## SENATO DELLA REPUBBLICA

--- V LEGISLATURA ----

## 188<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

### SABATO 25 OTTOBRE 1969

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

| AMMINISTRAZIONI COMUNALI E PRO-<br>VINCIALI   | to generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1968 » (816): |  |  |
|---|--|--|--|
| Decreti di scioglimento di consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di provincia e di comuni Pag. 10151 | DE MATTEIS   |  |  |
| DISEGNI DI LEGGE  | 1a marina mercantile   |  |  |
| Annunzio di presentazione   | VENTURI Lino   |  |  |
| Presentazione di relazione  | INTERROGAZIONI   |  |  |
| Seguito della discussione:  « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 » (815); « Rendicon-       | Annunzio   |  |  |

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Assemblea - Resoconto stenografico

25 Ottobre 1969

#### Presidenza del Vice Presidente SPATARO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

TORELLI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

# Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

VERONESI, PREMOLI e GERMANÒ. — « Trasformazione delle accademie di belle arti in istituti superiori di belle arti » (903).

#### Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

PRESIDENTE. Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Modifiche alla legge 28 marzo 1968, numero 397, sul reclutamento dei sottufficiali dell'Arma dei carabinieri » (854), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

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

PRESIDENTE. 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):

NALDINI ed altri. — « Inchiesta parlamentare sulla situazione del pugilato professionistico in Italia » (856);

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

Zuccalà ed altri. — « Norme sui protesti delle cambiali e degli assegni bancari » (832), previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione;

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione per il commercio del grano e della Convenzione per l'assistenza alimentare, adottate a Roma il 18 agosto 1967, ed attuazione del programma di aiuto alimentare della Comunità economica europea a favore dei Paesi in via di sviluppo » (863), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione e della Giunta consultiva per gli affari delle Comunità europee.

#### Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Formica ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento dell'industria manifatturiera » (764).

Annunzio di decreti di scioglimento di Consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di provincia e di comuni

PRESIDENTE. Informo che, con lettera del 23 ottobre 1969, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previ-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

sto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel terzo trimestre 1969 — concernenti lo scioglimento dei seguenti consigli comunali: Atripalda (Avellino), Massa, Torre S. Susanna (Brindisi) e Ripi (Frosinone).

Con la predetta lettera il Ministro ha altresì comunicato gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria della provincia di Trieste e dei seguenti comuni: Poggio Sannita (Campobasso), Canosa di Puglia (Bari), Cremona, Giovinazzo (Bari), Sant'Antioco (Cagliari), Salice Salentino (Lecce), Molfetta (Bari), Oflida (Ascoli Piceno), Ariano nel Polesine (Rovigo), Cabras (Cagliari), Donada (Rovigo) e Guardia Sanframundi (Benevento).

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 » (815); « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1968 » (816)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 » e «Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1968 ».

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 815 concernenti lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella 17).

Non vi sono iscritti a parlare. Ricordo che è stato presentato un ordine del giorno da parte del senatore Fabretti e di altri senatori. Se ne dia lettura.

#### TORELLI, Segretario:

#### Il Senato,

considerato che lo sviluppo della flotta mercantile italiana è stato meno rapido dello sviluppo economico e industriale del Paese, complessivamente e globalmente inteso; che all'aumentato commercio con l'estero è corrisposta una diminuzione sensibile della partecipazione della marina mercantile ai traffici italiani e mondiali;

che in ciò sta la causa prima del crescente deficit della bilancia dei noli;

considerato che l'arretratezza dei porti marittimi italiani si traduce in una pericolosa e crescente strozzatura per l'intera economia nazionale, essendo diventato il costo del trasporto marittimo e delle operazioni portuali elemento importante dei costi generali di produzione;

sottolineato che l'attività di costruzione dei cantieri navali nel mondo si mantiene al presente e permarrà nel prossimo futuro su livelli elevati;

constatato il perdurante stato di precarietà e arretratezza della pesca marittima;

precisato che è questo il momento di affrontare il problema dell'economia marittima, per ridare ad essa l'impulso necessario per adeguarla ai reali bisogni della nostra economia:

riconosciuto che le risorse ci sono e possono essere rapidamente mobilizzate,

#### impegna il Governo:

a predisporre e a presentare al Parlamento un piano di sviluppo della flotta nel quale il ruolo propulsivo sia affidato alle flotte a partecipazione statale, con un netto spostamento degli investimenti pubblici verso il settore delle moderne navi da carico;

a presentare un organico piano nazionale dei porti — articolato regionalmente e gestito democraticamente — rispondente a scelte miranti al superamento degli squilibri territoriali e settoriali e all'armonico sviluppo dell'industria del Paese e a predisporre immediatamente il finanziamento delle somme previste dal programma quinquennale e cioè 145 miliardi (stante che dei 260 miliardi previsti 115 sono già stati finanziati, 75 con la legge 1200 del 1965 e 40 da parte della Cassa per il Mezzogiorno);

a sviluppare l'industria cantieristica italiana oltre i limiti del piano CIPE e gli stessi accordi comunitari, per giungere, con la revisione dello stesso piano CIPE, al rilancio del settore che non è ancora riuscito a

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

superare la sua crisi, e con il convincimento che il processo di rinnovamento non è possibile se viene meno il regime di aiuti ai cantieri dell'IRI;

ad elaborare un piano organico per lo ammodernamento e potenziamento dei mezzi navali e delle attrezzature a terra per la conservazione e distribuzione del pescato, adeguando il settore alle necessità crescenti del Paese e garantendo la tutela degli interessi, dei diritti e del lavoro dei pescatori;

a predisporre un radicale riordinamento legislativo con assoluta precedenza, per importanza e urgenza, al Codice della navigazione.

Tab. 17.1 Fabretti, Cavalli, Abenante, Poerio, Maderchi, Aimoni, Adamoli, Raia, Sema

PRESIDENTE. Invito il Governo ad esprimere il parere su questo ordine del giorno.

M A N N I R O N I , Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Come il senatore Fabretti ricorderà, quando presentò l'ordine del giorno in sede di Commissione, il Ministro dichiarò che lo avrebbe accettato come raccomandazione. Lei, invece, senatore Fabretti, volle insistere perchè fosse messo in votazione, ma la Commissione non fu di quel parere. Così l'ordine del giorno non fu approvato. Oggi, allo stato delle cose, io non ho che da riconfermare la stessa posizione che il Ministro assunse in sede di Commissione, dichiarandole che il Governo è disposto ad accettarlo come raccomandazione.

FABRETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRETTI. Intendo illustrare qui in Aula l'ordine del giorno perchè ritengo che la materia in esame meriti un approfondimento, prima ancora che il Governo esprima certe sue opinioni. Mi rammarico per il fatto che non vedo qui presente l'onorevole Ministro, anche perchè abbiamo presentato quest'ordine del giorno con l'intento di dare un contributo di dialogo, di pro-

poste, di ricerca di una via migliore alla presenza del Ministro al quale intendevamo rivolgere diverse considerazioni che farò. Sono certo però che l'onorevole Sottosegretario si farà portatore delle mie affermazioni.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Le assicuro che riferirò all'onorevole Ministro tutto quello che lei dirà. Sappia comunque che il Ministro è sempre disposto ad accettare il dialogo su certi problemi.

FABRETTI. Mi accingo ad illustrare l'ordine del giorno sperando che il rappresentante del Governo possa riflettere sulle sue preannunciate posizioni.

Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, due sono le ragioni fondamentali per le quali noi abbiamo insistito perchè questo ordine del giorno sui problemi dell'economia marittima fosse discusso anche in Aula in occasione del dibattito sul bilancio della marina mercantile per il 1970.

Prima ragione: richiamare ancora una volta l'attenzione del Parlamento, del Góverno e del Paese sui vari problemi che investono in crescente misura la economia marittima per la quale, secondo noi, si impone, e con estrema urgenza, una svolta radicale sulle scelte, sugli investimenti da parte del Governo. Seconda ragione: abbiamo ritenuto utile e doveroso consentire all'onorevole Ministro di meditare ed approfondire la conoscenza di questi problemi perchè si tratta di temi complessi, specifici, tecnici, oltre che politici; ed egli è nuovo al Dicastero. Tutto ciò per avere una risposta meditata valida ed impegnativa per avviare una svolta che urge, ed aiutare così anche l'onorevole Ministro, nell'opera che si accinge a svolgere, a vincere resistenze e incrostazioni burocratiche, a combattere scelte errate, contrarie agli interessi generali del Paese, e a far prevalere quindi le scelte giuste, adeguate, possibili che la situazione del settore richiede.

I precedenti Ministri della marina mercantile si sono scontrati con questi problemi, ci si sono appassionati, li hanno compresi, hanno compreso che cosa occorre fare per

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

i vari settori che fanno capo al Ministero della marina mercantile, hanno detto e scritto delle cose valide e giuste. Ma le cose sono andate avanti in ben altro modo, ed è per questo che le carenze sono aumentate, i problemi sono divenuti più gravi, più complessi, più difficili da risolvere. Perciò urgono più mezzi finanziari di quanti ne sarebbero occorsi se da tempo si fosse iniziato ad operare nella giusta direzione, con scelte e programmi adeguati, cioè nel senso da noi e da altre parti indicato e auspicato da tempo. E si tratta di sollecitazioni ed indicazioni che vengono portate avanti in Parlamento e nel Paese non solo da noi e da tutta l'opposizione di sinistra, non solo dai sindacati, in modo sempre più unitario, ma anche da notevoli forze della stessa maggioranza: tanto sono evidenti ed urgenti questi problemi.

Dobbiamo però constatare, denunciare e criticare il fatto che il bilancio della marina mercantile per il 1970 non recepisce in nessun modo le necessità urgenti del settore. È un bilancio insufficiente nella quantità e nella qualità, un bilancio tradizionale, un bilancio che abbiamo definito di « piccolo cabotaggio ». A ben altri criteri, a ben altre scelte, a ben altre esigenze doveva ispirarsi, secondo noi, il bilancio del Ministero della marina mercantile.

Questo bilancio prevede una spesa di 116 miliardi e 521 milioni: spese correnti 86 miliardi e 521 milioni, spese in conto capitale 30 miliardi e 349 milioni. La voce di spesa prevista, che ha un contenuto positivo per aiutare l'economia marittima a superare le sue deficienze, è quella dei 29 miliardi e 590 milioni riguardanti i contributi a favore delle costruzioni navali; ma sono soldi spesi male, secondo noi, e su ciò tornerò più avanti. La carenza del bilancio della marina mercantile non è in nessun modo compensata da scelte e mezzi di altri Dicasteri, come quello delle partecipazioni statali per quanto riguarda i cantieri e quello dei lavori pubblici per quanto riguarda i porti. Anzi, le scelte e i mezzi posti a disposizione di questi Ministeri confermano che il Governo continua pervicacemente, a nostro avviso, a considerare in modo profondamente sbagliato i problemi dell'economia marittima.

Tutto questo non può non preoccupare quanti hanno a cuore non solo l'economia marittima, non solo gli interessi degli operatori economici onesti del settore, non solo gli interessi dei lavoratori, ascoltando di più le proposte e i suggerimenti che da anni avanzano e accogliendoli adeguatamente, ma deve preoccupare tutti quanti poichè si tratta di un settore vitale per l'avvenire dell'economia dei nostro Paese, per la sua crescita ed espansione.

Il nostro Gruppo ritiene che una delle cause della crisi dell'economia marittima, dello squilibrio tra investimenti e bisogni, delle scelte sbagliate e degli esperimenti falliti è la mancanza di elaborazione e programmazione di quanto sia necessario fare nei tempi lunghi o brevi per adeguare le strutture, le attrezzature, le organizzazioni alle finalità di interesse generale economico-sociale delle varie componenti dell'economia marittima. Bisogna fare dei programmi democratici che sottraggano il settore alle scelte ed agli interessi egoistici di gruppi economici e politici non solo nazionali che operano direttamente nel settore o che sono collegati ad armatori, trasportatori, grossi commercianti e speculatori.

Da ciò il nostro ordine del giorno che chiede un impegno serio ed urgente nel programmare il potenziamento della flotta mercantile italiana con funzione condizionante e prevalente della flotta a partecipazione statale, con investimenti pubblici prevalenti per le navi da carico. È necessario comprendere lo stato di inadeguatezza della nostra flotta rispetto ai traffici del nostro Paese, inadeguatezza che provoca tra l'altro un passivo di oltre 80 miliardi l'anno nella bilancia dei pagamenti per noli a navi estere e pone l'urgenza di costruire una flotta nazionale adeguata per quantità, qualità e specializzazione.

È indispensabile partire dalle previsioni di media e lunga prospettiva dei traffici marittimi sia nazionali che internazionali, occorrono uno studio ed una valutazione obiettivi e realistici onde non commettere o ripetere il grave errore di scelte fatte con l'acASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

cettazione delle previsioni del professor Saraceno sui traffici marittimi italiani per il periodo 1966-70, che hanno condizionato negativamente tante altre scelte del settore. Ricordo che si previde il raggiungimento di un traffico totale per l'Italia di 200 milioni di tonnellate nel 1970, mentre saremo sicuramente sui 350 milioni.

Invece da una giusta valutazione dei traffici marittimi dipendono ovviamente la validità e l'adeguatezza nelle scelte in tutti i settori e l'entità dei mezzi correnti. Lo studio dello sviluppo e della crescita dell'economia dei Paesi del mondo, specialmente di quelli sottosviluppati, la crescita della industrializzazione legata alle nuove conquiste tecnologiche e scientifiche, la conseguente crescita dei consumi collegata ad un più elevato tenore di vita dei popoli, lo sviluppo demografico di quasi tutti i Paesi del mondo hanno portato ad una crescita degli scambi tra Paesi e continenti di materie prime e prodotti lavorati. Queste prospettive sono ancora più valide per l'Italia data la sua crescita industriale e la urgenza indilazionabile della sua espansione al Centro-Sud, nelle isole e nelle zone depresse, data la sua configurazione e la sua posizione geografica. Esse fanno prevedere una continua espansione ed una più capillare articolazione dei traffici marittimi con altri Paesi e fra zone del Paese.

Ma la flotta mercantile italiana risponde alle attuali esigenze? Si sviluppa secondo tali prospettive? La flotta di prevalente interesse nazionale vuole svolgere un ruolo determinante? Le risposte a queste domande non possono che essere negative. Si dice, con una certa enfasi, che con la flotta attuale abbiamo raggiunto i sette milioni di tonnellate, ma la crescita dei traffici è assai più rapida della crescita della flotta mercantile italiana il cui ritmo è assai più lento di quello di accrescimento della flotta mondiale.

I traffici marittimi italiani, onorevoli colleghi, rappresentano il 10 per cento circa del traffico mondiale ma la nostra flotta rappresenta solo il 3,4 per cento della flotta mondiale. Tale percentuale inoltre tende a regredire e la flotta di prevalente interesse nazionale, la flotta pubblica riduce ancora

il suo rapporto nei confronti dell'armamento privato e l'ascia via via all'armamento privato le linee di navigazione più produttive.

Stando agli attuali programmi continueremo ancora a regredire: sono commissionate ai cantieri del mondo 100 milioni di tonnellate di naviglio nuovo, ma ai nostri cantieri sono commissionate solo 900 mila tonnellate di nuove navi, oltre a quelle già in costruzione. È naturale quindi che la nostra flotta riduca la sua presenza nei traffici nazionali; occorre una modifica radicale delle previsioni per la nostra flotta mercantile, una radicale revisione perciò anche della nostra cantieristica.

Quali sono attualmente le capacità produttive dei nostri cantieri dopo la riforma CIPE? Nel corso del 1968 — nel 1969 i dati saranno leggermente superiori - sono state già impostate un milione e 38 mila tonnellate di nuove navi; ne sono state varate 505 mila tonnellate e consegnate 522 mila e 473 tonnellate per 74 nuove navi. È stato un anno di pieno utilizzo delle capacità produttive dei cantieri, abbiamo a disposizione un buon carico di commesse, ma queste cifre denotano quanto sono state valide le nostre previsioni critiche quando affermammo che col piano CIPE le capacità produttive dei cantieri del nostro Paese non avrebbero superato le 500-600 mila tonnellate annue.

In quale misura è effettivamente cresciuta la nostra flotta? È vero che sono state consegnate 522.473 tonnellate di nuove navi, ma bisogna pensare che di queste, 121 mila tonnellate sono state consegnate a committenti stranieri.

La demolizione di navi vecchie è stata di 121.328 tonnellate e questa media per rinnovare la flotta e adeguarla alle nuove esigenze inciderà continuamente per degli anni. Quindi l'aumento effettivo, nel corso del 1968, della nostra flotta, è stato di 279 mila tonnellate, sicchè oggi siamo circa sui 7 milioni di tonnellate; pubblicamente si dà quasi per scontato che alla fine del 1970 avremo 8 milioni di tonnellate di naviglio nuovo; noi ce l'auguriamo, ma stando alla realtà e alle capacità produttive dei nostri cantieri, tenendo conto anche dello stato in cui sono stati ridotti, dubitiamo forte-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

mente che questo obiettivo possa essere raggiunto. Ma se anche riusciremo a raggiungerlo, in che rapporto sta rispetto ai nostri bisogni?

Urge quindi rivedere radicalmente, secondo noi, il piano CIPE: si dice che bisogna andare avanti cauti perchè gli investimenti per modificare le strutture dei cantieri sono molto consistenti e a lungo termine; occorrono pertanto cautela e ponderatezza: sono parole dell'onorevole Ministro pronunciate in Commissione. È giusto, ma tutto ciò non deve farci valutare in modo profondamente errato il problema. Del piano CIPE non abbiamo criticato la ristrutturazione, l'ammodernamento, la specializzazione di alcuni cantieri, anzi abbiamo sempre sostenuto tale necessità prima di ogni altra parte politica; abbiamo invece criticato e combattuto la chiusura di alcuni cantieri non solo per i problemi economici e sociali che determinavano e hanno determinato, ma perchè si riducevano così le capacità produttive e globali dei nostri cantieri, mentre il Paese ha bisogno urgente di una flotta più potente, mentre i traffici italiani ed esteri sono in fase di inevitabile e impetuoso sviluppo. Ci voleva sì, in tale situazione, cautela e ponderatezza, ma soprattutto occorreva non distruggere stabilimenti ancora utili, come lo sono altri di eguale attrezzatura specie privati, e non disperdere preziosi nuclei di maestranze altamente specializzate e di difficile ricomposizione.

Anche gli altri Paesi usano cautela e ponderatezza, ma ciò non toglie che essi compiano una giusta valutazione ed adeguati programmi d'investimento che li pongono già all'avanguardia. Tutti i Paesi marittimi hanno in corso di attuazione arditi programmi. Mi limito a due casi: gli Stati Uniti d'America guardano già al duemila con le previsioni dei traffici e dello sviluppo tecnologico e programmano già piani per il 1980 con investimenti enormi; il Giappone ha già una flotta di quasi 20 milioni di tonnellate e ha già previsto un piano di sviluppo che lo porterà nel 1975 ad avere una flotta di 37 milioni di tonnellate. Non parliamo di quello che in Giappone si prevede per i porti o per altre attrezzature.

Ecco con quale metro guardano all'avvenire questi Paesi. Cautela sì, ma bisogna finirla di investire male i nostri soldi continuando con le leggi tampone.

Spenderemo nel 1970 altri 29 miliardi, ho detto prima, in base alla legge n. 19 del 4 gennaio 1968. Questo è sbagliato; favorisce gli armatori ma non contribuisce a rendere competitivi i nostri cantieri. È un finanziamento sbagliato che ogni anno dovremo effettuare, pena il ricatto delle commesse.

Bisogna uscire da questo gorgo, ridurre i costi coordinando il ciclo produttivo della cantieristica, che noi chiamiamo dei costi congiunti; aiutare gli armatori italiani ed esteri a passare commesse ai cantieri italiani attraverso adeguati crediti a lungo termine.

Questa inadeguata politica verso i cantieri e la flotta, cioè verso i gangli vitali dell'economia marittima, si collega alla cocciuta volontà di non voler comprendere e attuare da parte del Governo una adeguata politica per i porti. Sono decenni che si riconosce la necessità di adeguare i porti al bisogno del traffico marittimo, data l'importanza decisiva di queste infrastrutture per lo sviluppo del traffico marittimo e per lo sviluppo economico generale. Ci fu un certo impegno del Governo. Si riuscì a far recepire le varie necessità. Fu preparato un primo piano quinquennale che prevedeva 220 miliardi con l'aggiunta di 40 miliardi da parte della Cassa per il Mezzogiorno. Ma come fallì questo piano! Fu finanziato appena per il 40 per cento. È il settore più trascurato di tutto il programma governativo relativo al piano quinquennale 1966-70. E per il 1970 si prevedono solo 10 miliardi. Si discute di altri finanziamenti, ma il Ministro dei lavori pubblici non sa nulla. Si discutono indicazioni del progetto '80, si fanno delle scelte in base ad esso ed il Parlamento italiano, noi, saremo chiamati solo ad approvare.

Per i porti non vi è solo un problema urgentissimo di banchine, fondali, attrezzature, spazi eccetera. C'è il problema di un raccordo adeguato con la rete ferroviaria, stradale e autostradale. Vi è l'urgenza di un collegamento tra i porti grandi, minori e piccoli (cosiddetti sistemi portuali). Bisogna ri-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

prendere un serio discorso sulla gestione pubblica dei porti e sul ruolo adeguato predominante che vi debbono svolgere gli enti locali, le regioni, i portuali. Vi è la necessità di attrezzare e coordinare i porti pescherecci. Urge un'adeguata rete di porti turistici, un piano adeguato delle linee di navigazione idroviaria, un piano a lungo respiro alla formulazione del quale debbono concorrere tutte le parti interessate, responsabilizzando tutte le forze politiche, economiche e sociali per la sua realizzazione.

Per quanto riguarda il problema della pesca, anche l'onorevole Ministro ha riconosciuto il carattere primario della necessità di porre fine al fatto che ogni anno siamo costretti a comperare oltre 70 miliardi di pesce all'estero, quantità che tende a crescere. Giusto, ma come? Con quale programma il Governo si propone di portare la pesca al livello necessario per il bisogno del Paese? A questa domanda non può rispondere nè l'onorevole Ministro nè, credo, l'onorevole Sottosegretario, perchè non c'è un programma. Si fanno una serie di convegni come quelli in occasione della Fiera internazionale della pesca di Ancona, Altri ne sono stati fatti prima e altri dopo. Ma tutto va avanti come al solito, cioè male.

Si riconosce concordemente la priorità della pesca oceanica, ma viene lasciata a se stessa, senza assistenza tecnica o scientifica per cui questo tipo di pesca oggi è in crisi. Eppure la via della cooperazione si dimostra la più valida e la più capace di imporre una svolta. Già in Commissione ho ricordato un esempio di cui qui voglio di nuovo fare cenno. Mi riferisco alla COPEA di San Benedetto del Tronto: vi erano dei pescherecci lasciati abbandonati dagli armatori; una cooperativa di pescatori facendo dei sacrifici riscatta questi pescherecci e li rimette in servizio; ora sono altamente redditizi.

Perchè non guardare con serietà a questa esperienza? Perchè non camminare su questa via? Ma non viene adeguatamente incoraggiata la cooperazione dal Governo, come sarebbe necessario ed urgente. C'è chi ritiene più utile favorire l'armamento privato per fini e scopi che nulla hanno a che fare

con gli interessi del Paese, della pesca e dei veri pescatori.

Perchè non si pubblica annualmente, signori del Governo, l'elenco dei pescherecci, con i nomi delle ditte, che vengono finanziate dal Ministero e dalla Cassa per il Mezzogiorno? Sarebbe cosa utile e democratica.

Vi sono poi la ricerca scientifica, la preparazione tecnico-professionale che sono in uno stato pietoso, la condizione contrattuale, previdenziale dei marittimi che è la prima causa della fuga dei lavoratori del mare da questa attività. Sono tutti temi da affrontarsi con un programma impegnativo.

Mi riservo su questa materia di presentare un documento specifico per una discussione più particolareggiata ed approfondita. Vuole essere anche quello, come sempre da parte nostra, un contributo a sensibilizzare Governo, Parlamento ed opinione pubblica su tali problemi.

Vi è poi il problema sollevato dal regolamento della pesca entrato in vigore in questi mesi. In Italia veramente si fanno poche leggi, ma quelle che si fanno specialmente in questo settore sono fatte anche male, anche se i principi sono buoni. Questo regolamento che si limita quasi esclusivamente a sanzioni e limiti in gran parte assurdi, sta mandando in rovina piccoli e medi pescatori, per cui s'impone da parte del Ministero una seria revisione. È valido il principio del regolamento della pesca, ma i contenuti di questo sono in contrasto con le necessità e con i bisogni della stessa pesca. Non a caso a Viareggio è in corso un'agitazione vastissima della categoria, che sarà destinata ad estendersi a tutte le zone pescherecce di Italia.

Vi è in fine il codice della navigazione, con il quale abbiamo la prova di come i Governi passati da oltre vent'anni sottovalutano il settore dell'economia marittima e i suoi problemi connessi. Abbiamo ancora in vigore sostanzialmente il vecchio codice della navigazione marittima che risale al 1885. Questo codice fu revisionato durante il fascismo, ma peggiorandolo proprio per ispirazione di quel regime, per limitare, ridurre i diritti del marittimo.

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

Il regolamento della pesca però non è solo in aperto contrasto con la Costituzione della nostra Repubblica, ma con tutto quanto di nuovo la tecnica ha introdotto nella navigazione, nelle navi, negli scambi commerciali, nei rapporti marittimi internazionali.

Le nostre leggi sono negativamente condizionate dal codice della navigazione così vecchio e così superato. Esso è un codice in aperto contrasto con quello degli altri Paesi assai più moderni. Urge quindi una riforma che tra l'altro non costa nulla.

Onorevoli colleghi, signor Ministro, signor Sottosegretario, questi ed altri motivi testimoniano la fondatezza e l'opportunità di questo ordine del giorno. Io mi auguro che il Governo lo accolga in quanto riteniamo che solo con un serio impegno di pianificazione si possano avviare a soddisfacente soluzione i problemi dell'economia marittima.

Confidiamo in questo, anche perchè l'attuale Ministro della marina mercantile, per la sua formazione di uomo pubblico proveniente dal movimento sindacale, per la sua estrazione, per le sue posizioni politiche nel suo partito, è reso particolarmente sensibile ai problemi reali e concreti del Paese, come lo sono questi.

Quindi rinnoviamo al Ministro, ed insieme ai suoi collaboratori, il nostro augurio di successo nella loro opera per una vera svolta democratica del nostro settore. Non gli mancherà il nostro appoggio per giuste scelte, anche se sulla base di una critica costruttiva e stimolante come è nostro costume. Al riguardo desidero ricordare quanto ha affermato nella replica alla 7<sup>a</sup> Commissione lo scorso mese. Il Ministro ha affermato che per un'azione più efficace e incisiva del Ministero della marina mercantile urge che gli vengano affidati tutti i poteri decisionali di responsabilità e di scelte ora affidati a diversi Dicasteri. Giusto, abbiamo sempre concordato su ciò; altri suoi colleghi, altri suoi predecessori lo hanno tentato, ma con scarsi risultati. Certo, l'impedimento di fondo a realizzare quanto quei Ministri desideravano è da ricercarsi nelle scelte di fondo sbagliate delle compagini governative, per cui vi è anche una loro responsabilità diretta

(ed è perciò che voteremo contro questo bilancio elaborato dalle forze politiche responsabili degli errori passati e attuali), ma una causa di questo fallimento è da ricercarsi nell'azione del Ministero avulsa, staccata da un vero piano programmatico e democratico, quindi senza l'aiuto e il sostegno adeguati di altre forze politiche e sociali ed economiche.

Confidiamo che l'esperienza fatta induca ad accogliere questo ordine del giorno e che inizi veramente un nuovo corso per l'economia marittima conforme agli interessi del Paese e alle attese di tutti i cittadini. (Applausi dall'estrema sinistra).

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Domando di parlare.

#### PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Onorevoli senatori, pensavo che questa mattina l'intervento del Ministero dovesse consistere soltanto nell'esprimere un parere sull'accettazione o meno del solo ordine del giorno presentato dal senatore Fabretti e da altri suoi colleghi. Perciò, all'ultim'ora, ho accettato di venire qui. Senonchè il senatore Fabretti - anche se il regolamento non glielo consentiva — ha voluto ampiamente illustrare ancora una volta l'ordine del giorno da lui presentato; il che mi obbliga a trattare alcune questioni per spiegare, sia pure brevemente, le ragioni per le quali il Ministero non può accettare puramente e semplicemente l'ordine del giorno in questione.

Sarebbe dovuto venire qui, oggi, il Ministro: senonchè altre incombenze ed impegni presi anteriormente, quando non pensava che di sabato vi sarebbe stata la seduta, glielo hanno impedito e a mezzo mio se ne scusa con il Presidente del Senato, con i senatori e con il presentatore dell'ordine del giorno. Perciò, sono qui per sostituirlo.

Cercherò, comunque, come ho già detto, di dare qualche spiegazione alle ragioni per le quali l'ordine del giorno non può essere interamente accettato. Non si possono accet188ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

tare soprattutto, senatore Fabretti, certe premesse che lei ha posto al suo ordine del giorno. Su molte parti il Ministero concorda con quanto lei dice: certi rilievi li ha fatti il Ministero ed anche il ministro Vittorino Colombo nell'ultima riunione di Commissione, come lei stesso ha affermato e come risulta dai verbali. È certo, infatti, che il Ministero della marina mercantile, pur non avendo ottenuto tutti i poteri decisionali che gli sarebbero utili e necessari per svolgere integralmente una funzione efficiente nella economia marittima italiana, ha cercato di svolgere ogni possibile attività consentitagli costituzionalmente per imprimere certe direttive all'economia nazionale e per dare allo sviluppo della nostra attività marinara quel ritmo che sarebbe desiderabile e che. come lei stesso ha rilevato, è inadeguato rispetto ai bisogni dei nostri traffici.

Cominciando dal primo « considerando » preposto al suo ordine del giorno, devo affermare che è vero che complessivamente e globalmente lo sviluppo della flotta mercantile italiana è meno rapido dello sviluppo economico ed industriale del Paese. Questa è una verità che non può essere negata e che è stata ribadita dallo stesso Ministero della marina mercantile. Ma a tutto questo c'è una spiegazione. Non è che si possano addebitare o far risalire delle responsabilità precise alla condotta politica del Ministero e dei Ministri che si sono susseguiti in questi ultimi anni. La verità che il senatore Fabretti conosce quanto me, è che lo sviluppo della flotta mercantile non ha potuto seguire il passo e il ritmo dello sviluppo della produzione industriale e dei commerci e traffici che ne sono susseguiti. poichè lo sviluppo industriale in Italia, per fortuna, ha raggiunto — specie in questi ultimi anni — dei tassi in aumento che quasi non erano previsti e che comunque sono altamente significativi e certo molto confortanti. Però, la crescita e l'aumento che si registrano nella produzione industriale italiana non hanno potuto essere seguiti da un adeguato sviluppo della marina mercantile e della nostra flotta perchè si tratta di due settori del tutto diversi. Come il senatore Fabretti sa, le nuove navi non possono essere fabbricate dall'oggi al domani, essendo indispensabile un minimo di tempo per le nuove costruzioni e perchè non si può prescindere dalle disponibilità di bilancio che non consentono purtroppo di intervenire efficacemente — come finora si è fatto in una certa misura — a favore dell'industria cantieristica e armatoriale italiana nella misura che sarebbe desiderabile.

Del resto, credo che questa sperequazione, questo diverso e inadeguato incremento della flotta mercantile rispetto a quello degli altri traffici e soprattutto a quello della produzione industriale, non si verifichi solo in Italia, ma anche in altre Nazioni marinare più importanti della nostra. Ecco perchè, a questo punto, il Ministro non può accettare quella premessa, per le ragioni e spiegazioni che sto cercando di dare e per riportare le premesse all'ordine del giorno su un piano di maggiore realismo, precisione e oggettività.

Nell'ultimo decennio l'incremento dei traffici portuali italiani è stato del 19,7 per cento medio annuo: mentre — e mi pare che questo lo abbia sottolineato anche il senatore Fabretti — l'incremento della nostra flotta si è limitato circa al 3 per cento. Questa la causa della sperequazione.

FABRETTI. Non ho detto che la nostra flotta negli ultimi dieci anni ha avuto un incremento del 3 per cento; ho detto che i traffici marittimi italiani rappresentano il 10 per cento dei traffici mondiali, mentre la nostra flotta rappresenta appena il 3,4 per cento.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Non mi riferivo ai traffici mondiali; e non ho attribuito a lei il dato da me riferito all'incremento medio annuo della nostra flotta. L'ho rilevato io in base ai dati statistici che ricordavo.

Come lei sa, la bilancia dei noli era stata in attivo fino al 1959; nel 1960 si era portata al pareggio e dopo è rimasta in *deficit*. Le ragioni di questo *deficit* credo di averle spiegate con quanto finora ho detto.

25 Ottobre 1969

L'altra premessa sulla quale il Ministero non può interamente concordare, riguarda l'arretratezza dei porti marittimi che, secondo il giudizio del senatore Fabretti, porta ad un maggiore costo del trasporto marittimo e delle operazioni portuali; il che, a sua volta, influisce sui costi generali di produzione. Anche questa affermazione contiene una parte di verità; ma, se lo sviluppo dei porti non ha potuto tenere il passo con l'incremento desiderabile, in relazione all'aumento dei traffici, la responsabilità di ciò non si può attribuire al Ministero della marina mercantile. Anche il Ministero dei lavori pubblici, che si occupa della costruzione dei porti, come si può rilevare nella relazione che accompagna la tabella del Ministero stesso, ha per suo conto lamentato l'inadeguatezza degli stanziamenti, osservando che solo 10 miliardi costituiscono una prima tranche nel bilancio del 1970, al capitolo 5381 del bilancio del Tesoro. È naturale, che anche noi siamo d'accordo con lei e con quanti, come lei la pensano, in tutti i settori del Senato: cioè, che la politica dei porti va veramente ripresa, ed è necessario che lo Stato riconosca in concreto e di fatto la necessità di aumentare gli stanziamenti per lo sviluppo dei porti stessi. Vorrei dire, però, per quel che può valere, non dico sul piano polemico ma oggettivamente, che la spendita ritardata degli stanziamenti fatti per i porti, ha una giustificazione di carattere molto più vasto e molto più generale. I tempi della spesa non rispondono alle necessità immediate. Ecco perchè anche in questo settore si trovano e si riscontrano dei residui passivi, soprattutto perchè le pratiche amministrative che devono essere svolte, sono ancora eccessivamente complesse e lunghe, e tutto ciò non fa che ritardare la spendita e l'attuazione dei programmi tecnicamente già approvati. Forse, per tale motivo, per evitare, cioè, la formazione di residui passivi, dei 240 miliardi indicati nella programmazione quinquennale, solo 150 sono stati stanziati in bilancio e questi, a loro volta, non sono stati spesi e neppure impegnati tutti.

E ancora non possiamo concordare con quello che in premessa ha posto e affermato

il senatore Fabretti: con gli accenni, cioè, fatti al settore della pesca. Ora, è vero che purtroppo anche il nostro bilancio ittico nazionale è ancora deficitario. Però si deve dare atto perlomeno che, mentre la produzione del 1965 (prendiamo in considerazione i dati di un anno così arretrato) era stata soltanto di 240 mila tonnellate, nel 1968, secondo gli ultimi dati statistici disponibili, tale produzione ha raggiunto il limite di 253 mila tonnellate. Io credo, però, che non sia neanche giusto poter affermare che il Governo, e per esso il Ministero della marina mercantile, abbia del tutto trascurato il settore della pesca. Infatti, nuove leggi in questo ultimo periodo sono state emanate per incrementare la produzione della pesca, per migliorare le attrezzature, per andare incontro alle esigenze legittime dei pescatori. Voglio ricordare — ad esempio — il fondo di rotazione disposto con una legge del dicembre del 1956, poi integrato con legge n. 939 del 1959 e successivamente integrato con la legge n. 479 del 1968. Nuovi incentivi sono stati inoltre creati e disposti per le medie e piccole industrie pescherecce con la legge del 30 luglio 1959, n. 623. Ora, è stato ancora predisposto un disegno di legge per reperire e stanziare nuovi fondi di circa 5 miliardi, sempre destinati per la pesca cogli interventi della Cassa del Mezzogiorno. Ora certe carenze e lacune che il senatore Fabretti ha lamentato nel suo ordine del giorno e che ha ampliato e chiarito nel suo intervento di Commissione e in quello di oggi in Aula, sono accettate e riconosciute in parte, dal Ministero della marina mercantile. Il Ministro, come ha già detto in Commissione e come lei stesso ne ha dato atto, è animato dalla migliore buona volontà per cercare di potenziare sempre di più l'attività del Ministero stesso nei vari settori che rientrano nelle sue competenze funzionali e costituzionali; e confida anche, come ha già detto e come ripeto io oggi per suo mandato, nella collaborazione di tutto il Parlamento e in particolare del Senato per poter risolvere molti dei problemi che ancora attendono di essere definitivamente risolti, per attuare certe provvidenze e per realizzare certi programmi che sono già da temASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

po impostati; sempre, si capisce, nei limiti consentiti dal nostro bilancio nel quale fatalmente si pongono problemi di priorità.

Perciò il Ministro, e per lui il Sottosegretario che oggi vi parla, nel dichiarare che accetta l'ordine del giorno, deve però limitare la portata di tale accettazione alla sola raccomandazione. Il senatore Fabretti e gli altri colleghi non possono dubitare della buona volontà del Ministero della marina mercantile, Io credo che il Senato possa confidare in questa buona volontà, nell'impegno formale che il Ministro ha già preso in Commissione, che gliene ha dato atto, e prende oggi di fronte al Senato, di seguire certi orientamenti e certi indirizzi che valgano sempre più a potenziare tutta la nostra flotta, e non solo quella statale, adeguandola alle crescenti esigenze del traffico.

Spero pertanto che il senatore Fabretti si accontenterà della dichiarazione che per mio mezzo il Ministero della marina mercantile fa in relazione all'ordine del giorno che è stato presentato.

PRESIDENTE. Senatore Fabretti, mantiene l'ordine del giorno?

FABRETTI. Signor Presidente, io posso capire che l'onorevole Sottosegretario sia venuto qui stamani non preparato ad un dibattito di questo genere, per cui...

M A N N I R O N I , Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Sapevo di dover venire soltanto per dichiarare se accettavo o meno l'òrdine del giorno in questione.

CAVALLI. Ma l'ordine del giorno investe la politica generale dell'economia marittima.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Ma allora bisognava portare la discussione su un altro piano, non limitarla all'illustrazione di un ordine del giorno.

FABRETTI. Onorevole Sottosegretario, lei era presente in Commissione

e certamente ricorderà che io allora insistetti sul mantenimento dell'ordine del giorno dicendo che intendevo illustrarlo qui proprio perchè desideravo contribuire ad approfondire questa tematica. Comunque non è che le faccia una colpa di questo; so che lei ha capacità in queste materie.

Però debbo dire che noi non siamo soddisfatti, ovviamente, della sua replica perchè siamo quasi obbligati ad accettare la sua proposta di accontentarci che l'ordine del giorno venga accettato come raccomandazione, altrimenti l'ordine del giorno stesso dovrebbe essere messo in votazione, con le conseguenze e il valore che ciò può avere quando non c'è la volontà politica del Governo.

Siamo quindi disposti ad accontentarci che l'ordine del giorno venga accolto come raccomandazione, ma non siamo soddisfatti perchè riteniamo che dalle sue stesse dichiarazioni e dal rifiuto di accettare l'ordine del giorno come impegno si possa dedurre la volontà di continuare a camminare sulla vecchia strada sbagliata. Desidero inoltre ricordare che la sostanza dell'ordine del giorno fu accolta come raccomandazione durante la discussione in Commissione del precedente bilancio dall'allora Ministro della marina mercantile onorevole Lupis. Non vorremmo - per serietà sua, per serietà del Parlamento, per serietà del Dicastero - che quest'impegno di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione restasse un puro atto formale e che non se ne tenesse nessun conto.

Io però confido che ciò non avverrà e, come ho detto, accetto che l'ordine del giorno venga accolto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 815 relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 10).

È iscritto a parlare il senatore De Matteis. Ne ha facoltà.

DE MATTEIS. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi,

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

l'esame della tabella n. 10, relativa allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno 1970, mi ha offerto la possibilità di intervenire in sede di parere nella 7ª Commissione permanente della quale faccio parte: tale intervento ripeto ora in Aula, non solo allo scopo di porre in evidenza alcuni indirizzi già annunciati dall'Esecutivo in tema di politica dei trasporti che, a mio modestissimo avviso, vanno completamente rivisti, ma anche allo scopo di dare, per quanto mi è possibile, il mio modesto contributo onde evitare che, deformandosi la realtà dei trasporti, abbiano luogo soluzioni non rispondenti alle esigenze dell'intera collettività nanzionale o almeno di una parte di essa. Fermo restando il mio giudizio complessivamente positivo sulla tabella in esame, mi sia concesso di rilevare, però, come il bilancio di previsione per il 1970, ricalcando quello del 1969 e gli altri precedenti, presenti una enorme sproporzione tra la spesa per la parte corrente (milioni 79.151) e quella in conto capitale (milioni 17.775), oltre a milioni 7,7 per rimborso prestiti.

Vero è che per alcuni settori il Ministero dei trasporti agisce di concerto con quello dei lavori pubblici, per cui alcune spese in conto capitale o di investimento possono individuarsi nella tabella di quest'ultimo Ministero, ma ciò non toglie che la sproporzione tra i due tipi di spesa resta sempre sensibile, anche se quella in conto capitale diviene più aderente in considerazione dell'investimento dei 1.500 miliardi di cui al piano decennale per la ferrovia e della spesa di 200 miliardi, recentemente autorizzata per la direttissima Roma-Firenze.

Solo tali obiettive considerazioni mi dispensano da una censura al bilancio, consentendomi di dare, come ho fatto all'inizio, un giudizio, nel complesso, positivo. Diversamente non sarei riuscito a giustificare a me stesso come, a fronte di una spesa di esercizio di 79.151 milioni, vi sia quella in conto capitale, ossia di investimento, di appena 17.775 milioni. Nè tale censura potrebbe essere allontanata dagli indicati ac-

cantonamenti che, avuto riguardo a provvedimenti legislativi in corso, spostano le spese correnti di appena 100 milioni e quelle in conto capitale invece a 29.579 milioni.

Ed a proposito di investimenti mi si consenta di manifestare alcune mie perplessità, anche per quello che in avanti andrò a dire, in ordine all'impiego del 40 per cento nell'Italia meridionale ed insulare, previsto da leggi in vigore, non esclusa quella che ha disposto la spesa di 200 miliardi per rendere quadruplo il binario Roma-Firenze. Nonostante tali premesse debbo onestamente dare atto che la politica ferroviaria, ivi compresa quella commerciale o tariffaria, è stata tale che, unitamente alla riorganizzazione ed al sensibile miglioramento dei servizi, ha retto abbastanza bene, sconfortando, specialmente in questi ultimi tempi, certe accentuate tendenze per i trasporti su strada.

Mi lascia però pensoso l'annunciato studio ultimato nel febbraio del 1969 in ordine alla ristrutturazione dei prezzi, che vorrebbe prescindere dalla natura della merce per adeguarli ai costi di esercizio, data l'incidenza di tali costi su merci di largo consumo ma di scarso valore commerciale.

Un approfondito esame del modo in cui si è sviluppata nel tempo la rete ferroviaria ci porta concordemente ad affermare che la stessa ha avuto un sensibile sviluppo in senso longitudinale, data anche la configurazione geografica del nostro Paese, mentre quella in senso trasversale ha avuto sempre scarso rilievo.

Lungi dal voler porre il problema in termini campanilistici, per essere pugliese, ma solo perchè fermamente convinto dell'urgente necessità di por fine ad una situazione che non trova e non può trovare giustificazione alcuna, devo rilevare che tale sviluppo longitudinale ha avuto scarsissimo rilievo anche nel Sud, se si pensa, per esempio, che ancora oggi non è stato realizzato il doppio binario sulla tratta Bari-Lecce; il che, a mio avviso, costituisce serio motivo di ritardo dell'inserimento dell'intera regione pugliese nello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno.

Assemblea - Resoconto stenografico

25 Ottobre 1969

È pur vero che la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe deliberato l'inizio di alcuni lavori di raddoppio da Brindisi verso Bari e
che il consiglio di amministrazione delle
Ferrovie dello Stato, presieduto dall'allora
ministro Mariotti, avrebbe reperito, tra le
pieghe del bilancio del 1969, 2 miliardi e
200 milioni per iniziare i lavori da Lecce
verso Brindisi, ma debbo rilevare con estrema fermezza che un'opera di così vasta portata socio-economica non può portarsi avanti in modo frammentario, senza cioè una
visione organica e senza una coordinata
azione per un investimento di così alta produttività.

Il tempo concessomi non mi consente, purtroppo, di poter ampliare questo mio intervento su tutta l'area dei trasporti, per cui debbo affrettarmi a trattare un problema la cui semplice enunciazione ha seriamente danneggiato e continua a danneggiare alcune zone d'Italia e, in particolar modo, la penisola salentina. Da alcuni anni a questa parte il Ministero dei trasporti si è posto il problema di alcune economie nelle spese correnti, facendo individuare da apposita commissione alcune linee a scarso traffico che sono state distribuite in tre gruppi. Dell'ultimo gruppo fanno parte le ferrovie alle quali si è voluta attribuire la poco corretta, almeno per certi aspetti psicologici, denominazione di rami secchi, di rami cioè non suscettibili di produzione e quindi da eliminare.

A proposito di tale determinazione che l'onorevole Ministro nella relazione previsionale auspica che venga attuata con maggiore sollecitudine rispetto al passato, mi sia consentito di affermare, senza tema di essere smentito, che se il servizio trasporti si guarda come servizio capace di produrre allo Stato mezzi finanziari per usarli in favore della collettività, perchè, magari, ne produca altri, il discorso calza perfettamente e nulla quaestio; ma se il servizio trasporti, sia che venga gestito direttamente dallo Stato, sia che venga dato in concessione, lo si considera come un servizio di pubblico interesse, cioè come un bene sociale al quale tutta la collettività nazionale ha il diritto di attingere, per come effettivamente è, allora il discorso è un altro, si fa più ampio, diviene capace di un approfondito esame, diventa, in altri termini, un problema politico, sul quale è necessario che ciascuno di noi, dall'onorevole Ministro agli onorevoli colleghi del Parlamento, si assuma la propria responsabilità.

D'altronde, per porre in termini di reddito il problema dei trasporti dovremmo ampliare il discorso a tutto il sistema, anche a quei tratti di ferrovia largamente usati, per trarre in definitiva la stessa conclusione che abbiamo tratto a proposito dei rami secchi, seppure in termini di minore incidenza finanziaria.

I trasporti, onorevole Ministro — e lei me lo insegna - costituiscono un servizio sociale al quale lo Stato non può e non deve sottrarsi, sia che si tratti di servizi terrestri, sia che si tratti di servizi marittimi, fluviali o aerei. Lo Stato ha il dovere di migliorarlo, di renderlo più agevole e di facile accesso a tutta la collettività, e non deve perdere di vista anche il fatto che il servizio su strada, che per alcuni anni ha in parte contribuito a diminuire l'uso della ferrovia, oggi, vuoi per ragioni di sicurezza nel traffico, vuoi per economia di tempo, vuoi anche per economia di spesa, ha incominciato a scoraggiare l'uso della gomma per cui si è tornati ad apprezzare la strada ferrata.

Il problema dei rami secchi va anche inquadrato in questa visuale; nè vorrei che tale problema, che purtroppo mi tocca da vicino, interessando completamente, tra le altre popolazioni, quella della penisola salentina dove io risiedo, continui a pesare come la spada di Damocle su quella ubertosa terra che, privata per tanti anni di ogni iniziativa industriale, ora apre timidamente il cuore alla speranza di concrete realizzazioni industriali e turistiche, che sollecitano non l'eliminazione delle ferrovie ma il miglioramento delle stesse per rendere possibile il trasferimento anche di correnti turistiche estere.

Del gruppo dei rami secchi fanno parte purtroppo alcuni tronchi delle ferrovie del sud-est che in ordine di importanza seguono la ferrovia Nord e la circumvesuviana,

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

la linea che ha inizio dal Capo di Leuca da una parte e dal porto di Otranto dall'altra, attraversa tutta la penisola salentina per correre poi in senso longitudinale verso Lecce, Taranto e Bari attraverso il dorsale delle Murge. Io non starò qui ad indicare dati relativi al trasporto delle persone e dei prodotti agricoli, la maggior parte dei quali sono primizie che hanno urgenza di raggiungere i mercati nazionali od esteri, perchè intendo affermare una linea di principio, che è quella che alle popolazioni del Salento, come del resto a tutte le altre interessate ai cosiddetti rami secchi, non interessa il tipo di gestione (direttamente dallo Stato o in concessione), interessa invece che il servizio resti, essendo un servizio sociale, e che sia migliorato, ammodernato e reso sempre più agevole al trasporto dei viaggiatori e delle merci

Il 28 ottobre si inaugurerà l'opera di ammodernamento della circumvesuviana, alla cui cerimonia siamo stati invitati tutti noi della 7ª Commissione. È un atto di giustizia che il Governo ha compiuto nei confronti di quelle popolazioni; si compia un atto di giustizia anche nei confronti della popolazione salentina che, invano, da anni, silenziosa ma sempre operosa, attende di essere realmente inserita in un ordinato quadro di sviluppo economico e sociale.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Massobrio. Ne ha facoltà.

MASSOBRIO. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1970 avviene nel momento in cui il Ministero dei trasporti sta avviando a soluzione — giova rilevarlo — alcuni problemi di particolare importanza i cui benefici contribuiranno sicuramente a migliorare parte di quei servizi che sono stati spesso oggetto dei nostri rilievi.

Ciò non può indurci a facili previsioni in quanto non sfugge a nessuno la vastità del complesso problema del trasporto e con essa le difficoltà di vario genere che si frappongono alla sua soluzione, per cui si impone la necessità di esaminare il tutto in una visione globale e razionale che consenta di trarre conclusioni che tengano conto delle generali, e non settoriali, esigenze sempre crescenti della collettività che tende, tra l'altro, a ritornare al trasporto ferroviario in quanto la strada presenta ormai, per l'intensissimo traffico, rischi e difficoltà non indifferenti.

Anche da ciò nasce la necessità di valutare l'intera situazione non soltanto in prospettiva di spesa ma soprattutto considerando il trasporto stesso una componente fondamentale dell'economia nazionale.

Il trasporto presenta oggi uno stato di gravi lacune, disarmonie, deficienze, per cui si impone anche qui la necessità di integrare i provvedimenti previsti dal piano decennale con un piano organico di sviluppo delle ferrovie, che tenga conto del prevedibile maggior volume di traffico che su di esse si riverserà e con esso della realtà socio-economica del Paese. Perciò dovrà essere affrontato, sia pure gradatamente, il problema della sostituzione di tutto quel materiale rotabile che non risponde più alle esigenze dei viaggiatori, nel senso che bisogna costruire vetture che diano il massimo della comodità perchè possano costituire un richiamo per il passeggero che sarà da ciò indotto a servirsi sempre più del mezzo ferroviario, soprattutto sulle medie e lunghe distanze.

Devono inoltre essere posti all'esame, con il massimo impegno e con la massima sollecitudine, i problemi riguardanti i trasporti di massa pendolare dei centri di sviluppo industriale, commerciale e di altre attività economiche, avendo cura di armonizzarle, nel contempo, con la rete metropolitana che dovrà essere costruita nelle grandi città.

Passando a trattare particolari problemi, e cioè il trasporto ferroviario e stradale, non si può non mettere in evidenza la necessità, anche in questo settore, di armonizzarli tra loro e con altri tipi di trasporto nel quadro generale delle infrastrutture della società. Infatti, mentre la ferrovia ha dei tracciati obbligati con dei punti ben

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

precisi di approdo, la strada invece, come è risaputo, costituisce un'infrastruttura ramificata che penetra in tutto il territorio fino ai centri più remoti. Da ciò è facile stabilire che i due trasporti, ferrovia e strada, sono complementari l'uno dell'altro, per cui nell'interesse della collettività occorre eliminare in ogni modo i motivi di conflitto tra le due parti.

L'esame della situazione deve inoltre suggerire la necessità di tenere in particolare considerazione il problema del turismo, per lo sviluppo del quale occorrono nuove vie di comunicazione e servizi adeguati, in quanto il continuo e progressivo incremento delle attività turistiche nel nostro Paese assume importanza rilevante nel contesto 'dello sviluppo economico nazionale.

Evidentemente collegato alla soluzione di detto problema vi è quello del personale, problema che oggi incide già negativamente sul funzionamento dei vari servizi. Infatti nel solo compartimento di Torino mancano circa 1500 elementi, in gran parte appartenenti all'esercizio, e tra essi ben 230 capi stazione e capi gestione.

Deficienze analoghe si riscontrano altrove, soprattutto nei compartimenti interessati a zone industriali, dove il traffico conseguentemente è rilevante. Tale situazione è causa di disagio per il personale presente, il quale, pur prodigandosi in genere attivamente, non può evitare ritardi e inconvenienti che possono contribuire ad allontanare l'utente dalla ferrovia.

Vengono in tal modo frustrati i dispendiosi sforzi che si ottengono per ammodernare le linee e i mezzi di trasporto.

Signor Sottosegretario, la situazione relativa al personale richiede il suo particolatore autorevole interessamento (queste parole intendevo rivolgerle al Ministro, a cui la prego di farle giungere), sia per accelerare l'immissione di nuovi elementi, sia per supplire temporaneamente alle più gravi deficienze con spostamenti di personale. Sappiamo che in altri servizi — questo è solo un rilievo — il personale abbonda o è mal utilizzato.

Signor Sottosegretario, dopo quanto ho già detto in Commissione sulla situazione

relativa alla ferrovia Torino-Savona, devo ora soffermarmi brevemente sulla nuova stazione di Savona che presenta, se la situazione non è cambiata recentemente, aspetti pressochè paradossali. È noto infatti che il nuovo edificio ultimato da circa sei anni è ancora inattivo, mentre nello stesso tempo la vecchia stazione che detiene il primato, come noto, più difficile dell'intera rete ferroviaria italiana opera in condizioni di disagio notevoli. Se a ciò aggiungiamo che l'edificio è costato circa 600 milioni, rimasti evidentemente improduttivi, e che la sua manutenzione costa oltre un milione al mese, abbiamo un quadro completo di una situazione che richiede un'urgente soluzione. Ciò si rende indispensabile anche perchè la stazione di Savona deve adeguarsi alle crescenti esigenze determinate dall'espansione industriale piemontese e dagli intensi rapporti con i mercati di approvvigionamento e di sbocco con l'estero che avvengono appunto attraverso il porto di Savona e il collegamento ferroviario tra il Piemonte e Savona, oltre che con Genova.

Per queste e per tutte le rimanenti ragioni a lei note, la prego, signor Sottosegretario, di voler riservare al problema della nuova stazione di Savona la sua migliore attenzione.

Per quanto concerne il trasporto aereo il miglioramento delle attrezzature e dei servizi per il trasporto internazionale, la creazione di un sistema di scali aerei minori per servizi interni, l'adeguamento delle infrastrutture per il controllo del traffico aereo e la sicurezza di volo, sono le esigenze primarie degli aeroporti per cui si dovrà riservare a questo problema una particolare cura.

Dopo questo breve riferimento ad alcune esigenze di carattere generale, devo soffermarmi sulla situazione dell'aeroporto di Torino-Caselle e sulle sue necessità. Considerata la particolare situazione in cui si trova l'aeroporto di Torino-Caselle, dovuta all'ubicazione geografica della città e alla breve distanza che lo separa dall'aeroporto di Milano-Malpensa, che sembra destinato ad essere considerato come aeroporto inter-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

continentale, con la prospettiva, per l'aeroporto di Caselle, di funzionare come alternato, devo porre in evidenza la necessità di creare mezzi di trasporto e di collegamento rapidi tra i due aeroporti.

A questo proposito giova ricordare un progetto fatto a tal fine dal professor Castiglia del politecnico di Torino, che prevede un mezzo guidato, che potrebbe essere costituito da un aerotreno con motore a elica o con motore elettrico a induzione lineare, scorrente su una rotaia e capace di raggiungere velocità di almeno 250-300 chilometri l'ora. Sarebbe così possibile collegare Torino a Caselle in dieci minuti circa, alla Malpensa in trenta minuti e a Milano in cinquanta.

In un secondo tempo si potrebbe anche collegare l'aeroporto di Linate e in seguito Milano a Genova, per completare infine il triangolo Torino-Milano-Genova.

La realizzazione di collegamenti ferroviari rapidi tra l'aeroporto di Torino-Caselle e quello di Milano-Malpensa nasce dalle esigenze di una grande città industriale come Torino, la quale, come tale, ha assoluta necessità di potersi servire di tutti i mezzi di trasporto più celeri e moderni, in particolare di quelli internazionali A tal fine l'Alitalia deve considerare indispensabile l'aumento delle linee a medio e a breve raggio sul piano nazionale ed europeo da e per Caselle, in quanto l'utenza che ricorre al mezzo aereo è in continuo aumento.

Onorevole Sottosegretario, mi sono soffermato molto schematicamente solo su alcuni problemi riguardanti il suo Dicastero, trascurandone altri già trattati in Commissione, con il solo scopo di dare il maggior contributo possibile alla loro soluzione, avendo presente il rilevante interesse che hanno per la collettività e l'economia nazionale. Grazie. (Applausi dal centro-destra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lino Venturi. Ne ha facoltà.

V E N T U R I L I N O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il bilancio di previsione per il 1970

del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, come del resto quello di tutti gli altri Ministeri, non si discosta dai bilanci tradizionali degli anni precedenti; non tiene affatto conto della necessità di un sostanziale rinnovamento e delle esigenze provenienti dal Paese, che non possono più essere accantonate.

Non troviamo, non perchè non vogliamo trovarla, ma perchè non esiste, un'adeguata collocazione e impostazione dei problemi che coinvolgono lo sviluppo di una branca non solo importantissima, ma vitale per l'apparato produttivo del nostro Paese.

Tutti sono concordi nel riconoscere e nell'affermare che alcune condizioni sono precarie e difficili. Lo stesso relatore, senatore Piccolo, mette il dito sulla piaga, non nascondendo le difficoltà che si incontrano per la soluzione dei problemi. Ma non è sul terreno della enunciazione teorica e sul ritocco tariffario di questa o quell'amministrazione che si può risolvere la crisi che colpisce i trasporti. Tutti sono concordi che il problema dei trasporti e del traffico ha assunto nella società moderna dimensioni di importanza fondamentale. Esso è in stretto legame alla situazione economica generale, influenza i costi di produzione, interessa il movimento di merce e di immense masse di uomini, collegati a necessità di lavoro. Ma questo problema si è sviluppato in modo anarchico e un certo tipo di sviluppo economico dominato dalle forze monopolistiche, che sono le vere forze che detengono il potere nel nostro Paese, ha creato nel sistema dei trasporti una profonda e generale crisi. Quindi il problema è quello di operare scelte di fondo non rinunciabili e si rende necessaria una profonda riforma nei trasporti, come del resto si rende necessaria una riforma nell'agricoltura, nell'urbanistica, nella pubblica amministrazione e per la sicurezza sociale.

Quando noi del PSIUP chiediamo una riforma dei trasporti, chiediamo che nelle scelte la preferenza sia data all'interesse generale collettivo; chiediamo che la scelta non cada sulle preferenze di ristretti gruppi privilegiati. Quando chiediamo una riforma dei ASSEMELEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

trasporti, chiediamo al Governo e ai gruppi che sostengono l'attuale maggioranza di trovare il coraggio di rovesciare certe tendenze, rilanciando il mezzo pubblico collettivo non subordinato agli interessi privati. Noi chiediamo questo perchè chi ha avuto in mano la situazione fino ad ora, chi ha determinato le scelte nel settore dei trasporti, come del resto in tutti i settori economici del nostro Paese, ha tenuto conto soltanto e soprattutto della salvaguardia dei propri interessi, non preoccupandosi minimamente degli squilibri che si venivano determinando. Sono gli stessi che oggi si muovono, che operano e che premono ancora con forza e decisione perchè sostanzialmente le cose restino come sono, perchè sostanzialmente le cose non siano cambiate.

Ho già detto (e non io soltanto perchè anche dai banchi della maggioranza autorevoli voci lo hanno affermato) che il settore dei trasporti è in crisi. Infatti, se la situazione è preoccupante nelle ferrovie statali e nei trasporti urbani e suburbani, sarà bene ricordare, e ricordare soprattutto ai sostenitori ad ogni costo dell'iniziativa privata nei trasporti, che per le ferrovie concesse la situazione non è certo meno grave, che per le autolinee è tramontato il periodo aureo e che l'autostrasporto per merci non naviga certamente in buone acque. A questo punto non ci resta che ricercare le cause e le responsabilità che ci hanno portato a questa situazione. Ma quando passiamo a discutere delle responsabilità, quando passiamo a discutere delle cause che hanno determinato l'attuale difficile situazione, quando passiamo a discutere di queste cose, molti di coloro che con noi concordano sulle difficoltà, sui mali, sulla crisi dei trasporti si dissociano. Non si vuole riconoscere che la matrice principale di questi mali, che la maggiore responsabilità di questa crisi ricade sui Governi, tutti i Governi, nessuno escluso, che hanno retto per tanti anni la cosa pubblica nel nostro Paese. Ognuno tende ad imputare ad altri le colpe e questo è facilmente comprensibile perchè è umano. Ma quello che invece non comprendiamo è che le forze più avanzate dello schieramento governativo non vogliono ancora trarre le giuste indicazioni per operare una svolta decisiva nella politica dei trasporti sin qui seguita, malgrado gli allarmi lanciati, le azioni sostenute e i consensi raccolti.

Non posso fare, anche per una questione di tempo, una completa analisi dei provvedimenti che hanno reso chiaramente fallimentare l'opera dei Governi che si sono succeduti in tutti questi anni per quanto si riferisce al problema dei trasporti in generale. Voglio però accennare ad alcuni fenomeni particolari che ci possono permettere di valutare le conseguenze di tali provvedimenti.

Se consideriamo la politica degli investimenti riferiti alle infrastrutture viarie e ferroviarie, non possiamo non rilevare che essa è stata chiaramente subordinata alle esigenze dei programmi di sviluppo di specifici settori dell'industria privata (auto, gomma, cemento) piuttosto che alla necessità di un equilibrato sistema di comunicazioni in tutto il Paese. Così, mentre sono state realizzate le condizioni per un poderoso sviluppo del trasporto automobilistico, sono state pericolosamente compromesse le possibilità del trasporto pubblico. Noi assistiamo a fatti che divengono ogni giorno sempre più clamorosi: Roma, Napoli, Milano e tante altre città del Nord e del Sud sono ormai ridotte ad uno stato di crisi paralizzante. La contrapposizione che si è determinata tra mezzo privato e mezzo pubblico riflette in sede locale quella che resta in campo nazionale la mancata soluzione del problema dei trasporti. Per uscire da questo vicolo cieco non c'è che una soluzione: subordinare il trasporto privato a quello collettivo. Questo chiedono, oltre agli aumenti salariali, anche gli autoferrotranvieri che ieri abbiamo visto scendere compatti in sciopero.

Ma non voglio continuare anche se il discorso sarebbe molto interessante. Il tempo è tiranno e io non voglio abusarne. Limiterò ora il mio intervento ad alcuni problemi relativi alle Ferrovie dello Stato.

Comincerò col ribadire l'avversione e il dissenso mio personale e del mio Gruppo, il PSIUP, alla preventivata chiusura dei cosiddetti rami secchi. La direzione politico-tecni-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

ca sol·lecita la chiusura di queste linee motivando tale richiesta con calcoli di natura esclusivamente aziendale, calcoli finanziario-economici che, se di per sè possono avere una certa validità, sono pur sempre incompleti in quanto non considerano e non prendono in esame nè la capacità ricettiva delle strade nè la benefica incidenza che può avere l'uso del trasporto ferroviario per realizzare le previsioni di sviluppo economico nei suoi aspetti industriali e civili nelle zone attraversate dalle linee a scarso traffico.

Altro problema che nella relazione Piccolo viene trascurato è quello dell'eliminazione dei passaggi a livello, anche se l'esecuzione di questi lavori non dipende esclusivamente dal Ministero dei trasporti. A questo proposito il Governo ha accolto come raccomandazione un nostro ordine del giorno ed uno dei compagni comunisti, ed io in questa sede voglio rinnovare al Ministro dei trasporti la raccomandazione di varare al più presto un secondo piano onde eliminare questo malanno, per la sua pericolosità e per le dannose conseguenze sullo sviluppo del traffico.

Il terzo argomento che intendo trattare è quello riguardante il personale; e sarei veramente grato all'onorevole Sottosegretario se potesse darmi una risposta nella sua replica. Nelle Ferrovie dello Stato avviene quello che in nessun'altra azienda di carattere privato avviene. Mi riferisco all'espletamento delle funzioni superiori e più precisamente all'articolo 80 dello stato giuridico del personale. Abbiamo tutta una serie di ferrovieri utilizzati in funzioni superiori, previe abilitazioni a tali funzioni superiori che in sè e per sè hanno tutti i crismi di un esame regolare; i ferrovieri non possono accedere a queste qualifiche se non per esame. L'assurdo è che se questi agenti a questo secondo esame, al quale possono partecipare anche coloro che non sono abilitati, vengono bocciati restano nel grado e nella qualifica di provenienza ma possono venire ugualmente utilizzati nelle mansioni superiori. Esempio pratico: un frenatore abilitato conduttore o un assistente di stazione abilitato dirigente o capostazione, bocciati all'esame,

continuano ad essere utilizzati l'uno da conduttore e l'altro da capostazione. Lasciatemi dire per cognizione di causa che questa situazione va sanata.

Non vogliono il Ministero dei trasporti e l'Azienda ferroviaria finalmente dare soddisfazione a questi agenti umiliati e mortificati riconoscendogli la qualifica superiore che giustamente gli spetta? Affermo che gli spetta perchè hanno già sostenuto un esame di abilitazione e si sono guadagnata la promozione giorno per giorno nell'espletamento di queste funzioni.

Altro problema è quello dei pendolari. Ho presentato un ordine del giorno in riferimento a questo servizio, accolto dal Governo, per la preoccupazione che non si verificassero incidenti come nell'inverno scorso, raccomandandomi sulla necessità del rispetto più assoluto degli orari.

Ieri mattina ho appreso dai giornali che i lavoratori che si servono di questi treni hanno bloccato il traffico sulla Milano-Lecco, esasperati dai continui ritardi.

Non ritiene, signor Sottosegretario, di guardare un po' più a fondo questo problema? Io avrei avuto piacere che questa mattina ci fosse stato il Ministro, ma spero che lei si faccia portavoce di queste mie richieste. Non ritiene che sia necessaria una più profonda conoscenza di queste cose non limitandosi ad inchieste superficiali ma scavando in profondità, cioè non prendendo come oro colato le affermazioni dell'Azienda ferroviaria?

Ad esempio in alcune località del Nord Italia per il servizio dei pendolari sono utilizzati treni navetta. La funzione di questi treni è precisa. Teoricamente possono essere guidati in tutti e due i sensi di marcia senza spostare i mezzi di trazione e questo per una migliore e pronta utilizzazione del materiale senza ricorrere a manovre inutili molte volte impossibili. Per conoscenza dei colleghi preciso che le vetture che compongono questo tipo di treno non possono essere utilizzate nella composizione normale dei treni ordinari.

In pratica cosa succede? Che in questi casi vengono aggiunti due mezzi di trazione,

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

uno in testa ed uno in coda, con tanti saluti all'economia di gestione. E questo perchè? Perchè le vetture spinte sono state soggette a diversi svii, senza fortunatamente provocare feriti o vittime a causa del tipo di respingente montato.

Ma mi dica, signor Sottosegretario: è mai possibile che un materiale in fase sperimentale e quindi soggetto a maggiore imponderabilità possa venire utilizzato ogni giorno per centinaia di chilometri per il trasporto di migliaia e migliaia di lavoratori? E la sicurezza del viaggiatore, e la sicurezza di esercizio? E la sicurezza del personale addetto? In caso di incidente, che per le particolari condizioni di materiale sperimentale si può verificare in qualsiasi momento, le responsabilità su chi ricadono? Sul Ministro? Sono da imputarsi all'Azienda ferroviaria o come al solito ne faranno le spese i ferrovieri?

Il Ministro conosce queste cose? Sa che il materiale utilizzato, esclusi alcuni viaggi in estate, è stato collaudato nei mesi estivi non sulle linee sulle quali sarebbe entrato in circolazione, quando è nota la differenza climatica da regione a regione e sono note le conseguenze che ne derivano? Sa che le guarnizioni del cilindro freni delle vetture, ora in via di sostituzione come per i respingenti, erano in plastica? L'inverno scorso gli ingegneri del compartimento di Milano sono stati costretti a fare sei notti per settimana per mantenere in qualche modo in efficienza questi treni.

Sa il signor Ministro che i manovratori per agganciare e sganciare i mezzi di trazione da questo tipo di vetture devono fare acrobazie mancando lo spazio sufficiente con tutti i pericoli connessi a questa mancanza delle norme più elementari di sicurezza? Sa che è stato messo in circolazione un materiale che non è conosciuto nè dal personale specializzato a terra nè da quello di macchina? Sa che le vetture sono collegate con un cavo di congiunzione di 47 spine che corrispondono ad altrettanti circuiti elettrici ed altre innovazioni tecniche all'interno delle vetture stesse, per cui si rende necessaria

una scuola specializzata per il personale a terra e di macchina?

Perchè non si fanno queste scuole? Perchè per mantenere questo materiale in buono stato e funzionante non si tiene una squadra specializzata di operai elettrici e meccanici per il controllo dei materiali e per gli interventi immediati sul posto, nelle stazioni di Piacenza, Brescia, Bergamo ed ovunque il materiale resta in sosta?

Inoltre vorrei aggiungere che i locomotori che sono utilizzati per questo tipo di treno dovrebbero avere tutti, per maggior sicurezza, rubinetti per la frenatura tipo Oerlicon e non i nostri F.S. tipo L costruiti per i distributori Breda e che continuamente fanno rischiare di superare i segnali con tutte le conseguenze facilmente immaginabili.

È chiaro che di fronte ai fatti appena denunciati e a tutto quello detto in precedenza noi del PSIUP non possiamo che respingere un bilancio che fa un certo tipo di scelte, un bilancio nel quale risulta evidente che gli stanziamenti sono insufficienti per le Ferrovie dello Stato, per i trasporti urbani e suburbani, per l'aviazione civile, ma soprattutto sono inadeguati rispetto a quanto viene stanziato per le autostrade che costituiscono, malgrado tutte le conseguenze negative che si sono constatate, la scelta prioritaria

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cipellini. Non essendo presente, si intende che abbia rinunciato a prendere la parola.

Non essendovi altri iscritti a parlare sulla tabella 10, ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero fare soltanto qualche considerazione di carattere generale perchè, per quanto riguarda i problemi specifici, mi rimetto all'ampia relazione che il Ministro dei trasporti, onorevole Gaspari, oggi assente perchè impegnato in

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

una riunione a Bruxelles, ha fatto in sede di 7ª Commissione.

Ringrazio i senatori De Matteis, Massobrio e Venturi che sono intervenuti portando un contributo notevole alla discussione, qualche volta critico, di cui il Ministero terrà conto nell'elaborare ulteriori piani aziendali. Assicuro inoltre i senatori intervenuti nel dibattito che, in ordine ad alcuni problemi strettamente tecnici, darò immediate disposizioni affinchè venga esaminata la possibilità di superare i lamentati inconvenienti.

I senatori De Matteis e Massobrio hanno particolarmente indicato alcuni problemi di carattere generale uno dei quali ritengo sia di particolare importanza e di notevole peso e quindi va qui ripreso per fornire al Senato ulteriori elementi di giudizio; mi riferisco cioè al tema specifico che ha costituito oggetto di ampia discussione nel passato e che è sempre vivo nell'attenzione della opinione pubblica: il problema dei cosiddetti rami secchi.

Desidero fornire ai senatori intervenuti nella discussione queste cifre: sui 16 mila chilometri della rete ferroviaria italiana il 75 per cento del traffico si concentra su poco meno di 6 mila chilometri di rete; su altri 4 mila chilometri si sviluppa il 18 per cento e sui residui 6 mila chilometri appena il 7 per cento.

In queste condizioni appare evidente l'irrazionale dimensione dell'azienda e studi ripetutamente compiuti in materia dimostrano che 5 mila chilometri di linea ferroviaria potrebbero convenientemente essere sostituiti per i trasporti viaggiatori con adeguati servizi automobilistici: non si tratta qui di smantellare le linee ferroviarie e di impedire futuri insediamenti industriali e conseguenti sviluppi economici delle zone interessate, ma soltanto di sostituire il servizio viaggiatori fatto con il treno con altro migliore, disimpegnato su strada, alle stesse condizioni tariffarie delle Ferrovie dello Stato, ed espletato sempre dallo Stato attraverso il suo ente specializzato.

Evidentemente quello che ho detto non si riferisce a situazioni particolari che sono state qui trattate, ma ad un problema di ordine generale che è allo studio da tempo; ampie indagini sono state compiute dal Ministero e portate a termine.

Desidero sottolineare un fatto che mi sembra ormai di comune acquisizione e che anche nel Senato della Repubblica ha trovato una eco particolarmente autorevole, cioè la considerazione ovvia che la problematica dei trasporti non può esaurirsi in una visione settoriale, ma esige, oggi più che mai, una visione di assieme dalla quale sola può prendere le mosse una politica di sviluppo equilibrato.

La situazione dei singoli modi di trasporto deve essere pertanto considerata nei suoi riflessi generali, indicando nello stesso tempo le linee di intervento che si ritengono necessarie per un migliore assetto del mercato e per uno sviluppo coordinato dei vari mezzi di trasporto.

Come è noto, il Ministero ha cominciato a dare ai problemi del coordinamento dei trasporti nell'ambito della programmazione economica nazionale e regionale il giusto rilievo, così come giustamente il Parlamento aveva chiesto soprattutto l'anno passato.

Desidero inoltre aggiungere che lo sforzo organizzativo che l'azienda sta compiendo è veramente enorme quando si consideri la complessità dei lavori e la necessità di doverli eseguire in grandissima parte in permanenza dell'esercizio ferroviario che non può avere sosta, soddisfacendo le esigenze, spesso tra loro contrastanti, di aumento del livello della sicurezza, di aumento delle velocità commerciali e di aumento delle soggezioni alla circolazione imposte dalla stessa esecuzione delle opere programmate. In cifre questo sforzo si traduce in circa mezzo miliardo di lavori compiuti per ogni giorno lavorativo. E tutto questo in aggiunta e contemporaneamente ai compiti normali di istituto dell'azienda.

L'attuazione del piano decennale assicura alla rete ferroviaria un livello di efficienza sensibile, tuttavia esso non risolverà il problema dell'adeguamento della rete alle effettive necessità del Paese, il cui sviluppo sociale, industriale ed economico superiore al previsto ha bisogno di essere appoggiato e

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

favorito tempestivamente da un sistema ferroviario di corrispondente potenzialità e modernità.

Va detto con grande senso di responsabilità che occorre invertire decisamente l'indirizzo fino ad oggi adottato e inteso ad intervenire solo quando le carenze del sistema apparivano macroscopiche o gravi. Occorre invece convincersi che il trasporto ferroviario rappresenta uno strumento che condiziona lo sviluppo del Paese e in tanto lo favorisce in quanto risulta tempestivamente idoneo a corrispondere alle esigenze di mobilità delle persone e delle cose, in una Nazione in forte e quasi esplosivo sviluppo.

Malgrado l'attivazione del piano decennale, serie carenze restano ancora da eliminare e numerosi problemi restano da risolvere soprattutto per quanto riguarda la potenzialità e l'efficienza del sistema.

È noto, poichè vi sono state recentemente delle dichiarazioni alla stampa da parte del direttore generale delle Ferrovie dello Stato, che è già completato lo studio del nuovo piano decennale che prevede proprio di colmare alcune lacune che nel primo piano decennale non si sono potute superare. In linea prioritaria è previsto il raddoppio delle linee fondamentali della Sicilia, nonchè l'ulteriore potenziamento dei traghetti tra Sicilia e continente, in attesa che si risolva il problema più generale del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente; il completamento dei raddoppi dell'importante linea Genova-Ventimiglia, della linea adriatica e delle trasversali, come giustamente è stato qui sollecitato; la risoluzione dell'importante problema dei treni pendolari che comporta il quadruplicamento urgente della Milano-Bologna ed il potenziamento delle linee che gravitano sui grandi centri urbani; l'ammodernamento ed il potenziamento di alcune linee trasversali soprattutto nell'Italia meridionale dove le insufficienze ferroviarie sono più evidenti; il rapido collegamento tra i porti e l'entroterra; il potenziamento di alcune linee di valico tra cui la Bolzano-Brennero ed infine la costruzione di nuovi mezzi di trazione e nuovo materiale mobile, considerato che la

maggiore potenzialità conseguita nel 1962 è già stata assorbita dall'aumento del traffico che supera notevolmente le previsioni dell'epoca.

Occorre anche chiarire in questa sede che il piano decennale, notevole nel suo complesso, ma insufficiente, proprio per la sua concezione, a risolvere i pressanti problemi del nostro Paese in rapido sviluppo, ha già perso 350 miliardi del suo valore e si svaluterà durante la sua completa attuazione per non meno del 33 per cento, cioè per 500 miliardi, in dipendenza dei rincari intervenuti e anche per il fatto che le esigenze che furono prese a base per la sua impostazione sono state largamente superate dai fatti. Al miglioramento dei servizi corrisponderà sempre più un ritorno al treno, facilitato questo dai limiti che il trasporto su strada ha in se stesso e che non può da solo risolvere tutti i problemi del trasporto su terra, soprattutto quelli del trasporto di massa, che in quest'ultimo periodo va assumendo dimensioni sempre di maggiore ampiezza.

Va ricordato infine che il programma economico nazionale già contempla per il settore ferroviario investimenti dell'ordine di 1.200 miliardi e che l'azienda sta approntando un nuovo, aggiornato e dettagliato programma di investimenti che, come ho dichiarato all'inizio, è già quasi ultimato e sarà sottoposto all'attenzione dell'organo responsabile entro breve termine.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 815 relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tabella 11).

Non sono presenti gli iscritti a parlare.

Ricordo che è stato presentato un ordine del giorno da parte del senatore Raia e di altri senatori. Se ne dia lettura.

GERMANO', Segretario:

Il Senato,

considerato che le assunzioni temporanee di tre mesi hanno creato una situazio-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

ne di grave disagio nei confronti di coloro che sono stati chiamati a prestare la loro opera presso l'amministrazione delle poste;

ritenuto che il numero di tali lavoratori temporanei ha assunto in questi ultimi anni imponenti dimensioni per il fatto che ogn anno si procede ad assumere nuovi elementi, senza tenere conto dei precedenti;

ritenuto che siffatto metodo di chiamata, mentre consente una politica clientelistica, produce effetti moralmente deleteri negli aspiranti per la instabilità della occupazione,

impegna il Governo, nel quadro delle aumentate necessità dell'amministrazione, specie nelle sedi di smistamento e di recapito, a prendere i provvedimenti necessari per assicurare la permanenza e la stabilità del posto dei lavoratori in parola.

# Tab. 11.1 RAIA, VENTURI Lino, ABENANTE, CAVALLI, MADERCHI, TANSINI

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta, nella quale procederemo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 815 concernenti lo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri (Tabella 6).

#### Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

#### GERMANO', Segretario:

GERMANO'. — Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. — Per conoscere se, nella progettazione del doppio binario sulla linea Messina-Catania, si vorrà tenere conto delle richieste dei cittadini e degli amministratori dei comuni della fascia costiera jonica della provincia di Messina, delle quali si è fatto portavoce il Consiglio comunale di Letojanni, tendenti ad ottenere lo spo-

stamento della rete ferroviaria a monte di quella attuale, ottenendo così:

- 1) la restituzione alla sua naturale destinazione di tutta la fascia costiera jonica, consentendo lo sviluppo turistico della zona che la bellezza dei luoghi e le caratteristiche favorevoli degli stessi impongono;
- 2) l'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari;
- 3) il disimpegno di Giardini dalla circolazione degli autoveicoli, costretti a percorrere strade strette ed insufficienti all'aumentato traffico;
- 4) l'utilizzazione delle aree, rese libere dallo spostamento invocato, per verde e viabilità interna, assolutamente necessarie ai paesi interessati divenuti importanti centri di afflusso turistico;
- 5) l'eliminazione del ponte ferroviario alto metri 4,10 nel rione Sirina di Giardini:
- 6) lo spostamento della stazione ferroviaria di Taormina-Giardini;
- 7) la realizzazione dei parchi a mare nei comuni di Letojanni, S. Teresa di Riva e Taormina-Giardini, richiesta dalle popolazioni e dai turisti stranieri. (int. scr. - 2514)

FINIZZI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere se non ritenga che gli insegnanti di ruolo delle scuole elementari, i quali siano laureati ed abilitati all'insegnamento negli istituti di secondo grado, vi possano accedere senza dover rinunziare al ruolo delle scuole elementari, non essendovi alcuna apprezzabile ragione, nè pubblica nè privata, che suggerisca l'imposizione di una rinuncia ad una collocazione di ruolo, e quindi definitiva, come condizione per un incarico il quale è soltanto provvisorio, sia pure di grado superiore.

Si chiede, inoltre, se non debba ritenersi giusto che l'ammissione agli incarichi venga estesa anche alle scuole medie superiori. (int. scr. - 2515)

ALBANESE. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere quali provvedimenti urgenti vorrà disporre perchè la strada statale n. 120, dell'Etna e delle Madonie,

188° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

25 Ottobre 1969

ridotta in condizioni veramente impossibili, sia per l'assenza di ogni e qualunque manutenzione ordinaria, sia per il logorio cui è sottoposta per il transito di mezzi di trasporto particolarmente pesanti adibiti per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania e per il trasporto del salgemma da miniere ubicate nella zona, possa adempiere alla funzione di unico asse viario di una popolosa zona.

La strada è ridotta in condizioni veramente disastrose, tali da renderne pericoloso il transito e sì da provocare riunioni di protesta dei sindaci dei comuni interessati e da giustificare uno sciopero di protesta attuato il 13 ottobre 1969.

L'interrogante ha ripetutamente illustrato la grave situazione al responsabile del compartimento che, pur convenendo sulla necessità e l'urgenza di un « pronto soccorso », si dice impossibilitato ad intervenire per mancanza di adeguati fondi a disposizione.

Si chiede pertanto un immediato e responsabile intervento. (int. scr. - 2516)

ALBANESE. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per conoscere quali provvedimenti vorrà adottare perchè la corrispondenza inoltrata (imbucata) a Palermo nella giornata di venerdì possa pervenire ai destinatari degli uffici postali di Fasanò, Pianello, Locadi, Bompietro e Alimena, se non nello stesso giorno, almeno il giorno successivo, sabato, e non il lunedì, come al presente avviene. Infatti, la corrispondenza destinata agli uffici sopracitati viene inoltrata una sola volta al giorno, al mattino verso le 6, con l'autocorriera Palermo-Catania che arriva a Castellana Sicula verso le ore 10.

In detta località avviene lo smistamento, con una incredibile ingiustificata sosta di oltre quattro ore prima di poter proseguire per le destinazioni a mezzo dell'autocorriera Polizzi-Generosa-Alimena che passa da Castellana Sicula verso le ore 14,30.

Ai sopracitati uffici di Fasanò, Pianello, Locadi, Bompietro ed Alimena la corriera arriva in ora in cui gli uffici stessi sono già chiusi o stanno chiudendo. La distribuzione

può essere effettuata, quindi, solo il lunedì successivo, ad oltre tre giorni dall'inoltro.

Per ovviare a tale gravissimo inconveniente, basterebbe anticipare la partenza dell'autocorriera Polizzi-Generosa-Alimena alle ore 9,30, in modo da potere, avvenuto lo smistamento, far proseguire senza perdita di tempo la corrispondenza e farla pervenire ai sopracitati uffici in ora utile per poter procedere alla distribuzione. (int. scr. - 2517)

#### Annunzio di ritiro di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni ritirate dai presentatori.

GERMANO', Segretario:

int. or. - 318 del senatore Piccolo, al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

#### Ordine del giorno per la seduta di lunedì 27 ottobre 1969

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 27 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 (815).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1968 (816).

La seduta è tolta (ore 11,15).

Dott. Alberto Alberti Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari