento tra i due tipi di trasporto può assicurare il migliore servizio ed i più bassi costi. Ecco perchè in Commissione ci siamo battuti, onorevole Presidente, perchè nel disegno di legge venga riconosciuta ai comuni la facoltà di costruire e gestire le metropolitane, e non venga negata poi questa facoltà, consentendo la gestione a chi persegue fini diversi da quelli del comune.

L'altra incongruenza che noi rileviamo la si incontra all'articolo 3, dove si fissa in 400 mila abitanti il limite minimo per richiedere la ferrovia metropolitana. Il relatore ha scritto che è difficile stabilire a priori un valore assoluto; io mi permetto di osservare due cose: la prima è che il Ministro dei trasporti in Commissione ad una mia precisa domanda in proposito non ha fornito delle risposte valide. E ripeto qui la domanda, con la preghiera che l'onorevole Sottosegretario voglia fargliela pervenire, per vedere se in quest'Aula almeno si potrà avere una risposta accettabile.

La domanda è: quale criterio ha portato il Ministro a stabilire che nei centri con popolazione inferiore ai 400 mila abitanti le metropolitane non servono mai, mentre ha accertato che con qualche migliaio di abitanti in più rispetto ai 400 mila le metropolitane sono indispensabili al punto da meritare il contributo dello Stato?

Le seconda osservazione è che non si può essere così contraddittori come il Governo mostra di essere in questa circostanza se si sceglie come elemento di valutazione il bacino di traffico descritto nel disegno di legge come comprensorio comprendente anche più di un comune confinante e comunque costituente, col comune più popolato, un solo complesso urbano, ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

È mai possibile poi dimenticare tutto questo, non fondare più il proprio esame su questo elemento base e riferirsi invece soltanto ed essenzialmente al numero degli abitanti? Come possiamo accettare che in un comprensorio rispondente, come vuole la legge, a tutti questi criteri venga negato il contributo dello Stato, anche se la metropolitana appare necessaria, solo perchè gli abitanti sono di qualche migliaio inferiori ai 400 mila? Viceversa, come possiamo accettare che si conceda invece l'intervento dello Stato ad un comprensorio che, pur superando il limite degli abitanti, non manifesta nel settore dei trasporti di massa rapidi una esigenza altrettanto imperiosa quanto quella che ho considerato nel caso precedente?

Infine l'altra contraddizione, onorevole Presidente, riguarda Roma ed il finanziamento della legge. Affronto insieme questi due problemi perchè sono strettamente connessi. Nella sua relazione il relatore non ha insistito eccessivamente, ma ha presentato il problema che peraltro era ignorato nel testo del Governo. Il Governo nel suo testo primitivo infatti dimenticava l'esistenza di Roma con la sua tematica particolare. Noi introducemmo questo problema con la nostra proposta perchè il regime di concessioni precarie cui è sottoposta la gestione dell'unico tronco metropolitano esistente a Roma, quello che va dalla stazione Termini all'EUR, crea tali gravi problemi di natura tecnica e di politica dei trasporti da non poter essere trascurato. Perciò noi proponemmo che la concessione precaria, che non consente all'ente che deve gestire la linea alcuna politica dei trasporti, venisse trasformata in una concessione definitiva. Il Governo ap-

profittò di questo fatto per creare — mi scusi, onorevole Presidente, se la definizione certamente non è parlamentare — un incredibile pasticcio da cui non si sa più come uscire, pasticcio purtroppo avallato anche dalla Commissione e credo perfino dal sindaco di Roma, che forse non ha capito cosa gli sta per accadere.

Però neanche il Governo, a mio parere, ha ben considerato tutte le conseguenze del suo atteggiamento. Infatti, come è diligentemente ricordato nella relazione, molte leggi hanno interessato la metropolitana di Roma. Ci fu il decreto n. 1306 del 1925 che assegnò al Governo ogni facoltà per quanto riguarda la città di Roma, la legge n. 272 del 1954 che assegnò la gestione del tronco Termini-EUR alla STEFER, la legge n. 429 del 1955 che autorizzò ulteriori spese, la legge n. 1145 del 1959 che provvide alla costruzione della linea « A », cioè Trionfale-Osteria del Curato, la legge n. 1433 del 1965 che provvide ad ulteriori finanziamenti, la legge n. 369 del 1966 che prorogò la gestione della STEFER, la legge n. 1985 del 1968 che finanziò ulteriori lavori relativi alla linea « A », ed infine la legge n. 166 del 1969 che prorogò la gestione STEFER concedendo sussidi integrativi.

Tutte queste leggi, come è noto, non hanno risolto il problema della metropolitana a Roma che, finanziata per la linea « A », deve essere ancora completata per la linea « B » mediante il prolungamento per Spinaceto e Fiumicino e il collegamento di Termini con piazza Bologna e le diramazioni per Pietralata e Valmelaina.

Inoltre deve essere ancora costruita la linea che deve collegare la Gianicolense con via Arenula, con piazza Venezia, San Giovanni e via Prenestina e infine la linea che dovrà collegare i nuovi centri direzionali.

Si tratta di circa 70 chilometri di metropolitana da costruire a Roma in una situazione di estrema difficoltà, come l'esperienza di questi giorni ci sta insegnando.

Se calcoliamo il valore medio della spesa per chilometro che il relatore ha assunto a base delle sue considerazioni, cioè 5 miliardi, arriviamo a ben 350 miliardi. Bene, di fronte a questa situazione il Governo ha imposto un finanziamento complessivo della legge per 360 miliardi, includendovi anche Roma.

Come se ciò non bastasse, a conclusione del proprio operato, che definisco incoerente, ha proposto che cadano anche tutte le leggi in materia ad esclusione della legge n. 1145 per la costruzione della linea « A ».

Ma se il decreto del 1925, n. 1306, è abrogato, significa che la gestione della linea « B » per il tronco esistente non avverrà più per conto del Governo. Allora però scadrà anche l'atto stipulato tra il Ministero dei trasporti e la STEFER per la concessione dell'esercizio ferroviario per conto dello Stato della metropolitana Termini-EUR. In questo caso quindi la STEFER non avrebbe più titolo per proseguire la gestione.

Chi provvederà allora? Come si provvederà? Il comune subentrerà allo Stato? Con quali mezzi? Chi li fornirà? E per i tratti di ferrovia in comune con altri servizi della STEFER come si farà? E per il progetto di Fiumicino? E per quello di Spinaceto?

Ho letto su una rivista specializzata del Ministero dei trasporti che per il finanziamento della linea di Fiumicino si penserebbe di provvedere prelevando i fondi stanziati dal provvedimento che stiamo discutendo.

Non mi pare che ciò sia del tutto giusto; comunque se questo è il proposito, tenuto conto della situazione finanziaria, a meno che non abbia commesso errori di interpretazione, le metropolitane a Napoli, a Torino, a Genova, a Milano, a Bologna, a Firenze come si faranno? Con quali fondi? Con quali denari? Con quali mezzi? Sarà tutto necessariamente assorbito da Roma o viceversa a Roma rimarrà tutto fermo e non si farà più nulla e anche l'attuale tronco forse verrà dismesso.

Per questi motivi quindi, se il provvedimento non riceverà un adeguato stanziamento suppletivo, non servirà per costruire le linee metropolitane, senatore Spagnolli, nonostante le sue previsioni tanto rosee. Le altre città che attendono come faranno?

Queste sono le lacune fondamentali che noi abbiamo riscontrato nel progetto di legge che stiamo esaminando e che abbiamo in Commissione più volte sottolineato senza riuscire ad avere delle risposte valide. Si

tratta di lacune di grande rilevanza, alcune delle quali, come ho spiegato, tali addirittura da rendere vana, inutile la stessa legge o per lo meno lo spirito che anima la stessa, se è vero, come è stato detto da un rappresentante della maggioranza, che con questo provvedimento si vuole andare incontro alle esigenze dei trasporti delle grandi città italiane.

Per questi motivi, signor Presidente, onorevole Ministro, noi abbiamo presentato i nostri emendamenti che, se non verranno accolti, ci costringeranno a denunciare il carattere velleitario di questo provvedimento, così come stiamo facendo, e a non accettare di renderci responsabili di un inganno che si sta compiendo ai danni dei comuni italiani.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Intanto l'avete approvato in Commissione.

M A D E R C H I . No, onorevole Ministro; lei era presente, abbiamo avuto anche degli scontri abbastanza vivaci.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ma l'avete approvato: c'è nei verbali.

M A D E R C H I . Come ricorderà, lei ha preteso anche che si andasse a una votazione, nella quale siamo risultati in minoranza. Quindi non ci presteremo a questo inganno che si cela nei confronti di tante città italiane. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

R A I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che viene oggi all'approvazione del Senato è stato oggetto di approfondito dibattito sia alla 7ª Commissione, sia in Sottocommissione per cui siamo arrivati alla formulazione del disegno di legge sulla costruzione di linee ferroviarie metropolitane dopo che nel quadro generale di una discussione sulla politica dei trasporti vi sono stati scambi di vedute, proposte, controproposte, incontri e trattative anche con il Governo. Ora la nostra parte politica, riguardo alla politica dei trasporti portata avanti dal Governo, ha, in ogni occasione che si è presentata, espresso la propria opinione di opposizione al tipo di sviluppo dei trasporti in atto nel nostro Paese in considerazione che tale politica, mentre ha aiutato indiscriminatamente l'iniziativa privata, ha soffocato mortalmente ogni possibilità di un regolato e uniforme sviluppo dei trasporti in tutto il Paese producendo ed approfondendo gli squilibri tra Nord e Sud, tra capacità delle imprese ad iniziativa privata e quelle ad iniziativa pubblica, aggravando così il divario di sviluppo che, in ultima analisi, riflette lo sviluppo in atto nel Paese chiesto, voluto ed imposto dalle organizzazioni che dominano la vita economica e che si riflette anche sulla politica dei trasporti. Il disegno di legge relativo alle metropolitane ha avuto vicende contraddittorie a cominciare dall'allora legge n. 181 a finire col cosiddetto decretone. Tutto in quell'occasione è avvenuto, come ricorderanno l'onorevole Ministro e gli onorevoli colleghi, in modo straordinario, inconsueto e confuso; prima il provvedimento venne presentato poi venne ritirato. Io ora non starò a ricordare tutte queste vicende e tutte queste tappe. Finalmente dopo tanti mesi siamo arrivati alla presentazione di questo disegno di legge. Il discorso però su tale disegno di legge, sul quale la stessa ottima relazione richiama l'attenzione, ci porta necessariamente, anche se in modo succinto, ad ampliare l'esposizione dei motivi per cui la mia parte politica è favorevole alla costruzione di linee di ferrovie metropolitane. Bisogna quindi stare attenti affinchè la costruzione delle metropolitane, se vuole avere un senso, rimanga dentro una linea che comporti la scelta del mezzo pubblico nella città, che sia inquadrata in un vasto discorso attinente ad una seria politica urbanistica, che abbia come obiettivo il contenimento della congestione nei grandi centri e che abbia come visione d'insieme il riequilibrio territoriale. Con ciò voglio dire che, a Roma ed in altre città, quando sarà costruita la metropolitana, se non si avranno presenti questi problemi concernenti la scelta alter-

nativa alla politica seguita fino ad oggi, la metropolitana non avrà più senso, in quanto l'asse degli agglomerati si sarà spostato e pertanto saremo sempre nelle stesse condizioni. Quello dei trasporti è uno dei problemi essenziali che deve essere posto all'attenzione di tutto il Paese. Esaminare le cause, le origini della crisi è nostro dovere per vedere come risolverla.

Mi consenta l'onorevole relatore di dire che se vi è una responsabilità per la situazione caotica alla quale siamo giunti essa è da addebitarsi in primo luogo all'espansione della motorizzazione privata e, in secondo luogo, alla politica delle infrastrutture che è stata attuata per fronteggiarla. L'espansione imponente della motorizzazione privata è stata forzata da scelte di politica economica, come quella delle autostrade, di politica fiscale, di politica creditizia ed è stata diretta ad accelerare lo sviluppo delle industrie dei mezzi di trasporto anche a danno di una diversa distribuzione delle risorse economiche disponibili per usi alternativi di sviluppo economico e sociale come, ad esempio, il mancato intervento per le regioni depresse, per la scuola e per altri servizi sociali.

Tutto ciò risulta evidente dal diverso sviluppo raggiunto dalla produzione automobilistica rispetto alla produzione industriale e rispetto anche allo stesso reddito nazionale.

L'espansione forzata della motorizzazione privata è avvenuta in presenza di un sistema stradale insufficiente ed inadeguato ed ha esaltato quindi i problemi della congestione e dell'insicurezza nelle grandi città; ha accelerato la crisi generale dei trasporti per la mancata predisposizione di infrastrutture adeguate, per la riduzione della velocità commerciale dei mezzi pubblici e per l'espansione caotica avvenuta negli agglomerati urbani. L'onorevole relatore ad un certo punto della relazione afferma che non si tratta tanto di limitare la capacità di concorrenza del mezzo individuale, quanto di coordinare le prestazioni del trasporto privato e collettivo in vista della maggiore utilità sociale. Ebbene questo ci trova in parte consenzienti in quanto la forzata motorizzazione privata e la conseguente costruzione delle autostrade ha fatto perdere di vista il problema dei centri urbani e suburbani e dei comprensori ed ha avuto effetti così negativi di cui oggi risentiamo in modo particolare. Noi diciamo che non si tratta di combattere la motorizzazione privata in quanto tale, ma di combattere l'uso del mezzo privato quando esso entra in contraddizione con l'esigenza di fornire alla collettività un efficiente sistema di trasporto collettivo.

Ed invece, qual è stata la conseguenza delle scelte dei vari Governi seguite fino ad ora? Ebbene la conseguenza prodotta è stata l'incentivazione della domanda di auto e la generazione di nuovo traffico che grava nei punti terminali delle autostrade, sulla rete viaria tradizionale insufficientemente attrezzata, aumentandone quindi la congestione e l'insicurezza; inoltre tutto ciò ha prodotto la carenza degli investimenti sulla rete stradale ordinaria le cui caratteristiche di insufficienza e di insicurezza sono cresciute in rapporto all'aumento del traffico. Poi, in ordine alle Ferrovie dello Stato, si sono verificati due effetti: insufficienza degli investimenti diretti al potenziamento dei servizi, a parte, onorevole Ministro, le note iniziative di quadruplicare le ferrovie per accelerare di mezz'ora il percorso Roma-Firenze (e ciò a danno del Mezzogiorno e delle Isole, inchiodati sostanzialmente alle condizioni di inferiorità non solo di sottosalari); ed inoltre la concorrenza delle autostrade costruite in funzione prevalentemente delle lunghe percorrenze che erano già servite dalla rete ferroviaria fondamentale. La scelta infatti del sistema autostradale su lunghe percorrenze ha fatto trascurare il problema dei trasporti nei centri urbani e nei comprensori dove le infrastrutture sono rimaste inadeguate dinanzi alla crescita dei diversi sistemi di trasporto sia pubblico che privato.

Da quanto ho detto mi sembra più che giustificata l'esigenza di costruzione di metropolitane per provvedere ai trasporti rapidi e di massa che abbiano un alto grado di sicurezza ed un prezzo accessibile.

La politica dei trasporti urbani costituisce per un grande numero di città come Roma, Milano, Napoli, Torino, Palermo, Genova, Venezia, Firenze ed altre, per effetto dei costi delle attuali gestioni dei trasporti pub-

blici, uno dei problemi condizionatori del loro sviluppo.

L'elemento da sottolineare è il costo crescente finanziario che viene sopportato dagli operai, dagli impiegati, dagli studenti oltre che la perdita di tempo. In altre occasioni ho avuto modo di intrattenermi sull'importanza che investe il problema dei pendolari. E tutto ciò lo si deve considerare in rapporto al processo preoccupante di inurbamento che si è avuto negli ultimi dieci anni.

Vi è semmai da rilevare che, in rapporto al problema così urgente ed importante ed al ritardo con il quale questo problema delle metropolitane viene ad essere affrontato, vi è un limite di mezzi così evidente per gli scarsi stanziamenti previsti, da dubitare che seri effetti si potranno realmente ottenere, come rilevava un momento fa il senatore Maderchi. Noi pensavamo e pensiamo che i mezzi per il programma da attuare dovrebbero essere rilevantemente aumentati in quanto quest'investimento lo riteniamo produttivo. Noi pensiamo che le condizioni per affrontare il reperimento dei mezzi finanziari ci sono, come dimostrano le disponibilità finanziarie date dall'aumento del risparmio e dai residui passivi; un migliore utilizzo, quindi, dei mezzi dello Stato può consentire di reperire i fondi necessari.

Noi non avremmo nulla in contrario all'approvazione del disegno di legge, così come formulato dalla Commissione, se si aumentassero gli investimenti e se si salvaguardasse la gestione pubblica. A proposito di quest'argomento non possiamo fare una legge che sia arretrata rispetto alla situazione di fatto esistente nelle città di Milano e di Roma.

Non starò a ricordare come in quest'occasione a Milano vi fu una lotta sostenuta in modo così forte da impedire che la gestione della metropolitana fosse concessa al monopolio, allora l'Edison; il risultato di quella lotta è stato il mantenimento di una unica azienda municipalizzata che gestisce i servizi in superficie e quelli di metropolitana. A questo punto emerge, in tutta la sua ampiezza, il contrasto tra la nostra concezione della funzione degli enti locali e la concezione invece di coloro che nei fatti tentano di ridurre le istanze democratiche locali ad un'attività puramente amministrativa. La costruzione di linee metropolitane noi l'intendiano come una soluzione che dovrebbe far riflettere il Governo sulla politica sbagliata seguita fino ad oggi, perchè vogliamo un nuovo orientamento degli investimenti nelle infrastrutture. Nel dire di sì alla costruzione di linee di ferrovia metropolitana abbiamo presente il punto di vista dei cittadini e la condizione in cui sono costretti a viaggiare. La vastità di questo disagio non può essere sottovalutata dal momento che circa 15 milioni di cittadini (in massima parte lavoratori) sono interessati ogni giorno ai trasporti collettivi nelle città e nel loro territorio.

Noi siamo per il potenziamento ed il miglioramento dei mezzi pubblici e per ottenere ciò sono necessari molteplici interventi tra cui la ristrutturazione del trasporto collettivo, sfruttando le possibilità nuove offerte dalla tecnica; una di queste possibilità è la metropolitana sotterranea, in superficie o sopraelevata, accanto alle linee tranviarie in sede separata con convogli multipli, e tutto ciò sotto il profilo generale della necessità di affrontare seriamente i problemi connessi alla pianificazione del territorio e cioè di fare della pianificazione del trasporto pubblico un momento della pianificazione degli insediamenti (problema che investe la politica urbanistica di cui parla lo stesso relatore).

In sostanza (e concludo) vi sono due lacune nel progetto di legge su cui vi è stata quasi l'unanimità: la prima riguarda lo stanziamento insufficiente, di cui ho parlato; la seconda si trova all'articolo 1, lì dove si dice: « ovvero di società a prevalente capitale pubblico », perchè ciò fa entrare dalla finestra quanto si vuole far uscire dalla porta.

Ma poichè la politica che si intende fare non mi sembra indirizzata verso questa scelta, mentre siamo favorevoli alla costruzione di metropolitane, esprimiamo un voto di astensione per non dare un avallo alla politica generale dei trasporti fatta dal Governo. La linea di politica dei trasporti urbanistica in cui si ascrive questa legge non è convincente, potrebbe essere solo una pezza, oppure potrebbe essere una specie di tela di Pe-

nelope, se con la costruzione delle metropolitane non si porrà fine al dilagare della motorizzazione privata e all'impiego delle risorse in modo diverso da quello seguito fino ad oggi. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

P R E M O L I . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, di fronte al disegno di legge in discussione dirò subito che condivido in pieno il parere favorevole espresso con particolare competenza e precisione tecnica dall'amico Bosso. Dirò anche che sono perfettamente convinto della necessità di dotare le maggiori e più popolose città italiane di una rete di trasporti più moderno quale sembra essere la metropolitana e che sono d'accordo sulla necessità dell'erogazione di un contributo statale per aiutare i comuni nella costruzione delle metropolitane.

Ho chiesto di parlare sul problema perchè oggi la metropolitana è un discorso all'ordine del giorno a Venezia, dove la sua costruzione o meno è diventata un problema politico, un discorso portato avanti con accanimento da alcuni partiti che lo monopolizzano facendosene un proprio vessillo elettorale.

Io non entro nel merito, ma visto che il progetto in discussione ha carattere più o meno ufficioso — parlo sempre per quanto riguarda la metropolitana di Venezia — ed ha dato vita ad un comitato d'iniziativa presieduto dall'onorevole Tolloy e di cui fanno parte alcuni Ministri che dovranno occuparsi del problema anche nei riguardi della laguna, vorrei che noi non accogliessimo la metropolitana come un dogma, ma che eliminassimo *a priori* i dubbi che la sua costruzione ci pone e che possono essere risolti solo attraverso degli studi tecnici adeguati.

Occorre oggi « spoliticizzare » la metropolitana, occorre affrontare degli studi seri, tecnici sui programmi di costo e di gestione, per impedire alla metropolitana di diventare un triste duplicato del famoso canale dei petroli.

Per quanto riguarda la popolazione del comprensorio lagunare, questa supera largamente i limiti previsti dal disegno di legge, se si comprendono nel comprensorio anche le città di Padova, di Treviso, oltre, s'intende, Mestre. È inutile però nasconderci che la metropolitana viene creata, non tanto per collegare i centri dell'entroterra, già oggi ben collegati tra di loro, con normali sistemi di trasporto, ma soprattutto per inserire in questo contesto urbano il centro storico di Venezia: un centro con popolazione attuale di 112 mila abitanti e per il quale si può prevedere, rifacendosi all'ottimo studio del professor Pasquale Saraceno, un rinsanguamento futuro che lo porti ad avere 150 mila abitanti.

Anche le previsioni più ottimistiche, data la carenza degli spazi nel gruppo delle isole che compongono il centro storico, escludono la possibilità di una densità abitativa superiore.

Occorre quindi studiare accuratamente il costo di costruzione di una metropolitana sottolagunare (con conseguenti problemi fisici e geologici enormi) e il costo della sua gestione. Oggi, per molti mesi all'anno, i lunghi mesi dell'inverno veneziano, il solo movimento costante e sicuramente registrabile e definibile, tra Veneza e Mestre, è quello dei 12, 15, 20 mila pendolari giornalieri.

Occorre studiare in modo più approfondito il comportamento della popolazione attuale e prevedere quali incidenze avrà su questo comportamento la costruzione della metropolitana, anche assegnando al centro storico funzioni direzionali della futura regione e quel complesso di istituti che dovrebbero rendere Venezia un grande centro internazionale di studi.

Nel campo turistico, ad esempio, gli alberghi del centro storico — è solo un dubbio che anvanziamo — potrebbero venire disertati dai turisti a cui si offrirebbe la possibilità di abitare in terra ferma e di trasferirsi giornalmente in Piazza S. Marco per la visita della città.

Un ultimo problema: il tempo di soluzione. L'amico Bosso ci ha detto che a Torino i tempi di costruzione della metropolitana si prevedono lunghissimi, tanto che si giunge ad ipotizzare, per il completamento della rete, un periodo che raggiunge il ventennio.

Cosa succederà per Venezia, dove i problemi da affrontare sono ovviamente maggiori e dove un grosso aumento di popolazione non è affatto prevedibile? Cosa succederà a Venezia, dal momento che ancora oggi non conosciamo, signor Ministro, la natura geologica del sottofondo lagunare, come hanno potuto constatare i fisici americani e olandesi che sono venuti recentemente *in loco* a studiare il sottofondo della laguna e ad aiutarci a risolvere il problema della sua cristallizzazione?

Quando arriveremo al termine dei lavori della metropolitana non ci saranno già dei mezzi di trasporto aerei o per via di acqua più moderni e adatti alla situazione della città?

Tutti questi interrogativi sono oggi drammatici e il mio intervento vuole essere soprattutto un campanello di allarme di fronte alla fretta, all'accanimento dogmatico verso una determinata situazione non ancora studiata in modo sufficiente, anzi studiata in modo più che insufficiente, tanto è vero che ci troviamo di fronte ad una rosa di pareri di tecnici che sono completamente divergenti l'uno dall'altro.

Allo stato attuale noi abbiamo solamente lo studio dell'onorevole Tolloy, una pubblicazione certamente di alto livello, ma che ci sembra portatrice di speranze e di desideri più che di studi, programmi e decisioni concrete e precise.

Concludo perciò dicendo che non è la parte liberale che, allo stato delle cose, rifiuta di accettare la metropolitana, ma è piuttosto la realtà della laguna che sembra suggerire una maggiore prudenza, prima di intradurre questo mezzo di trasporto. Qualora però studi precisi prospettassero, anche avendo considerato soluzioni alternative (quali strade sulle barene, miglioramento della rete dei trasporti idrici o altro), che la metropolitana è veramente la migliore e più adatta soluzione per la città noi saremmo i primi, come chiunque abbia a cuore l'interesse e il futuro di Venezia, ad appoggiarne con vigore la costruzione.

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

B O N A Z Z I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, credo che si debba ancora una volta, esaminando e discutendo questo problema della costruzione di linee metropolitane nel nostro Paese, iniziare con il prendere in mano e sfogliare il programma economico nazionale per il quinquennio 1966-70, approvato dal Parlamento nel luglio del 1967. Esaminiamolo dunque, un momento: in esso giustamente è detto che nel trascorso decennio il sistema italiano dei trasporti ha dovuto fronteggiare il raddoppio del traffico, che ha provocato, anche per l'insufficiente coordinamento tra i vari tipi di trasporto, un grave squilibrio. Si riconosce che il rapidissimo sviluppo della motorizzazione privata ha messo in crisi il traffico urbano, congestionato da una pressione largamente superiore alle capacità delle strutture urbane.

Si afferma, molto giustamente, che è questo un problema che dovrà essere affrontato in sede di pianificazione urbanistica, la quale dovrà fornire l'intelaiatura di fondo per una politica dei trasporti urbani che, assegnando un compito essenziale ai mezzi pubblici di trasporto, opportunamente migliorati e specializzati, dovrà operare la saldatura tra i vari sistemi di trasporti, compresi i trasporti individuali.

E si giunge, infine, al discorso sulle metropolitane, dicendo che la realizzazione di queste « sarà uno strumento importante per il decentramento territoriale dello sviluppo urbano ». Una realizzazione — si aggiunge — « che dovrà essere coordinata con la rete dei trasporti di superficie, con le stazioni di autolinee extraurbane e con i parcheggi soprattutto in corrispondenza dei terminali esterni ».

Il discorso così fatto è giusto ed anche piuttosto impegnativo. Continuando nella lettura del programma di sviluppo quinquennale, al termine quasi del paragrafo 129 dedicato ai trasporti urbani, si legge che in tale campo « la maggior parte dell'investimento previsto (150 miliardi) dovrà servire all'attuazione di un primo gruppo di linee metropolitane e di grandi infrastrutture urbane (autostrade urbane, autostazioni, auto-

porti) destinate a decongestionare le aree metropolitane ». Deve essere detto subito che un tale investimento, in questo settore, è del tutto insufficiente. Si tenga presente che la Federtram, cioè la Federazione nazionale delle aziende municipalizzate di trasporto, dopo un'analisi da essa fatta sulla situazione delle aziende di trasporto municipali, aveva indicato in 421 i miliardi di fabbisogno per investimenti nei trasporti pubblici urbani per il quinquennio.

Ma continuiamo ad esaminare il programma di sviluppo economico nazionale. Esso prevede ben altre cifre relative a ben altri stanziamenti per altri tipi di trasporto. Infatti: 2540 miliardi sono previsti per autostrade, viabilità statale e ordinaria; 1.200 miliardi per le ferrovie dello Stato; 260 miliardi per attrezzature portuali; 100 miliardi per ferrovie in concessione; 100 miliardi per trasporti aerei; 50 miliardi per idrovie. Se a questi si aggiungono i 150 miliardi per i trasporti urbani, si arriva così ad un totale di 4.400 miliardi.

Facciamo un po' di conti, onorevoli colleghi, e si vedrà che ai trasporti urbani andrà soltanto il 3,4 per cento della spesa totale prevista per i trasporti. Se si tiene poi conto che parte dell'investimento previsto per i trasporti urbani è destinato anche ad altri tipi di spesa, diversi dalle metropolitane, bisogna concludere con una nota piuttosto negativa; bisogna cioè riconoscere che il problema delle linee metropolitane, l'esigenza per il nostro Paese di una larga rete di esse e l'urgenza di ciò sono tutte cose che sono state fortemente sottovalutate, per non dire altro.

È stata questa sottovalutazione che ha fatto sì che soltanto nel novembre scorso il Governo si è deciso a presentare un suo disegno di legge per la costruzione di linee di ferrovia metropolitana, incominciando finalmente — ed era ora — a dimostrare un principio di interessamento per le travagliate situazioni dei trasporti urbani nel nostro Paese.

Parlo di principio di interessamento, onorevole Ministro, perchè ritengo che si debba essere convinti che, se si intende davvero risolvere alcune grosse questioni di tale settore, bisogna andare oltre questo provvedimento che stiamo ora discutendo: bisognerà cioè fare seguire ad esso, e con una certa sollecitudine, altri provvedimenti. Dico questo pensando alla situazione che si è determinata nelle nostre città in seguito allo spaventoso aumento del traffico. La grave e crescente crisi determinata nelle città dalla congestione del traffico — ricordiamolo, e lo ricordava prima giustamente il collega Maderchi — non soltanto danneggia, e danneggia in modo serio, l'economia del nostro Paese, provocando interruzioni di ricchezza e mettendo a dura prova la critica e stremata — diciamolo pure — finanza locale, ma arreca sempre più ai cittadini disagi che sono fisici ma che hanno finito con l'investire pure la sfera psicologica e morale. La crescente limitazione della mobilità del cittadino è limitatrice della sua stessa libertà, ne riduce e ne condiziona l'attività e lo sviluppo, così come riduce e condiziona la vita e lo sviluppo dell'intera città. Quindi il potenziamento dei servizi per il trasporto collettivo s'impone come urgente necessità per scongiurare la paralisi della circolazione e per garantire al cittadino con efficienti collegamenti un'alternativa valida all'uso ed all'abuso, vorrei dire, dell'automobile entro le cerchia urbane.

Onorevole Ministro, onorevole Sottosegretario, in questi giorni ho guardato alcuni dati riguardanti l'aumento della motorizzazione del nostro Paese. Sono dati che vanno presi in considerazione e a parer mio vanno meditati con molta attenzione. Gli autoveicoli nuovi di fabbrica iscritti al PRA nel mese di aprile 1969, secondo i dati rilevati in via provvisoria dall'Ufficio statistica dell'Automobile Club d'Italia sono stati 143.595, suddivisi in 125.968 autovetture, 191 autobus, 8.875 autoveicoli industriali, 8.561 motoveicoli. Rispetto ai 136.053 autoveicoli immatricolati nello stesso mese dell'anno precedente, si è registrato pertanto un aumento di 7.542 unità, pari al 5,54 per cento. Per quanto concerne le singole categorie risulta un aumento del 5,28 per cento per le autovetture, una diminuzione del 9,48 per cento per gli autobus, un aumento del 23,25 per cento per gli autoveicoli industriali, una di-

minuzione del 4,81 per cento per i motoveicoli.

Nel primo quadrimestre del 1969 gli autoveicoli nuovi di fabbrica iscritti al PRA assommano complessivamente a 502.947 unità, ripartite in 443.202 autovetture, pari all'88,12 per cento del totale delle immatricolazioni registrate, 903 autobus, 3.402 autoveicoli industriali, 27.440 motoveicoli. Confrontando i dati sopra riportati con quelli dell'anno precedente si rileva che complessivamente gli autoveicoli nuovi di fabbrica iscritti al PRA nei primi quattro mesi del 1969 sono aumentati di 21.535 unità, pari al 4,47 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1968.

Quanti sono gli autoveicoli circolanti in Italia? Anche su ciò onorevoli colleghi è opportuno avere presente alcuni dati. Nel 1968, secondo dati rilevati in via provvisoria dall'Ufficio statistica dell'Automobile Club, risulta che in Italia hanno circolato 12.705 mila e 189 veicoli a motore di ogni categoria. Confrontando i suddetti dati con quelli registrati nell'anno precedente si constata che il parco dei veicoli a motore circolanti in Italia è salito dalla cifra globale di 11 milioni 753.229 del 1967 a quella di 12 705 189 del 1968 con un incremento complessivo di 951.960 unità, pari all'8,10 per cento

Io non sono del tutto d'accordo con l'onorevole relatore, e ciò mi dispiace, allorchè nella sua davvero pregevole e documentata esposizione che accompagna il disegno di legge, afferma che « non è da attendersi che con l'attuazione di linee metropolitane si riduca notevolmente la congestione provocata dai trasporti di superficie ». Dice l'onorevole Lombardi: « quello che conta è che gli utenti abbiano a disposizione un mezzo veloce, comodo, avente un alto grado di sicurezza e a prezzi sopportabili ». Ma se ciò avverrà — ed auspichiamo tutti che ciò avvenga finalmente, senatore Lombardi — se i cittadini cioè potranno avere in futuro, quanti saranno che incominceranno a lasciare l'automobile in un garage e impareranno ad usarla soltanto per il *week-end*, come accade in altri Paesi dove le metropolitane hanno avuto un larghissimo sviluppo?

Io credo che se noi disponessimo di ampie reti di linee metropolitane nelle nostre città, avremmo una situazione notevolmente migliore nei trasporti di superficie e credo che — proprio pensando e tendendo soprattutto a ciò — dovremmo nei prossimi anni, nel nostro Paese, seriamente impegnarci nella costruzione di linee metropolitane.

Che cosa vuol dire questo, onorevole Ministro? Che cosa vorrà dire? Poichè la botte piena e la moglie ubriaca non si possono avere, credo che bisognerà fare delle scelte, delle rinuncie, dove sarà possibile e giusto che queste vengono fatte.

Ricordavo prima delle cifre relative a stanziamenti per le autostrade (ed erano cifre notevoli). Credo si debba dire che negli anni compresi tra la ricostruzione post-bellica ed il « miracolo economico » gli interventi dello Stato nel settore delle opere stradali sono stati alquanto prodighi. Qualcuno, molto giustamente, a parere mio, ha scritto recentemente di impegno « faraonico » dello Stato in questo settore.

Io non voglio fare delle cifre al riguardo, poichè non intendo annoiare gli onorevoli colleghi ed anche perchè del resto dai colleghi stessi queste sono ben conosciute. Io credo che sia venuto il momento di decidere una pausa nella costruzione di opere autostradali, una pausa nell'impegno autostradale, una pausa negli investimenti finanziari in tale settore.

Ma insomma, è mai possibile che noi si superi in tale settore, Paesi come la Germania, come la Francia, Paesi che hanno risorse, ed economie ben diverse dalle nostre! Dal 1960 si sono avute in Italia costruzioni di autostrade per una media di 208 chilometri annui contro i 170 della Germania e i 127 della Francia.

Ecco perchè gli investimenti a favore dei trasporti urbani, ecco perchè quelli a favore dei trasporti collettivi su rotaie sono rimasti poi, in questi anni, tanto indietro e tanto insufficienti.

Dedichiamoci, negli anni che verranno, alla costruzione delle linee metropolitane nelle nostre città, poichè non vi è dubbio che esse siano tra gli strumenti più utili per la soluzione dei problemi del traffico; problemi che, è facile immaginare, si faranno sempre più pressanti e complessi. Siamo rimasti indietro in Italia rispetto agli al-

tri Paesi (lo ricordava prima anche il collega Maderchi), siamo in forte ritardo. Si pensi, onorevoli colleghi, quando hanno incominciato gli altri a costruire le metropolitane.

Londra è stata la prima città del mondo ad attuare nel 1863 una metropolitana; naturalmente allora essa funzionava a vapore fino all'elettrificazione che fu compiuta tra il 1907 e il 1908.

Parigi vide il primo progetto di metropolitana nel 1855; la prima deliberazione relativa alla costruzione di una rete vera e propria è del 1871. Trascorsero tuttavia molti anni prima che si iniziasse la sua costruzione; i lavori infatti furono iniziati nel 1898 secondo il primo programma che comprendeva cinque linee per complessivi 65 chilometri.

Amburgo già nel 1906 cominciò a costruire i primi tronchi di metropolitana; Madrid inaugurava tali servizi nel 1919; Barcellona ha costruito la prima metropolitana tra il 1924 e il 1926.

A New York le prime linee di rapido trasporto furono le elevate dell'isola di Manhattan che si costruirono tra il 1868 e il 1890, mentre la prima sotterranea fu aperta all'esercizio nel 1904.

A Chicago la prima elevata è del 1892 e poco tempo dopo iniziò la costruzione di una importante rete sotterranea di trasporto merci. Senza parlare poi di Stoccolma, di Boston, di Oslo.

In tutti questi Paesi le ferrovie metropolitane hanno avuto una decisiva influenza sulla vita e sullo sviluppo delle grandi città assicurando alle popolazioni, ed in particolar modo alla parte meno abbiente di queste, efficienti, rapidi, comodi ed economici trasporti fra i quartieri di abitazione ed i luoghi di lavoro o i centri degli affari o i mercati di approvvigionamento. Avendo in certo modo abbreviato le distanze, come tempo e come spesa, le metropolitane hanno concorso decisamente allo sfollamento dei quartieri centrali — con benefiche ripercussioni igieniche e sociali — e hanno favorito un più sano costume di vita in abitazioni a costruzione meno intensiva.

Onorevoli colleghi, l'utilità dei sistemi di trasporto rapido è ulteriormente dimostrata dai programmi di sviluppo delle reti metropolitane in corso di realizzazione o in progetto nelle principali città del mondo. Con questa legge che stiamo esaminando, dopo averla a lungo discussa, elaborata e migliorata in Commissione, — e a tale riguardo voglio soprattutto ricordare la decisione della Commissione per quanto riguarda la funzione e l'iniziativa comunale, il che vuol dire il rispetto e la riconferma dell'autonomia locale — un primo passo si compie pure nel nostro Paese. Registriamolo con soddisfazione, poichè vi abbiamo concorso tutti: 7ª Commissione permanente del Senato, Governo, i colleghi che, primo firmatario il senatore Maderchi, avevano presentato il loro disegno di legge riguardante « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane ». Un passo positivo perchè la metropolitana costituisce un servizio pubblico di essenziale importanza, specie per le classi meno abbienti della popolazione, mentre è fuor di dubbio che arreca benefici indiretti a tutti gli utenti della via e fa risparmiare le gravi, pesanti spese per sventramenti edilizi e per ampliamenti stradali. Ma è un passo del tutto insufficiente, giacchè il finanziamento previsto è limitato e non consentirà di poter affrontare il problema della costruzione di nuove linee metropolitane nella misura e nell'ampiezza che sarebbero necessarie. Si è detto di Roma, Milano, Napoli; si è detto di Torino e di Venezia. Ebbene, c'è da aggiungere anche la mia città: Bologna. Alcune settimane fa è stato presentato al sindaco di Bologna l'elaborato relativo alla costruzione di una linea metropolitana nella città di Bologna, della lunghezza di 15-16 chilometri. Anche a Bologna, la metropolitana esce dall'ipotesi avveniristica per assumere contorni più precisi e ravvicinati; dalle discussioni, dagli studi, dagli interrogativi del passato siamo giunti ormai alla convinzione della necessità di una tale realizzazione e alla fattibilità di essa. Il comune sta esaminando il problema, ma è certo che la prima cosa che esso avrà bisogno di sapere è se ed in quale

misura potrà contare su questa legge che stiamo discutendo.

Per concludere, signor Presidente e onorevoli colleghi, è positivo che si compia questo primo passo; però, lo ripeto, esso è insufficiente. Questo mi pare di poter già dire con chiarezza sin d'ora. Mi riservo, si riserva il Gruppo della sinistra indipendente di assumere e di dichiarare il proprio atteggiamento definitivo al momento del voto. È naturale, è comprensibile che tale atteggiamento dipenderà anche da come si svolgerà la discussione sul provvedimento, particolarmente per quanto riguarda gli emendamenti che noi abbiamo qui presentato unitamente ad altri colleghi dei Gruppi della sinistra. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

P E R R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, da circa vent'anni io mi occupo di questo problema e pertanto il mio intervento sul disegno di legge, più che un esame sui singoli articoli, più che un giudizio sul suo contenuto, ha lo scopo di richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sul problema della viabilità e della circolazione nei grandi centri, al quale, purtroppo, il disegno di legge in esame fornisce soltanto un contributo assai limitato.

Io ritengo che un tale problema debba essere affrontato radicalmente attraverso una visione organica di tutti gli aspetti del problema stesso, aspetti tecnici, urbanistici, sociologici, tra di loro connessi, cui fa riscontro l'aspetto finanziario che è di più difficile soluzione e che io mi propongo, per rimanere in argomento, di esaminare brevemente e dal quale in definitiva dipende il grosso problema delle ferrovie metropolitane.

Del resto non vi è alcun dubbio che l'elemento fondamentale per avviare a soluzione il problema della viabilità e della circolazione nei grandi centri è costituito da una organica ed efficiente rete di ferrovie metropolitane. E non è certo il provvedimento in esame che possa soddisfare una tale esigenza.

Ora, affinchè l'esame risulti obiettivo e circostanziato, occorre fare alcune indispensabili premesse. La fuga dalle campagne della popolazione che non è sintomo di crisi economica, ma di un processo di adattamento alla trasformazione della società italiana, si è svolta da noi con una rapidità imprevista, cosicchè nel periodo compreso tra i due censimenti, 1951-1961, la parte della popolazione attiva assorbita dalle industrie è passata dal 32 al 40 per cento, mentre contemporaneamente è aumentata notevolmente la parte assorbita dalle attività terziarie.

Tale fenomeno, come è ben noto, continua con ritmo accelerato, cosicchè si può prevedere, come ha detto il relatore, che nel prossimo decennio altri 4 o 5 milioni di persone si aggiungeranno alla popolazione attualmente residente nei centri urbani.

Questo rapido processo di inurbazione, alla cui base sta il richiamo offerto dai più alti salari industriali, è stato logicamente accompagnato dal rapido aumento del reddito *pro capite* con la caratteristica che una notevole parte di tale aumento è stata dai privati destinata al finanziamento della spesa in beni e servizi, soprattutto per l'edilizia ed i trasporti che sono complementari tra loro e che costituiscono una delle strutture basi della urbanizzazione.

Occorre poi rilevare che la maggior parte degli investimenti nel settore dei trasporti è stata destinata all'acquisto di veicoli privati per trasporti di persone, mentre l'investimento pubblico è stato assolutamente insufficiente, per cui un po' dappertutto sono insorti fenomeni di congestione più o meno gravi.

Il decentramento delle funzioni urbane che ha assunto in alcuni Paesi proporzioni rilevanti impone anche da noi un notevole sviluppo dell'area urbanizzata, per cui, dal punto di vista dei trasporti, occorre assegnare grande importanza ai tempi impiegati per gli spostamenti interni, soprattutto per quelli di carattere periodico. Affinchè tali tempi siano i più economici possibili occorre che attorno al trasporto ferroviario, per il quale sono necessarie forti concentrazio-

ni di popolazione, si sviluppino mezzi vari di trasporto su gomma, in maniera che sia resa possibile un'espansione radiale di limitata densità e di vaste dimensioni spaziali.

Un politica dei trasporti moderna deve ispirarsi al principio della libera scelta da parte dell'utente e deve riconoscerne ed assecondarne le preferenze, sempre che vengano rimborsati i costi sostenuti per l'offerta del servizio. Ora, è un dato di fatto, ormai consolidato, che gli utenti negli ultimi decenni hanno indicato nella motorizzazione individuale il sistema di trasporto più gradito, tutte le volte che in pratica essa è apparsa utilizzabile. Ciò non vuol dire ovviamente che i trasporti collettivi rivestano minore importanza; al contrario: il mezzo pubblico esercita oggi ed eserciterà ancora per lungo tempo una funzione economica e sociale preminente ed insostituibile in quanto interessa un gran numero di cittadini che per ragioni varie non possono usare l'automobile. È pertanto indispensabile realizzare infrastrutture e servizi che assicurino ad essi una sufficiente mobilità.

Queste necessarie premesse portano a concludere che ormai è indifferibile una politica dei trasporti la quale non si basi sulla preminenza del mezzo pubblico su quello privato o viceversa; è indispensabile invece una politica illuminata, scevra da impostazioni demagogiche, che si basi esclusivamente su un giusto e meditato equilibrio tra l'uso del mezzo privato e quello del mezzo collettivo e contemporaneamente consenta a ciascuno di essi di esercitare, nella migliore condizione possibile, la insostituibile funzione. In definitiva, il mezzo pubblico moderno nelle sue realizzazioni metropolitane e foresi va considerato non un concorrente ma un alleato del mezzo privato. Da ciò consegue che le infrastrutture viarie, i sistemi di regolarizzazione del traffico, gli impianti di parcheggio eccetera, costituiscono parte fondamentale di un tutto organico e funzionale cui devono ispirarsi l'azione e l'intervento degli enti locali. Tale norma, per essere efficace, non dovrebbe naturalmente operare (purtroppo come succede oggi) empiricamente per turare le falle delle strutture esistenti, ma dovrebbe ispirarsi soprattutto al soddisfacimento delle esigenze future onde evitare, in tempi non lontani, la completa paralisi del sistema.

Per l'attuazione di una siffatta politica dei trasporti appare indispensabile per prima cosa una radicale modifica dell'attuale sistema fiscale sui consumi automobilistici. Il problema è naturalmente complesso e non può essere esaurientemente illustrato in questa sede. Esso però esiste, riveste notevole importanza e dovrà pure essere affrontato. Rilievo preminente, ai fini dell'attuazione di una efficiente politica dei trasporti, riveste la revisione dei rapporti finanziari tra lo Stato e gli enti locali. L'urgente e inderogabile necessità di una tale revisione che — sia detto ben chiaro — impone anche un radicale riordinamento delle strutture tecnico-organizzative delle aziende municipalizzate (alcune delle quali appaiono assimilate ad istituti di beneficenza) si impone in tutta la sua ampiezza se si considera l'imponenza delle cifre; di ben 120 miliardi è stati il disavanzo delle aziende municipalizzate di trasporto nel 1966 (circa 150 nel 1967), di cui 72 miliardi in sole 6 città con oltre 500 mila abitanti, fra cui Genova, che presentava un *deficit* di circa 7 miliardi.

Questo insostenibile stato di cose è dipeso anche in parte dalla diminuzione dei passeggeri trasportati, nell'ordine dell'8 per cento all'anno, mentre d'altra parte aumentava l'area urbanizzata da servire.

Oltre a ciò va rilevato che in effetti gli alti prelievi dello Stato sulla circolazione automobilistica privata non hanno alcun rapporto con i servizi offerti agli automobilisti in quanto la maggior parte degli spostamenti avviene sulle distanze brevi nell'interno delle aree urbanizzate: questa circostanza ha creato e crea problemi enormi alla finanza locale, costretta a comprimere gli investimenti sia per la urbanizzazione del traffico che per la creazione di nuove infrastrutture. Ciò è grave in quanto una limitazione così profonda rappresenta una politica dannosissima perchè punta sull'effetto della congestione per limitare la domanda.

Da quanto dianzi esposto emerge l'inderogabile necessità di modificare sostanzialmente la ripartizione dei tributi tra lo Stato

e gli enti locali in modo da stabilire un equilibrato rapporto tra i tributi stessi ed i servizi offerti ai contribuenti, essendo questa la premessa per riportare il necessario ordine nella finanza pubblica del settore.

A questo punto, è bene sottolineare che i provvedimenti finanziari fin qui proposti, e precisamente una radicale modifica dell'attuale sistema sui consumi automobilistici e la revisione dei rapporti finanziari tra lo Stato e gli enti locali, devono ritenersi necessari ma non sufficienti per l'avvio ad una organica soluzione del problema dei trasporti urbani.

Una illustrazione completa degli altri provvedimenti o interventi complementari ritengo non sia possibile farla in questa occasione. Mi limiterò, pertanto, a brevi considerazioni sui finanziamenti delle metropolitane. Per prima cosa occorre sottolineare come in numerosi convegni nazionali ed internazionali, in qualificati consessi, su autorevoli pubblicazioni da parte di tecnici del traffico, urbanisti, sciologi, economisti, sia stata unanimemente riconosciuta l'inderogabile necessità di dotare, almeno i centri con popolazione superiore agli 800 mila abitanti, di idonee metropolitane.

Una panoramica della situazione nelle più importanti città del mondo ci porta a constatare con rammarico come in Italia si sia fatto pochissimo e che pertanto occorra accelerare i tempi. Non ripeterò le cifre che ha già esposto il collega che mi ha preceduto. Intendo però sottolineare che occorre ora stabilire se la dotazione di metropolitane nei grandi centri investa un problema di carattere locale oppure nazionale.

In sintesi, si tratta di decidere se l'iniziativa di dotare Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Venezia e qualche altro centro importante di metropolitane interessi o meno l'intera collettività nazionale. La risposta non può essere che affermativa in quanto già in queste sole città risiede un quinto dell'intera popolazione; inoltre in esse affluisce, per ragioni varie, gran numero di cittadini provenienti da tutta la Penisola e infine perchè in esse convergono interessi che investono l'economia di tutto il Paese che soffrirebbe enormemente di un'eventuale paralisi della circolazione nelle suddette metropoli.

Queste considerazioni portano a concludere che spetta allo Stato intervenire nel modo più idoneo, così come del resto interviene massicciamente per il finanziamento delle lunghe percorrenze ed anche per talune tangenziali alle città colleganti le autostrade che vi arrivano. Per stimare in via di massima l'importo totale della spesa, si può presumere pari a 200-250 chilometri lo sviluppo di metropolitane ancora necessarie in Italia, mentre il costo al chilometro, a prezzi correnti, in media, può valutarsi pari all'incirca a 5 miliardi. Complessivamente occorrerebbero quindi da mille a 1250 miliardi da impiegare progressivamente in un periodo di tempo prevedibile fra i 10 ed i 15 anni. È una cifra indubbiamente molto alta, ma necessaria alla collettività, almeno quanto le somme che si spendono per le ferrovie dello Stato (200-300 miliardi solo per la Firenze-Roma).

Una valida legge sulle metropolitane dovrebbe prevedere, per ciascuna città, l'entità del contributo statale: e ciò in base al prevedibile andamento economico delle gestioni, sostanzialmente diverse da una città all'altra. Per Genova, ad esempio, già ho avuto occasione di affermare che sarebbero sufficienti tre linee e precisamente una longitudinale tra Nervi e Voltri e due lungo le valli del Polcevera e del Bisagno, per un totale di circa 40 chilometri. La spesa si aggirerebbe sui 200 miliardi da ripartire fra lo Stato, il comune e il recupero parziale attraverso la gestione.

C'è da osservare, per quanto riguarda l'onere del comune, che esso dovrebbe essere compensato non solo dalle positive conseguenze della revisione dei rapporti finanziari fra lo Stato e gli enti locali, ma anche dall'eliminazione pressochè totale dell'enorme, attuale passivo dell'azienda municipalizzata dei trasporti, la quale dovrebbe, per la presenza della metropolitana, essere sostanzialmente ridimensionata e ristrutturata.

La proposta di una più massiccia partecipazione degli enti locali ai prelievi fiscali sui consumi automobilistici e la necessità di un intervento dello Stato nella costruzione delle metropolitane potrebbero indurre chi ben conosce la situazione deficitaria dello Stato

a valutare, con assoluto scetticismo, le possibilità pratiche di una reale e radicale soluzione del problema della viabilità e della circolazione nei centri cittadini.

Ma se si considera che tale problema fa parte integrante ed inscindibile del più generale e complesso problema della viabilità e circolazione nazionale, che questo deve essere posto (assieme alle sistemazioni portuali) ai primi posti nella scala delle priorità, si può essere meno scettici e sperare che il problema si avvii sulla giusta strada.

Naturalmente occorre che il Governo tenga conto delle reali esigenze della viabilità e rinunci a certe iniziative, a certi interventi dello Stato o di enti sovvenzionati dallo Stato nel campo commerciale od industriale che nella maggior parte dei casi provocano larghe perdite di denaro; provveda a smobilitare realmente certi enti, istituti inutili o dannosi, concentri i propri sforzi per la soluzione dei problemi veramente decisivi per il rapido sviluppo economico e sociale del nostro Paese.

Presidenza del Vice Presidente GATTO

(*Segue* P E R R I) . Concludo con qualche breve considerazione sul disegno di legge in esame; disegno di legge che noi approviamo pur esprimendo un certo scetticismo sulla sua efficacia. Scetticismo determinato soprattutto dal fatto che, con le limitate disponibilità, io temo si cercherà di accontentare un po' tutti (l'abbassamento del limite da 800 mila a 400 mila è la riprova) con le conseguenze facili da immaginare.

E riprendendo il discorso sul disegno di legge desidero esprimere il mio compiacimento al senatore Lombardi per la sua relazione introduttiva molto chiara e ricca di argomenti che condivido e che sono stati in parte ripresi nella mia esposizione. Dall'attenta lettura della relazione traspaiono, sia pure alquanto sfumati, un certo scetticismo ed una certa preoccupazione circa l'efficacia del provvedimento.

Conclude infatti il relatore: « Si è operato con la consapevolezza di aver toccato i punti cruciali di un provvedimento che cerca, quale primo tentativo, di risolvere in modo organico la normativa e il finanziamento delle ferrovie metropolitane ».

Ed ecco alcune specifiche considerazioni:

1) potestà delle concessioni. L'articolo 1 del nuovo testo si può considerare migliorativo del precedente in quanto, mentre l'altro stabiliva che la costruzione e l'esercizio delle metropolitane sarebbero stati di competenza del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro, ora esso stabilisce che la competenza è dei comuni, i quali, ai sensi del testo unico sulla municipalizzazione del 1925, possono istituire una apposita azienda speciale;

2) approvazione dei progetti. I progetti di massima ed esecutivi comunque, a norma dell'articolo 2, devono essere approvati dal Ministero dei trasporti, sentita la Commissione, già costituita presso detto Ministero, ai sensi della legge 2 agosto 1952.

Viene considerato positivo il fatto che il parere favorevole della Commissione suddetta « sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi autorità ». Ciò determina una maggiore snellezza di procedure;

3) ammontare dei contributi. Nonostante che il nuovo progetto comporti un aumento degli stanziamenti da destinare alla costruzione di ferrovie metropolitane (da 180 a 360 miliardi, da erogare dal 1969 al 2005), si rileva che la diluizione nel tempo di tali stanziamenti — oltre 30 anni — non consentirà ai comuni una reale e diretta agevolazione nelle spese di costruzione delle opere, bensì un semplice aiuto per le spese finanziarie necessarie alla contrazione dei mutui; operazione questa che presenta spesso serie difficoltà;

4) città ammesse al contributo. Mentre nel progetto governativo erano ammesse al contributo le città con almeno 800 mila abi-

tanti, con il progetto della 7ª Commissione sono ammessi comuni o agglomerati di comuni con popolazione superiore ai 400 mila abitanti. Questa estensione, a mio avviso, non ha ragione di essere in quanto io penso che le disponibilità risultanti dalla presente legge non devono essere frazionate.

Il relatore afferma che con l'impegno dei 360 miliardi e il contributo del 6 per cento si potranno realizzare 40 chilometri di ferrovia. Occorrerà pertanto uno studio rapido ma serio delle più urgenti necessità dei grandi centri maggiormente congestionati, al fine di stabilire per ciascuno di essi quale estensione minima dovrebbe avere una ferrovia metropolitana per costituire, con la viabilità esistente, un insieme organico ed efficiente.

Un esame obiettivo dei suddetti studi potrebbe consentire di stabilire una scala di priorità, stando nei limiti del disegno di legge.

Una lancia ritengo anch'io doveroso spezzare a favore della mia città, Genova. Fin dal 1952 mi sono occupato del problema attraverso dibattiti, interventi nel Consiglio comunale, articoli di stampa. I consensi sono stati unanimi, ma tutto è rimasto sulla carta. Eppure Genova è la città che meglio si presta per la costruzione di una ferrovia metropolitana. Con tre sole linee (40 chilometri) si otterrebbe una rete completa ed efficiente. Una prima linea longitudinale, da Nervi a Voltri, (22 chilometri), è ormai indispensabile per realizzare i collegamenti con il nuovo porto di Voltri, con l'aeroporto, con lo stabilimento Italsider, con i centri industrializzati di ponente.

Molte altre cose potrei dire al riguardo, ma non è questa la sede. Concludo con l'augurio che l'approvazione di questa legge rappresenti soltanto un primo passo, un avvio, verso la radicale soluzione dei problemi della viabilità e della circolazione nei grandi centri urbani. (*Applausi dal centro-destra*).

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

P I C C O L O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge costituisce una tappa importante nel quadro della politica dei trasporti, in quanto esso attiene al traffico che interessa le maggiori città italiane.

Nella sua lucida ed esauriente relazione il collega Lombardi ha messo in risalto gli aspetti fondamentali del disegno di legge in esame che, in sintesi, sono quelli socio-economici, finanziari e tecnici.

A questo provvedimento sono interessate non solo le aree metropolitane vere e proprie di grandi città, ma una larga fascia di parecchie regioni, le cui popolazioni convergono sui rispettivi capoluoghi con un numero di abitanti superiore ai 400 mila, che globalmente si può calcolare nell'ambito regionale, tenuto conto della loro entità, in circa un terzo della popolazione intera del Paese.

Ora, quando si consideri che lo sviluppo del nostro Paese è intimamente legato alla disponibilità di mezzi di trasporto, la cui agilità influisce concretamente sull'espansione della vita economica e sociale della nostra comunità, appare evidente l'urgenza di un provvedimento legislativo come quello che stiamo per adottare.

La motorizzazione privata, come è detto nella relazione Lombardi, con tutta la sua crescente dilatazione, da sola non facilità la rapidità e l'economicità dei mezzi di trasporto.

La pesante congestione del traffico urbano, specialmente nei più popolosi e maggiori centri del Paese, richiede che il complesso problema venga affrontato e risolto in un armonico coordinamento tra pianificazione urbanistica e sistema dei trasporti urbani.

Opportunamente è stato accennato dal relatore che il piano quinquennale di sviluppo 1966-70, al paragrafo 129 del capitolo XI, si occupa precisamente dei trasporti urbani, in cui sono sottolineati gli indirizzi di cui al predetto capitolo. Qui mi rifaccio alla relazione che a pagina 4 così sinteticamente ed efficacemente riporta alcuni rilievi contenuti nel paragrafo 129. Nella relazione si richiamano i punti essenziali:

« *a*) stretto collegamento tra politica dei trasporti urbani e pianificazione urbanistica;

b) coordinamento tra i diversi mezzi di trasporti pubblici e privati;

c) particolare attenzione per i compiti del pubblico trasporto;

d) necessità di una riforma della finanza locale, che assicuri i finanziamenti necessari al settore dei trasporti;

e) una politica di contributi statali vincolati all'esecuzione di singoli programmi (il caso interessa ovviamente il disegno di legge in esame);

f) esigenza di un'autorità dei trasporti, anche in attesa del nuovo ordinamento regionale;

g) competenza degli enti locali inalterata ».

Le ferrovie metropolitane rappresentano, di conseguenza, una parte cospicua e positivamente influente non solo sotto il profilo propriamente tecnico e della funzionalità dei trasporti urbani, ma anche sotto il profilo della sorte espansionistica ed urbanistica dei maggiori centri urbani.

Il disporre di un sicuro strumento per un più facile spostamento nell'ambito delle aree metropolitane di notevoli masse di popolazione costituisce in sostanza un orientamento ed un impulso decisivi sulla determinazione di nuovi insediamenti.

Il disegno di legge di cui ci stiamo occupando fa anche un'analisi dettagliata e precisa circa le tre ferrovie metropolitane allo stato esistenti, cioè quelle di Napoli, Roma e Milano, e prende le mosse dall'esperienza delle suddette metropolitane per giungere a delle opportune considerazioni, alcune delle quali pertinenti in maniera particolare a qualcuna di esse (la metropolitana di Roma) sul piano tecnico e delle modalità di finanziamento.

È stato ribadito nella relazione il principio, richiamato anche dal senatore Spagnolli, del rispetto delle competenze dei comuni nella gestione delle metropolitane nel quadro del rispetto delle autonomie locali. Il contributo statale, elevato in sede di Commissione al 6 per cento sull'importo della spesa per trent'anni, è destinato a consolidare detto principio, perchè con esso si contribuisce decisamente a mettere i comuni interessati in condizione di affrontare i problemi e di assolvere ai compiti di dimensioni straordinarie che da soli non potrebbero affrontare.

Sarebbe invece vulnerato il principio dell'autonomia locale se lo Stato non integrasse, con opportuni ed adeguati interventi, i mezzi insufficienti degli enti locali, impotenti a tenere il passo con i tempi, come nella fattispecie, nell'assolvimento dei compiti di primaria importanza, rammentati proprio dal Sottosegretario ai trasporti, in una società che di giorno in giorno impegna una lotta affannosa nel raggiungere a velocità supersonica nuovi traguardi.

Io mi astengo dal soffermarmi sui dettagli della legge, prendendo atto che nel piano quinquennale sono previsti cospicui finanziamenti per questo tipo di trasporti, oltre a quelli stanziati in lire 385 miliardi circa, con la presente legge. Se non è tutto, è certamente un notevole passo avanti per l'attuazione della politica dei trasporti urbani.

Per quanto riguarda Napoli, è stato messo in risalto che il piano regolatore di tale città prevede la costruzione di altre linee metropolitane ad integrazione dell'attuale rete in funzione, sulla base di studi eseguiti dall'ente autonomo Volturno. Sono già state approvate dal consiglio comunale le prime opere e precisamente quelle riguardanti la linea nord-sud, compresa cioè la parte collinare per l'importo di 23 miliardi e 700 milioni, e la linea est-ovest che segue l'andamento costiero e provvede alla funzione di smaltire il traffico che oggi caoticamente vi si snoda ed a cui la vecchia tramvia urbana, determinando peraltro con la sua presenza un pesante intralcio in una delle zone più vitali della città, non può più assolvere.

Questa linea dovrà assicurare i collegamenti con la parte orientale della città, cioè con il quartiere residenziale di Ponticelli e con la zona del nuovo centro residenziale, per l'importo di 90 miliardi. Sono opere tanto più indilazionabili per la Città di Napoli in quanto in questa città le vie di comunicazione sono più insufficienti che altrove, poichè si tratta di vie che risalgono ad oltre 70 anni fa, per nulla aggiornate alle nuove necessità, per cui il traffico in superficie scoraggia molte generose iniziative economiche e sociali e spegne gli impulsi più arditi.

Questo programma di opere previste dal piano studiato e predisposto dall'ente autonomo Volturno mi richiama al contenuto ed

alla formulazione del primo articolo del presente disegno di legge, là dove è detto che: « Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti ».

Orbene, questo dovrà consentire a numerosi e popolosi centri urbani legati a Napoli senza soluzioni di continuità di vedere in prosieguo di tempo, speriamo non lontano, di prolungare la ferrovia metropolitana sino alle loro aree urbane, perchè anch'essi si trovano in una situazione asfittica in ordine alle vie di comunicazione. D'altronde, si tratta di centri che costituiscono l'*hinterland* della città di Napoli. Basta citare alcuni di questi centri importanti: Portici, con i suoi 60 mila e più abitanti, Resina con 55 mila abitanti, Torre del Greco con circa 100 mila abitanti, Torre Annunziata con 70 mila abitanti, Pomigliano d'Arco-Marigliano-Avola ed altri, tutti serviti oggi da una ferrovia secondaria che è la Circumvesuviana, la quale anche ammodernata, non potrà rispondere appieno alle esigenze di una provincia di circa 3 milioni di abitanti (circa un milione e 350 mila gli abitanti di Napoli città e circa un milione e 700 mila gli abitanti del resto della provincia), in quanto necessitano mezzi rapidi e frequenti e non tanto il « treno ».

In ordine all'emendamento presentato dal senatore Vignola e da altri senatori, esso dovrebbe trovarmi come napoletano non consenziente ma addirittura entusiasta. Voglia Iddio che il Governo lo possa accogliere!

Per la verità se ne parlò anche in Commissione, ma ci si dovette arrendere dinanzi alle difficoltà rappresentate in merito dal Governo, per cui si fu tutti d'accordo nell'approvare il presente disegno di legge.

Fummo confortati però dall'impegno del Governo volto ad utilizzare con priorità per Napoli i fondi del piano quinquennale stanziati per queste opere. Confido che l'onorevole Ministro voglia cortesemente confermare tale volontà del Governo, nel caso ritenesse tuttora non superabili le difficoltà che si frapporrebbero all'accoglimento della richiesta di una legge speciale per Napoli.

Questa mia dichiarazione, è evidente, è venata dalla preoccupazione che in ogni caso non si ritardi l'utilizzazione dei fondi di cui al citato piano quinquennale e a quelli predisposti con la presente legge. È un atto di responsabilità e non è rassegnazione che mi fa perplesso dinanzi alla proposta di emendamento che chiede la legge speciale per Napoli, che il Governo, allo stato, non è disposto ad accettare.

Desidero sottolineare questa mia dichiarazione, a scanso di equivoci e perchè nessuno possa dubitare dell'entusiasmo col quale pongo al servizio di Napoli e della provincia la mia modesta opera.

Comunque, se il Governo potesse trovare nelle pieghe del bilancio i fondi necessari ad una legge speciale per la costruzione delle linee metropolitane previste dallo studio dell'ente autonomo Volturno, noi saremmo lieti e soddisfatti perchè essa risponde ad una reale ed urgente esigenza della cittadinanza napoletana. Altrimenti chiedo, come ho detto, una cortese conferma da parte dell'onorevole Ministro per la destinazione dei fondi necessari alla linea metropolitana di Napoli, con assoluta priorità. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

L O M B A R D I , *relatore*. Poichè gli oratori intervenuti hanno preannunciato la presentazione di numerosi nuovi emendamenti, per un loro approfondito esame le chiedo, onorevole Presidente, di rinviare il seguito della discussione con le repliche del relatore e del Ministro alla seduta di domani.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

ATTAGUILE, *Segretario*:

CORRAO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per l'attuazione del piano di potenziamento degli ospedali delle zone terremotate della provincia di Trapani.

Dopo che il suo Ministero fornì detti ospedali di attrezzature sufficienti per l'ammodernamento e l'ampliamento della capacità ricettiva, le amministrazioni ospedaliere adottarono le relative delibere di ampliamento dei reparti, ma la Prefettura, con singolare motivazione, le respingeva perchè il movimento dei ricoveri non le avrebbe giustificate, fingendo di dimenticare che proprio per la preesistente deficienza di attrezzature non era possibile aumentare il movimento dei degenti. La conseguenza, ora, è che le attrezzature ci sono, ma gli ospedali non possono utilizzarle, il movimento dei ricoveri non potrà mai aumentare e gli ampliamenti non potranno mai essere ritenuti validi; così le attrezzature restano nei magazzini e le somme erogate dal Ministero costituiscono uno spreco.

A quanto sopra si deve aggiungere che il Medico provinciale non provvede ancora all'attuazione delle leggi ospedaliere, nè per il regolamento delle ore di servizio del personale, nè per la vigilanza sull'applicazione delle normative INAM-FOOM, circa la incompatibilità parziale o totale fra attività ospedaliera ed attività mutualistica dei medici ospedalieri, nè, da molti anni ormai, per l'approvazione dei bilanci degli ospedali. (interp. - 172)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

ATTAGUILE, *Segretario*:

ANDO'. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che il 24 maggio 1969 un « Fokker 27 » della società ATI, in arrivo all'aeroporto di Reggio Calabria-Messina alle ore 10-40, proveniente da Roma, nella fase di atterraggio ha urtato con il carrello contro la cresta del muraglione del torrente S. Agata, adiacente alla pista, spezzandosi in due e provocando il ferimento di 17 dei 31 passeggeri a bordo;

che da molto tempo il muro sopraddetto era stato indicato alle autorità competenti, anche da parte della stampa, come probabile causa di incidenti aerei nella manovra di atterraggio;

che, qualunque possa essere stata la causa prevalente dell'incidente del 24 maggio (per il quale si attendono i risultati delle due inchieste subito promosse), non vi è dubbio che il muraglione rende più difficile e pericoloso l'atterraggio di qualsiasi aereo, i cui piloti sono costretti a sorvolarlo radente;

che per la sicurezza dei voli di linea bisogna abbattere tale muraglione e soprattutto realizzare nel più breve tempo possibile il programma di prolungamento della pista per renderla agibile anche ai reattori, data l'importanza dell'aeroporto che serve la regione dello Stretto di Messina,

si chiede di conoscere urgentemente quali provvedimenti l'Amministrazione dell'aviazione civile ha adottato per rendere più sicuri i voli da e per Reggio Calabria, in attesa dell'esecuzione dei lavori di potenziamento dell'aeroporto suddetto, lavori già programmati e finanziati dal Ministero competente.

Si chiede, inoltre, di conoscere i motivi per cui l'esecuzione di tali lavori sia stata differita nel tempo, con grave pregiudizio della sicurezza del traffico in un impianto aeroportuale che serve una popolazione di oltre un milione di unità. (int. or. - 834)

CUCCU, TOMASSINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che molti cittadini, i quali si sono avvalsi del servizio postale per la notifica di atti amministrativi e giudiziari e per la spedizione di documenti relativi a pubblici concorsi, possono decadere o essere già decaduti dai loro diritti per decorso dei termini prescritti, in conseguenza dei ritardi che si sono verificati o si verifica-

no nella consegna degli effetti postali a causa dell'agitazione dei dipendenti postelegrafonici.

Per sapere, pertanto, se non ritengano opportuno disporre la temporanea sospensione dei termini amministrativi e giudiziari, fino a che la consegna degli effetti postali sia restituita a piena regolarità e tempestività, e, nel contempo, la reintegrazione nei termini per coloro che eventualmente, per la causa sopra accennata, siano incorsi nella decadenza. (int. or. - 835)

DAL CANTON Maria Pia. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intendano dare precise disposizioni affinchè venga sollecitamente eliminata la strozzatura che il sottopassaggio alla linea ferroviaria Roma-Pisa forma a Roma sulla via Portuense.

Tale strettoia, aggravata dai vecchi edifici esistenti fin da quando il traffico era minimo, rende estremamente difficile il passaggio di ogni mezzo di trasporto, particolarmente nelle ore di punta, con grave inconveniente per tutti gli abitanti del quartiere Portuense, soprattutto per coloro che si spostano per motivi di lavoro. (int. or. - 836)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

RAIA, PELLICANO', CUCCU. — *Al Ministro dei lavori pubblici* — (*Già int. or.* - 674) (int. scr. - 1843)

GATTO Simone. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali difficoltà si frappongano ancora alla definizione del progetto esecutivo della diga sul torrente Olivo, progettata dall'ESA, in provincia di Enna.

Si fa presente in proposito che il Genio civile di Enna, con nota n. 2389 del 21 marzo 1969, ha inviato gli ultimi rilievi tecnici richiesti con voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici — 4ª sezione, Servizio dighe — n. 555 del 22 giugno 1967. (int. scr. - 1844)

ZANNINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* (*Già int. or.* - 285) (int. scr. - 1845)

MAIER. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se intende intervenire autorevolmente, e senza indugi, per rendere possibile il rispetto dei termini di attuazione delle norme delegate riguardanti il riordinamento dell'Amministrazione delle antichità e belle arti, e relativo trattamento del personale, riordinamento che, per il carattere prioritario, come specificatamente indicato nella relazione al disegno di legge, fu disposto che venisse attuato entro un anno dalla promulgazione della legge 18 marzo 1968, n. 249.

Nonostante le assicurazioni ripetutamente date dai Ministri succedutisi nell'incarico e dallo stesso Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Rumor, e nonostante il lavoro svolto dalla Commissione d'indagine, oggi la situazione nell'Amministrazione delle belle arti, soprattutto per quanto concerne il personale, è più incerta e stagnante che mai, con grave pregiudizio per la tutela del patrimonio storico-artistico e del paesaggio.

Per conoscere, altresì, il motivo per cui, recentemente, la Ragioneria generale dello Stato ha respinto un disegno di legge relativo alla revisione degli organici e all'organizzazione amministrativa delle Soprintendenze, nonchè ai primi più urgenti provvedimenti perequativi a favore del personale delle antichità e belle arti che, esasperato per le continue, deludenti attese e per il trattamento economico e giuridico in linea generale inferiore a quello degli altri dipendenti dello Stato, minaccia di ricorrere a gravi manifestazioni di protesta che potrebbero determinare la chiusura dei Musei e delle Gallerie ed istituti similari, nonchè la sospensione dell'attività di tutela.

L'interrogante, come più volte rilevato nei propri interventi svolti al Senato nella passata legislatura, è dell'avviso che il primo atto da compiere per la tutela del patrimonio artistico-storico e del paesaggio, di cui da ogni parte inutilmente si rileva l'abbandono e la distruzione, è quello di migliorare la situazione numerica, giuridica ed economica del personale delle belle arti. Non pro-

cedere neppure a questo, nonostante che la legge n. 249 abbia dato in proposito espressa delega al Governo, significherebbe dimostrare il più assoluto e colpevole disinteresse per l'enorme patrimonio che sta andando in rovina e che rappresenta non solo un fatto culturale di interesse universale, ma anche un fatto economico di primaria importanza per il nostro Paese. (int. scr. - 1846)

GERMANO'. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro ed al Ministro senza portafoglio per la riforma della pubblica amministrazione.* — Considerato che i sindacati autonomi della scuola media secondaria di ogni ordine e grado hanno proclamato lo sciopero, da effettuarsi in occasione della prossima sessione degli scrutini e degli esami;

ritenuto che l'azione delle organizzazioni sindacali interessate è stata provocata anche dall'incomprensibile atteggiamento del Governo, il quale tratta i problemi relativi al riassetto ed alle carriere del personale della scuola secondaria con le confederazioni sindacali e non anche con i sindacati autonomi, i quali organizzano la stragrande maggioranza del personale docente e non docente,

si chiede di conoscere se il Governo intenda trattare ufficialmente gli annosi e gravi problemi della scuola secondaria italiana con i sindacati autonomi.

L'interrogante ritiene che il protrarsi dell'attuale crisi dell'organizzazione scolastica possa essere aggravato dall'astensione dagli scrutini e dagli esami del personale della scuola media secondaria, con conseguenze dannose per i giovani che attendono fiduciosi di concludere con le prove finali l'anno scolastico in corso. (int. scr. - 1847)

VIGNOLO, LUGNANO, MARIS. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se corrisponda al vero la notizia di gravi maltrattamenti, violenze fisiche e morali ed ogni genere di brutalità perpetrati ai danni di giovani ragazzi affidati all'Istituto di rieducazione di Boscomarengo, in provincia di Alessandria, come denunciano una serie di settimanali e di riviste specializzate e la stessa televisione in queste ultime settimane;

quali iniziative siano state intraprese per accertare i fatti, verificare le circostanze ed appurare eventuali responsabilità;

quali controlli ed interventi preventivi sono normalmente effettuati dal suo Ministero per accertare che i giovani affidati agli istituti di rieducazione siano curati, trattati ed educati nel rispetto della loro personalità, delle leggi e dei regolamenti, all'unico fine di reinserirli nella società;

quali iniziative si intendono assumere per assicurare il rispetto della personalità del giovane nella fase più delicata di formazione e di sviluppo;

perchè fino ad oggi non siano stati ancora adottati provvedimenti nei confronti di enti ed istituti per casi definitivamente accertati e documentati di brutalità e maltrattamenti. (int. scr. - 1848)

CORRIAS Alfredo. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza:

a) che l'ENALC ha iniziato da tempo, in Oristano, la costruzione di un fabbricato di rilevanti dimensioni, destinato ad albergo e scuola alberghiera;

b) che, dopo la costruzione del rustico, i lavori sono stati interrotti e da anni se ne attende la ripresa ed il completamento, sia per soddisfare le esigenze in vista delle quali l'opera era stata disposta, sia anche per eliminare — al centro della città ed ai margini della zona direzionale — uno sconcio sia dal lato estetico che dal lato igienico e morale, in relazione all'abusiva, saltuaria e sia pure isolata e parziale utilizzazione del fabbricato in abbandono da parte di persone poco scrupolose dell'osservanza di tali princìpi;

c) della delusa aspettativa di molti giovani che nell'apertura della scuola, e quindi nella possibilità di frequentarla, vedevano schiudersi la prospettiva di un'occupa-

zione nel mercato di lavoro offerto dalle varie attività che fanno capo al settore turistico, invano ricercata in altri settori a causa delle condizioni di arretratezza e di depressione economico-sociale in cui versa l'Isola;

2) se, in quali forme e con quali mezzi intende esplicare il suo più efficace intervento — direttamente od eventualmente presso altri enti specificamente competenti — per ottenere la ripresa ed il completamento dei lavori suddetti ed il conseguente inizio delle attività previste, tenuti presenti i risultati raggiunti da consimili iniziative nella formazione di personale qualificato in quel settore e la ancora larga possibilità del suo assorbimento da parte del mercato di lavoro italiano ed estero. (int. scr. - 1849)

VIGNOLO, MARIS, MAMMUCARI, PALAZZESCHI, MORANINO, BENEDETTI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere come si svolge l'azione di vigilanza e di controllo da parte dell'Ispettorato del lavoro di Vercelli sull'applicazione delle leggi del lavoro, a tutela della salute e contro l'abuso dell'esercizio del contratto a termine nello stabilimento « S. Alessandro » di Santhià, in provincia di Vercelli.

Per sapere, altresì, se si intende intervenire direttamente nei confronti dell'azienda per la tutela delle condizioni di libertà, di salute e di esercizio di difesa della personalità civile del lavoratore dipendente, in rapporto all'ambiente di lavoro, quando i lavoratori sono costretti a lavorare nel sangue della sgozzatura dei polli, sotto l'esalazione del gas, nelle cabine per la frantumazione e la cottura dei fegati, eccetera, senza gli appositi mezzi di isolamento e quindi di tutela della salute.

Gli interroganti chiedono, inoltre, al Ministro della sanità di volere disporre una inchiesta da parte di esperti in periodo di normale attività lavorativa per stabilire i mezzi e gli strumenti di prevenzione idonei alla tutela della salute degli addetti. (int. scr. - 1850)

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 29 maggio 1969

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 29 maggio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Costruzione di linee di ferrovia metropolitana (300).

MADERCHI ed altri. — Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane (339).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. VENTURI Giovanni ed altri. — Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 12 novembre 1955, n. 1137, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'Arma dei carabinieri (61).

2. DERIU ed altri. — Modifica dell'articolo 29 della legge 11 giugno 1962, n. 588, concernente la Società finanziaria sarda (SFIRS) (314).

La seduta è tolta (*ore 19,25*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari