

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 20 LUGLIO 1967

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

#### INDICE

**CONGEDI** . . . . . Pag. 36455

#### **DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione . . . . . 36455  
Approvazione da parte di Commissione permanente . . . . . 36456  
Approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 2337:  
PRESIDENTE . . . . . 36487  
TRABUCCHI . . . . . 36486  
Deferimento a Commissione permanente in sede referente . . . . . 36456  
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . . 36455  
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 36455

#### **Seguito della discussione:**

« Approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 »

(2144) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 36482  
ADAMOLI . . . . . 36469  
BASILE . . . . . 36493, 36496  
CARON, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica* . . . 36479  
e *passim*  
CHIARIELLO . . . . . 36472  
CORNAGGIA MEDICI . . . . . 36486  
FERRARI Giacomo . . . . . 36462  
GRIMALDI . . . . . 36485  
\* MAGLIANO Terenzio, *relatore* . . 36479 e *passim*  
MASSOBRIO . . . . . 36466, 36488  
PINNA . . . . . 36479  
TRABUCCHI, *relatore* . . . . . 36494  
VERONESI . . . . . 36489, 36496

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



## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 11).

Si dia lettura del processo verbale.

**Z A N N I N I**, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 18 luglio.

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

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto congedo il senatore Parri per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

### Annuncio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

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

« Modifiche ed integrazioni alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, sul piano regolatore generale degli acquedotti » (2343);

« Modificazioni delle norme riguardanti il ruolo e l'avanzamento dei magistrati militari » (2348);

### Annuncio di presentazione di disegno di legge

**P R E S I D E N T E .** Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del senatore:

**GIARDINA.** — « Istituzione presso ogni Amministrazione dello Stato di quadri speciali di impiegati di carriera direttiva per il di-

simpegno di particolari incarichi, connessi con l'attività dell'Amministrazione » (2347).

### Annuncio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

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

*alla 1ª Commissione permanente* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'inter-no):

« Sanzioni relative alla tutela del patrimonio archivistico nazionale » (2335), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione;

*alla 3ª Commissione permanente* (Affari esteri):

« Proroga della legge 29 dicembre 1961, n. 1528, sull'assistenza tecnica pluriennale alla Somalia » (2338), previo parere della 5ª Commissione;

*alla 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Cessione in favore dell'Ente nazionale idrocarburi dell'immobile di proprietà dello Stato denominato " Ex Polveriera di Panigallia " sito in comune di Portovenere » (2324), previo parere della 4ª Commissione;

*alla 6ª Commissione permanente* (Istruzione pubblica e belle arti):

« Riconoscimento agli ufficiali in servizio permanente del Servizio di amministrazione dell'Esercito, della validità degli studi compiuti presso l'Accademia militare ai fini del conseguimento della laurea in economia e commercio » (2329), previo parere della 4ª Commissione.

**Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissione permanente in sede referente**

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

*alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

Deputati MASSARI ed altri; IMPERIALE ed altri. — « Riconoscimento giuridico di anzianità al personale di concetto, cassieri degli Uffici del registro inquadriati a norma dell'articolo 2 della legge 18 dicembre 1961, n. 1335 » (2330), previo parere della 1ª Commissione;

TRABUCCHI e MAIER. — « Provvedimenti in materia di diritti erariali sugli spettacoli cinematografici » (2332), previ pareri della 1ª e della 9ª Commissione.

**Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di ieri, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha approvato il seguente disegno di legge:

Deputati PRETI e VIZZINI; BRANDI e QUARANTA; CERVONE e SAMMARTINO; DE PASQUALE

ed altri; PAGLIARANI e DE PASQUALE; ABELLI ed altri; DE PASQUALE ed altri; NAPOLITANO Francesco. — « Integrazioni e modifiche alle disposizioni della legge 27 dicembre, numero 968, concernente concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra » (1909), *con modificazioni*. (Con l'approvazione di detto disegno di legge resta assorbito il disegno di legge: VALENZI ed altri. — « Riapertura dei termini per l'ammissione al beneficio dei danni di guerra dei profughi italiani dalla Tunisia e dall'Egitto, rimpatriati dopo lo scadere dei limiti di tempo previsti dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968 ») (547).

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 » (2144) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dobbiamo esaminare il capitolo XI. Se ne dia lettura.

Z A N N I N I , Segretario:

CAPITOLO XI

TRASPORTI

LINEE GENERALI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI.

**126.** — Nel trascorso decennio il sistema italiano dei trasporti ha dovuto fronteggiare il raddoppio del traffico, che ha provocato, anche per l'insufficiente coordinamento tra i vari tipi di trasporto, un grave squilibrio.

Il traffico ferroviario è aumentato ad un saggio annuo inferiore a quello medio (6,7 % per le merci e 7,2 % per i passeggeri), mentre quello stradale è aumentato a un tasso molto superiore. Si è dunque avuta una variazione nel rapporto di composizione dei due tipi di traffico a vantaggio di quello stradale che rappresenta il 63,4 % del traffico merci e il 71,3 % dell'intero traffico viaggiatori. Anche la navigazione di cabotaggio ha segnato una forte espansione, soprattutto a causa dei trasporti petroliferi, mentre il traffico idroviario conserva tuttora

un peso molto modesto. Nel trasporto aereo si sono registrati saggi d'incremento elevatissimi e si prevedono ulteriori sviluppi di grande rilievo.

L'importanza relativa del traffico stradale appare destinata ad accrescersi anche in futuro. Ma l'espansione della motorizzazione dovrà svolgersi in forme meno disordinate che nel passato, rispettando i limiti di convenienza economica dei vari tipi di traffico.

Il programma principalmente propone di ridare ordine al settore, stabilendo priorità e coordinando gli investimenti in modo da assegnare alle varie componenti del sistema (ferroviaria, stradale, aerea, idroviaria e marittima) una funzione conforme alle loro caratteristiche in coerenza con l'interesse pubblico.

#### VIABILITÀ

**127.** — In particolare, il sistema viario dovrà favorire il collegamento veloce tra aree ad elevata concentrazione produttiva ed economica e dovrà realizzare una trama infrastrutturale di servizio alle attività produttive delle aree servite.

Da queste esigenze consegue che la rete deve realizzare concretamente:

- un collegamento veloce tra le aree, che consenta in primo luogo l'assorbimento del traffico a media distanza;
- una rapida diffusione di merci e passeggeri nel territorio dai punti di smistamento del traffico a lunga percorrenza (stazioni, porti, autoporti);
- una intelaiatura infrastrutturale di servizio alle diverse attività economiche, opportunamente differenziata (distribuzione degli insediamenti industriali, drenaggio delle aree agricole, connessione dei centri turistici, ecc.).

Un importante sforzo è stato compiuto in questi anni per dotare l'Italia di una grande rete autostradale. Questo sforzo va proseguito in futuro, correggendo tuttavia alcuni indirizzi che minacciano di spingere oltre i limiti economici la concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie.

Si dovrà curare l'impostazione dei progetti delle nuove autostrade — senza ritardare la esecuzione delle opere in corso — in relazione al tracciato, alla frequenza degli accessi, al sistema dei pedaggi, ai raccordi con la viabilità ordinaria, realizzando un adeguato sistema per i rapidi collegamenti a raggio regionale e comprensoriale.

Si potrà in tal modo evitare il dirottamento del traffico ferroviario — soprattutto di merci — anche da quelle percorrenze per cui esso appare più idoneo, e realizzare le condizioni per il miglioramento della gestione e l'ammodernamento tecnico della rete ferroviaria.

Si dovranno inoltre intensificare le costruzioni autostradali e stradali nel Mezzogiorno lungo le direttrici dello sviluppo industriale, turistico e urbanistico, per la primaria importanza propulsiva che esse hanno ai fini dell'espansione economica.

L'intervento nelle autostrade nel quinquennio 1966-70 sarà diretto in via prioritaria al completamento delle autostrade I. R. I., al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nonché alla realizzazione di raccordi autostradali e alle autostrade che, attraverso valichi o trafori alpini, attuino il collegamento con la rete autostradale europea e favoriscano lo sviluppo dei grandi porti del Paese. Il 40 % degli interventi per autostrade e raccordi riguarda il Mezzogiorno.

**128.** — Le esigenze della viabilità ordinaria sono rimaste solo parzialmente soddisfatte. Si dovrà perciò concentrare in questo settore uno sforzo molto maggiore che nel passato.

In particolare, si dovranno eliminare le gravi carenze di manutenzione ed attuare gli interventi necessari alla sicurezza, regolarità ed economia dei trasporti; eseguire opere di ammodernamento, ampliamento e raddoppio; costruire nuove strade con particolare riguardo a quelle che interessano lo sviluppo economico del Mezzogiorno e le aree depresse del Centro-Nord, alle grandi trasversali e alla viabilità integrativa della rete autostradale, o interessante le grandi aree urbane; alle strade di raccordo tra il traffico nazionale e quello internazionale. Nella viabilità minore, gli investimenti riguarderanno prevalentemente le zone suscettibili di sviluppo agricolo, industriale e turistico, e le zone in cui la dinamica demografica determina nuove esigenze di riassetto della rete stradale locale.

Dal punto di vista funzionale, nella rete delle *strade statali* gli investimenti saranno destinati per una metà circa ad interventi di manutenzione, riclassifica ed eliminazione di passaggi a livello; per il rimanente alla sistemazione e all'adeguamento delle strade statali facenti parte di itinerari internazionali, delle arterie di grande comunicazione e delle strade del Mezzogiorno, al miglioramento e ampliamento della rete.

I lavori di miglioramento, da concentrarsi sulle arterie con una intensità di traffico giornaliero medio superiore ai 4.000 veicoli, comprenderanno ammodernamenti e ampliamenti di strade per uno sviluppo di circa 2.200 chilometri, una parte rilevante dei quali riguarderà le strade di avvicinamento ai comprensori urbani e quelle che dovranno favorire l'utilizzazione delle autostrade per le brevi e medie percorrenze.

Le nuove opere riguarderanno invece in prevalenza le grandi trasversali, le maggiori direttrici non servite da autostrade e le strade che interessano l'industrializzazione e lo sviluppo del Mezzogiorno o delle zone eccentriche del Centro-Nord.

Per la *viabilità minore* (provinciale o comunale) l'intervento riguarderà in prevalenza la manutenzione e sistemazione dei tronchi che servono zone di intenso sviluppo delle attività produttive e dei traffici, e in particolare il sistema dei collegamenti tra gli agglomerati urbani e le strade di grande comunicazione.

Si dovrà dare la precedenza all'ammodernamento delle strade che interessano i percorsi di autolinee sostitutive dei servizi ferroviari (delle ferrovie dello Stato o in concessione) di cui si prevede la soppressione.

Fra le spese per la viabilità si devono considerare inoltre quelle effettuate dalla Cassa per il Mezzogiorno, rivolte soprattutto alle strade di « scorrimento veloce » per lo sviluppo industriale e per l'integrazione della rete autostradale.

L'intervento della « Cassa » nel settore della viabilità dovrà essere attuato in stretto coordinamento con l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, l'A. N. A. S. e le altre Amministrazioni interessate.

Nel complesso, gli investimenti nel settore delle autostrade e della viabilità statale e ordinaria am monteranno a 2.540 miliardi, di cui circa il 43 % nel Mezzogiorno.

#### TRASPORTI URBANI.

**129.** — Il rapidissimo sviluppo della motorizzazione privata ha messo in crisi il traffico urbano, congestionato da una pressione largamente superiore alla capacità delle strutture urbane. I trasporti urbani si svolgono in condizioni di inefficienza e antieconomicità, con gravi ripercussioni sulla finanza locale.

Questo problema dovrà essere affrontato in sede di pianificazione urbanistica, la quale fornirà l'intelaiatura di fondo per una politica dei trasporti urbani che, assegnando un compito essenziale ai mezzi pubblici di trasporto, opportunamente migliorati e specializzati, dovrà operare la saldatura tra i vari sistemi di trasporto, compresi i trasporti individuali. La rete delle ferrovie metropolitane nelle maggiori città — la cui realizzazione sarà uno strumento importante per il decentramento territoriale dello sviluppo urbano — dovrà essere coordinata con la rete dei trasporti di superficie, con le stazioni di autolinee extraurbane e con i parcheggi soprattutto in corrispondenza dei terminali esterni. Alla limitazione della circolazione individuale e del parcheggio nelle zone più centrali dovranno corrispondere il rafforzamento del servizio di trasporto collettivo e la creazione di parcheggi periferici in corrispondenza di capolinea e fermate dei mezzi pubblici. Particolari interventi, anche in relazione all'entrata in funzione delle nuove autostrade, si rendono necessari nei collegamenti stradali tra le città e le reti extraurbane. Si dovrà inoltre evitare la penetrazione degli automezzi pesanti nelle città, mediante la creazione di autoporti, attrezzati per il servizio di smistamento e di inoltro delle merci. In ordine a tali misure, nelle aree urbane e suburbane si dovrà favorire la più ampia disponibilità pubblica dei suoli necessari alle nuove infrastrutture e ai servizi di trasporto. La specializzazione dei diversi sistemi di trasporto derivante dalla serie di provvedimenti coordinati relativi al traffico urbano renderà possibile sia lo snellimento della circolazione, sia una gestione meno onerosa delle aziende municipali di trasporto, le quali si goveranno, oltre che della migliore utilizzazione dei mezzi, anche dell'aumento della velocità commerciale.

Nel campo dei *trasporti urbani*, la maggior parte dell'investimento previsto (150 miliardi) dovrà servire all'attuazione di un primo gruppo di linee metropolitane e di grandi infrastrutture urbane (autostrade urbane, autostazioni, autoporti) destinate a decongestionare le aree metropolitane.

Tra le opere più urgenti comprese in questo gruppo si segnalano in particolare quelle relative alla costruzione delle ferrovie metropolitane di Roma, Milano e Napoli, all'assetto attrezzato di Roma e ad autostrade urbane in altre città, nonché alla creazione di autoporti, autostazioni, parcheggi ed altre attrezzature per il traffico urbano.

I programmi di investimento nel campo dei trasporti urbani dovranno essere definiti nel quadro dei piani urbanistici, ma le opere più urgenti indicate in precedenza si dovranno realizzare senza indugio.

Il problema del finanziamento va risolto nell'ambito della riforma della finanza locale (si veda il Capitolo XXIII) e dei suoi rapporti con la finanza di Stato. Una parte notevole di questi investimenti dovrà essere finanziata mediante contributi statali vincolati all'esecuzione dei singoli programmi.

Nelle grandi aree metropolitane in fase di rapido sviluppo, il problema di servizi sociali largamente insufficienti, quali i mezzi di trasporto e la viabilità, potrà essere affrontato attraverso un'azione pubblica di carattere straordinario, che, in attesa dell'ordinamento regionale, integri le forze delle Amministrazioni centrali e locali, in un unico contesto organizzativo, cui potranno assicurare un valido apporto le imprese a partecipazione statale.

Restano ferme, naturalmente, le competenze degli Enti locali.

#### TRASPORTI FERROVIARI.

**130.** — La situazione dell'Azienda ferroviaria si è notevolmente aggravata negli ultimi anni; il disavanzo della gestione industriale è passato da 37,1 miliardi nel 1959-60 a 87,0 miliardi nel 1963-64. Nel bilancio ferroviario non figura nessuna posta relativa agli interessi sul capitale investito. Qualora se ne volesse tener conto, sulla base di un capitale stimato in 4.100 miliardi, ed applicando un tasso del 6 %, tali interessi risulterebbero pari a 246 miliardi, per cui il *deficit* complessivo della gestione ferroviaria ammonterebbe, per l'esercizio 1963-64, a 333 miliardi di lire. Di tale situazione si dovrà tener conto nel formulare i piani operativi di investimento.

Sulla gestione ferroviaria pesano circa cinquemila chilometri di linee antieconomiche, una serie di servizi non redditizi e un sistema di tariffe per molti versi inadeguato.

Il programma si propone una radicale riorganizzazione dell'Azienda, rivolta al risanamento finanziario e alla modernizzazione tecnica delle ferrovie.

Ciò impone, prima di tutto, una riforma dell'attuale assetto organizzativo dell'Azienda Ferroviaria avente lo scopo di assicurare a questa: *a)* una più ampia autonomia operativa; *b)* una maggiore responsabilità imprenditoriale; *c)* una articolazione basata sulla specializzazione delle funzioni.

In particolare, questa riforma dovrà assicurare gestioni separate in vari servizi: tali gestioni dovrebbero riguardare il trasporto ferroviario di passeggeri e di merci; i servizi automobilistici per trasporto di merci; i servizi turistici; i servizi di autolinee viaggiatori; i servizi e gestione di carri merci specializzati; i vari servizi ausiliari.

Si dovranno inoltre concentrare gli sforzi sulla rete fondamentale che dovrà essere specializzata per il trasporto sulle lunghe percorrenze particolarmente per quanto riguarda le merci. Le brevi percorrenze si dovranno utilizzare di preferenza per i trasporti di « massa ». Si dovranno gradualmente abbandonare i « rami secchi », e cioè le linee antieconomiche a scarso traffico, sostituendole con servizi pubblici di autolinee gestite direttamente o indirettamente dall'Azienda ferroviaria. Si dovrà rinnovare e specializzare il materiale mobile; ridurre il ciclo del carro, e in particolare le soste ai nodi di smistamento; migliorare i servizi terminali, collegandoli meglio con la rete stradale e portuale.

Le misure dirette a migliorare la gestione aziendale sono strettamente connesse ai provvedimenti concernenti il personale dell'Azienda. Una congrua riduzione del personale ferroviario, in rapporto al traffico da assicurare, si potrà ottenere solo in conseguenza della specializzazione del servizio sulle linee principali, dell'eliminazione dei « rami secchi » e dell'aumento dell'efficienza del servizio.

Gli investimenti nelle *Ferrovie dello Stato* nel quinquennio 1966-70 ammonteranno a circa 1.200 miliardi di lire contro i 590 miliardi del quinquennio 1959-63.

Essi riguarderanno per circa la metà impianti fissi e per l'altra metà materiale mobile. Tali investimenti potranno conseguirsi anche con anticipazione della seconda fase del Piano Decennale delle Ferrovie dello Stato. Gli investimenti previsti nel materiale mobile non dovranno comportare un ampliamento della potenzialità produttiva dell'industria costruttrice.

**131.** — Nelle ferrotranvie in concessione dovrà essere attuata la concentrazione dell'investimento sulle linee principali di interesse comprensoriale e regionale e la soppressione delle linee locali a scarso traffico. Lo sviluppo delle linee a traffico più intenso dovrà essere oggetto di

esame particolare, nell'ambito dei piani urbanistici comprensoriali e regionali. Il riordinamento dei servizi richiederà la creazione di gestioni unificate

Gli investimenti in questo settore ammonteranno a 100 miliardi.

#### AUTOLINEE.

**132.** — Il riordinamento dei servizi di autolinee in concessione si otterrà mediante il miglioramento delle caratteristiche qualitative dei servizi; la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di servizi comprensoriali; la riforma della disciplina legislativa per renderla aderente alla situazione attuale.

Agli interventi pubblici di carattere contributivo dovrà corrispondere una più penetrante azione di regolamento e di controllo dei servizi. In particolare, l'istituto della concessione dovrà essere adeguato alle esigenze di una organizzazione dei servizi di trasporto su base comprensoriale e regionale, anche in relazione alle previsioni delle principali correnti di traffico individuate in sede di formazione dei piani regionali; di un'estensione della rete nelle zone in via di industrializzazione e sviluppo; del parallelo adeguamento della viabilità ordinaria alle esigenze dello sviluppo economico delle autolinee, ivi comprese le autostazioni.

Nella eventuale concessione di servizi di autolinee su autostrada si terrà conto dei problemi derivanti dalla concorrenza che alcuni di tali servizi potranno determinare nel traffico ferroviario.

#### TRASPORTI MARITTIMI.

**133.** — Nel ramo delle attività marittime, il programma di interventi mira ad ottenere per i trasporti marittimi una riduzione progressiva del *deficit* della bilancia dei noli e un aumento dell'offerta di naviglio per i traffici di cabotaggio; per il settore della pesca, la compressione del *deficit* della bilancia ittica; per il settore portuale, lo sviluppo dei porti italiani nei confronti di quelli degli altri paesi europei, particolarmente comunitari, e il coordinamento con l'intero sistema nazionale dei trasporti.

Nel settore della navigazione di cabotaggio si dovrà adeguare l'attuale flotta alla progressiva espansione dei trasporti interni.

Nel settore della navigazione internazionale le prospettive di sviluppo dei trasporti marittimi sembrano positive per quanto riguarda i carichi secchi, soprattutto nei traffici afroasiatici, e i carichi liquidi.

Anche nel settore degli auto-traghetti mediterranei ed in quello dei collegamenti con le isole minori vi sono soddisfacenti prospettive di sviluppo.

In relazione a tale situazione la flotta italiana dovrà realizzare un aumento netto valutabile da un milione ad un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda nel prossimo quinquennio. L'azione del Governo dovrà essere diretta a conseguire non solo il detto sviluppo quantitativo ma anche l'ammodernamento, il perfezionamento qualitativo e la specializzazione del naviglio e dovrà essere coordinata all'obiettivo di promuovere l'utilizzazione massima della capacità cantieristica e motoristica italiana.

Quanto ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, i crescenti contributi che lo Stato deve fornire pongono il problema di riesaminare se realmente esista un interesse pubblico che giustifichi, per ogni singola linea, interna o internazionale, l'onere accollato alle finanze statali. Ovviamente, tale onere è giustificato per le linee interne di collegamento con le isole.

Sempre allo scopo di ridurre l'onere per lo Stato, oltre alla ristrutturazione dei servizi e al parallelo snellimento organizzativo, è all'esame la possibile graduale unificazione delle compagnie di preminente interesse nazionale. Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, attualmente gestiti da una Società di preminente interesse nazionale e dalle Ferrovie dello Stato, occorrerà provvedere alla unificazione della loro gestione, anche ai fini di un miglior coordinamento di questi servizi marittimi tra di loro e con la rete dei trasporti terrestri. Per i servizi sovvenzionati locali, l'estensione delle sovvenzioni andrà limitata soltanto ai settori non sufficientemente serviti, tenuto conto delle potenziali capacità turistiche.

Per l'armamento libero, le attuali provvidenze sono in genere sufficienti anche se si renderà necessaria una maggiore disponibilità finanziaria per la sezione navale dell'I. M. I., e alcune misure in materia fiscale, previdenziale e di tutela della bandiera nazionale.



## ATTREZZATURE PORTUALI

**134.** — Nel prossimo quinquennio occorrerà fronteggiare in maniera decisa le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale.

Le deficienze strutturali concernono l'insufficienza dei bacini e delle banchine, la carenza di attrezzature meccaniche, l'insufficienza di collegamenti con l'entroterra. Le deficienze funzionali derivano dall'eccessivo numero dei porti e dall'antiquata legislazione che li riguarda, dalla scarsa organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, dalla insufficiente manutenzione.

Il programma dei porti mira ad ottenere l'incremento della produttività attraverso la esecuzione di opere, attrezzature e impianti nei grandi porti industriali e commerciali di interesse nazionale e il miglioramento della ricettività e funzionalità dei «porti dello sviluppo», cioè di quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno e per i servizi specializzati relativi al naviglio di piccolo tonnellaggio, cabotaggio, alla flotta da pesca d'alto mare, al turismo.

La massima integrazione tra sistema portuale e sistema di trasporto terrestre sarà perseguita attraverso uno stretto coordinamento col settore ferroviario e stradale e con quello degli oleodotti. I programmi di sviluppo dei porti dovranno inoltre tener conto degli aspetti urbanistici connessi con gli interventi portuali, da quelli dello sviluppo urbano a quelli igienici e paesistici.

Quanto alle deficienze funzionali, le più urgenti misure da attuare — nell'interesse dell'economia generale del Paese — riguardano la riorganizzazione dei rapporti fra Amministrazione centrale della Marina e Amministrazioni decentralizzate, il coordinamento fra le Amministrazioni centrali investite di responsabilità nell'economia dei porti, il riordinamento dei servizi portuali e del lavoro portuale.

In connessione con l'intervento nel campo delle opere portuali si pone l'azione per la difesa delle coste dall'azione del mare e la tutela del demanio marittimo, per una razionale valorizzazione turistica delle nostre coste.

Conseguentemente dovranno essere introdotte le necessarie modifiche nel Codice della navigazione e nel relativo Regolamento.

Gli investimenti ammontano nel quinquennio 1966-70 a 260 miliardi di lire (rispetto ai 70 miliardi del quinquennio 1959-63). Di questi investimenti, una quota di 40 miliardi sarà realizzata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

## TRASPORTI AEREI.

**135.** — Il miglioramento delle attrezzature e dei servizi per il trasporto aereo internazionale, la creazione di un sistema di scali aerei minori per i servizi interni, l'adeguamento delle infrastrutture per il controllo del traffico aereo e la sicurezza di volo sono le esigenze primarie nel settore degli aeroporti. La creazione della rete aeroportuale regionale condiziona la prevista istituzione di nuove linee servite da aeroplani per collegare tra di loro e con i principali centri del nostro territorio le zone industriali, commerciali e turistiche in via di sviluppo, soprattutto nel Mezzogiorno.

Tale rete aeroportuale regionale potrà favorire anche la istituzione di servizi con elicotteri, i quali dovranno essere riservati a quelle zone per le quali non esistono altre possibilità di più convenienti collegamenti.

La istituzione di nuovi servizi aerei interni dovrà ovviamente essere, comunque, coordinata con i servizi già assicurati dagli altri mezzi di trasporto.

Lo sviluppo degli aeroporti e dell'aviazione civile comporterà nel quinquennio un investimento complessivo di 100 miliardi di lire, dei quali 70 destinati all'ammodernamento ed alla graduale costruzione di nuovi aeroporti, con particolare riguardo alle regioni che ne sono sprovviste e all'aeroporto di Fiumicino.

Sarà presa in considerazione la possibilità di concedere incentivi all'industria aerospaziale per mantenere, sul piano della cooperazione multilaterale, la presenza attiva dell'Italia in un settore d'avanguardia, i cui progressi scientifici e tecnologici si ripercuotono favorevolmente in tanti altri settori dell'economia.

## IDROVIE

**136.** — Il traffico merci delle idrovie, destinato ad accrescersi nell'avvenire, rappresenta circa lo 0,3 % del traffico complessivo dei trasporti interni; negli anni scorsi esso è aumentato

in conseguenza del trasporto di prodotti petroliferi, che attualmente si effettua più convenientemente per mezzo di condotte.

Il completamento degli interventi in corso e la sistemazione dell'alveo di magra del Po (1) consentiranno di realizzare l'allacciamento per via d'acqua di Milano e Padova con l'Adriatico.

Per il settore delle idrovie si prevede una spesa complessiva di 50 miliardi, destinati alla costruzione di canali per natanti fino a 1.350 tonnellate.

In connessione con il quadro generale dei trasporti, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei singoli sistemi, dei relativi costi di costruzione e di gestione, nonché della utilità di ciascun sistema in relazione ai tipi di merci da trasportare, si predisporrà un piano per un organico sistema idroviario.

**137.** — Quanto ai trasporti per condotte, alla fine del 1963 la rete degli oleodotti in esercizio, con una lunghezza di circa 1.000 chilometri, aveva trasportato 670 milioni di tonnellate-chilometro di prodotto, vale a dire circa l'1 % del traffico interno di merci.

Alla fine del 1963 la rete di metanodotti aveva una estensione di 5.220 chilometri.

Nel prossimo quinquennio si prevede un'ulteriore espansione di questi mezzi di trasporto sviluppatasi rapidamente negli ultimi anni (si veda il Capitolo XIX).

In particolare, l'installazione degli oleodotti dovrà integrarsi con gli altri sistemi di trasporto e la localizzazione dei « terminali » s'inquadrerà nella politica di tutela delle coste a fini turistici.

#### INVESTIMENTI COMPLESSIVI.

**138.** — Il complesso degli investimenti previsto per il settore trasporti nel quinquennio 1966-70 ammonterà a 4.400 miliardi di lire, pari al 9,0 % degli impieghi sociali del reddito.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare su questo capitolo il senatore Giacomo Ferrari. Ne ha facoltà.

**F E R R A R I G I A C O M O .** Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, per ragioni di organicità e anche di brevità parlerò su tutto il capitolo XI, con esclusione dei paragrafi 133 (trasporti marittimi) e 134 (attrezzature portuali) sui quali parlerà il collega Adamoli. Cercherò di non oltrepassare il limite di tempo di mezz'ora.

Pregiudizialmente devo lamentare il modo con cui l'argomento è stato discusso in Commissione. La ristrettezza del tempo non ci ha permesso un esame neppure modestissimo, ma ci ha obbligati a correre senza fiato, quasi chiudendoci la bocca, come se si fosse trattato di una qualsiasi modesta leggina. È ovvio che le considerazioni fatte da ciascuno di noi sono estremamente avvilenti.

Devo dare atto, signor Presidente, all'egregio relatore della 7ª Commissione di avere finalmente posto l'accento su alcuni punti che costituiscono i capisaldi dei nostri esami, punti sui quali noi insistiamo da anni. Infatti il collega Lombardi afferma, nella premessa della sua relazione, che il settore dei trasporti deve essere collocato tra gli impegni sociali e che — ripeto le sue parole — « entrano tra i settori prioritari della spesa pubblica ».

Inoltre, sempre il senatore Lombardi, lamenta la mancanza di elaborazione di un concetto organico di politica dei trasporti nonché la irrazionale distribuzione delle competenze ministeriali, e aggiunge che le ferrovie, come i mezzi di trasporto in genere, non devono essere considerate soltanto come un qualsiasi campo dell'economia, sulla base della libera scelta dell'utente e della riduzione dei prezzi di costo, ma anche quale strumento della valorizzazione del territorio; e che è necessario conside-

(1) Gli interventi relativi a tale sistemazione, sono compresi nelle opere idrauliche (si veda il Capitolo XIII).

rare la redditività, ossia costi e ricavi, ma anche la produttività, ossia costi e benefici, tenendo conto anche delle esigenze sociali.

Afferma ancora, il senatore Lombardi, la necessità di un coordinamento e di un conto nazionale dei trasporti di cui il nostro Paese è privo.

Sono tutti concetti, questi, che noi proclamiamo dal 1947. Vorrei dire che il nostro egregio relatore ribadisce le carenze e le necessità espresse dal relatore della 10<sup>a</sup> Commissione della Camera e va anche oltre. Queste sono le sue premesse. Ma poi quali le conclusioni? Sta bene il piano presentato e il Senato è invitato a dare voto favorevole.

Il documento sottoposto al nostro esame parte da una premessa: constatazione di un aumento del traffico, modesto sulla rotaia e sulle acque interne, notevole sulla strada; disordine di esso in tutti i settori. E illazione, sempre il documento, affermando la necessità di una regolazione e di un coordinamento nazionale.

La premessa non affonda la sua indagine ma si ferma alla superficie, ossia si limita a vedere le cose come vanno. Pertanto le conclusioni appaiono soltanto come una indicazione di necessità di miglioramento. Non si cerca di trovare e di indicare le ragioni del disordine: il disordine c'è e basta la constatazione per porci il problema del necessario coordinamento.

Questa è la procedura del piano, procedura che noi riteniamo errata e quindi da rifiutare. Come sono stati lasciati fino ad ora i trasporti? Autonomi gli uni dagli altri, spesso con contrasti fra di loro, con contrapposizioni pregiudizievoli, con una naturale e convalidata indipendenza, nel rispetto soltanto delle iniziative private, convinti che la concorrenza e il contrasto fra di essi ne favorisse lo sviluppo. In altri termini, senza un coordinamento.

Di qui il disordine sul quale dal 1946 noi, con continua e costante ripetizione, ci sforziamo di richiamare l'attenzione del Governo e del Paese e di avanzare proposte, le quali sostanzialmente hanno avuto e hanno valore di rimedio. Un atto di grandissima portata, che vorrei definire storica, fu compiuto con l'assunzione da parte dello

Stato delle ferrovie (rete principale) e con la creazione dell'azienda ferroviaria di Stato. Gli argomenti allora posti a suffragio dell'importante decisione meriterebbero di essere ancora oggi ricordati e considerati. Arrivano essi perfino a postulare la necessità di difesa del Paese in qualsiasi evenienza nell'interesse della collettività, al di sopra di interessi di gruppi politici o di gruppi economici.

Dopo questo grande atto, più nulla. Leggi e leggine a catena, innumerevoli, per risolvere casi, per ribadire posizioni, per raddrizzare situazioni, per tenere in moto un convegno, per correre dietro ai nuovi ritrovati della scienza e della tecnica (giungendo tuttavia purtroppo sempre in ritardo), a nuove attività e a nuovi bisogni degli uomini, per catalogare e disciplinare, ma lasciando sempre immutato l'orientamento.

E così l'economia del Paese e il conforto del cittadino sono in continuo sussulto, perchè vediamo soltanto le cose avvenute, senza mai prevedere, e tutto valutiamo attraverso pochi numeri di bilancio ricavati con alta competenza contabile, ma senza apertura, come se si trattasse sempre di un'azienda industriale a carattere privato, avente un solo obiettivo: il buon investimento, con resa concreta, valutabile subito attraverso le conclusioni del bilancio stesso. Obiettivo, d'altra parte, come tutti i colleghi sanno, mai raggiunto e assolutamente — aggiungo io — non raggiungibile.

Da molto tempo noi, come ho detto dianzi, abbiamo cercato di vedere come stanno le cose e, subito dopo la Liberazione, con insistenza e senza interruzioni, abbiamo indicato la via da seguire: cioè considerare i trasporti come un fattore primario per lo sviluppo ed il progresso della collettività, quindi un servizio sociale imperioso, non rallentabile e non riducibile, e avviare senza indugi, partendo da questa premessa, la politica di essi. Sulla base di una valutazione nuova delle spese e delle entrate, nonché degli investimenti, ossia bilanci con nuovo significato, coordinamento e conseguente disciplina dei mezzi, strutturazione adeguata degli organi esistenti e di quelli da creare; insomma un servizio pubblico gestito da

ente pubblico con valore di supremazia e precedenza sempre.

In questo modo soltanto, onorevoli colleghi, cesserà il motivo di contrasto tra rotaia, strada, acqua ed aria, perchè ogni settore potrà avere ed avrà un campo logico, conveniente e sicuro di azione e per tutti ci sarà una sicura prospettiva di sviluppo. Attraverso la luce di queste premesse, saranno giudicati e decisi anche i cosiddetti rami secchi, argomento questo che assilla e preoccupa tante nostre popolazioni.

Nel disegno di legge presentatoci, preceduto per il settore dei trasporti dallo studio della Commissione presieduta dall'onorevole Vice Presidente del Consiglio e accompagnato dalle proposte di leggi specifiche presentate dall'onorevole Scalfaro al Parlamento, non troviamo applicato, o comunque tenuto presente, questo orientamento da noi affermato: c'è solo un cenno alle competenze degli enti locali, con riferimento ai trasporti urbani e metropolitani. Nulla di più. Questo è troppo poco.

Ho citato alcuni punti della relazione Lombardi, ma la stessa relazione di maggioranza della 10ª Commissione della Camera fa capire una insoddisfazione e configura un rilievo di carenze, quando suggerisce la costituzione di un Comitato dei ministri per i trasporti, con l'istituzione di un conto nazionale dei trasporti stessi; la relazione di un piano regolatore generale delle vie idriche interne; l'acceleramento del piano di potenziamento e aggiornamento delle ferrovie; la necessità di procedere, nella soppressione dei rami secchi, con estrema prudenza — così dice la relazione della maggioranza della 10ª Commissione della Camera — e comunque non prima di aver attivato mezzi sostitutivi, più sicuri, più economici e più efficienti, sentiti gli enti interessati e riportata la deliberazione al Parlamento; l'affidamento alle Ferrovie dello Stato, con unificazione a quelli delle ferrovie stesse, dei servizi sostitutivi nelle ferrovie concesse; l'esigenza di accelerare la realizzazione delle metropolitane e aiutare le aziende municipalizzate e provincializzate colpite da enormi passività; la proporzionalità tra le dimensioni e i costi delle opere e i traffici cui de-

vono servire; la necessità di tener conto delle aspirazioni delle popolazioni interessate, espresse dai Consigli regionali e dai comitati regionali per la programmazione economica, dove le regioni non sono ancora costituite. Fin qui l'insufficienza e più ancora la errata impostazione del piano. Dice la relazione di maggioranza della 10ª Commissione della Camera, concludendo il paragrafo della viabilità, che le previsioni di spesa sono da considerare adeguate alle disponibilità e anche alle esigenze del Paese, purchè utilizzate con la massima oculatezza.

Lo stesso concetto, seppure con parole diverse, esprime il collega Lombardi nella sua relazione. Noi diciamo che l'adeguatezza manca per tutti i settori dei trasporti e che, comunque si cerchi e si usi rigorosa oculatezza, questa non potrà correggere i mali che ci affliggono, ma porterà soltanto palliativi, aggiungendo somme a quelle tante già spese, se non si muta radicalmente la concezione politica dei trasporti, la quale deve sostituire alla pratica privatistica, dominata soltanto da un valore economico attuale, la pratica che si riporta alla collettività, la quale opera per se stessa, guidata non soltanto dalla convenienza economica, ma anche, e prevalentemente, dalla utilità sociale.

In particolare (seguirò l'ordine tenuto dal disegno di legge) per la viabilità riteniamo necessario un maggior impegno per la sistemazione delle strade nazionali.

Non siamo ancora in condizione di liberare le provincie dall'onere su di esse gravante per l'assegnazione alle stesse delle strade comunali con l'assorbimento compensativo, o almeno parzialmente compensativo, delle strade passate per legge allo Stato.

Esemplificherò con la mia provincia: strade ex comunali, assunte in manutenzione in base alla legge, chilometri 500; strade provinciali comprese nel decreto generale di statizzazione, (*Gazzetta Ufficiale* del 30 luglio 1959), chilometri 259. Si vede subito la posizione: 500 chilometri li assume la provincia e soltanto 259 passano allo Stato, di cui, però, soltanto chilometri 135 consegnati all'ANAS; chilometri 30 già provvisti di decreto particolare non ancora passati al-

l'ANAS, o meglio, non ancora assunti dall'ANAS; chilometri 94 in attesa ancora del decreto particolare.

Non diversa è la situazione delle altre provincie: posso affermarlo con assoluta tranquillità. In molti casi la consistenza della manutenzione di queste strade è pietosa e minaccia la possibilità del traffico e la perdita di grosse ricchezze. Poichè l'ANAS tarda mesi e mesi per la presa in consegna effettiva, ne consegue che le provincie hanno due alternative: appena avuto il decreto, abbandonare la manutenzione e togliere i cantonieri; oppure, con senso di responsabilità, continuare la manutenzione, rimettendoci di propr.a tasca parecchi e parecchi milioni.

Riteniamo urgente la progettazione e la esecuzione di nuove strade con applicazione concreta, dove necessario o conveniente, delle caratteristiche di superstrade; riteniamo necessario un maggior impegno per tutta la viabilità minore non più sopportabile dai comuni e dalle provincie, con particolare riferimento alle strade di valico e di fondo valle, ed un deciso intervento per la soppressione di tutti i passaggi a livello ferroviari. Infatti si tratta di una causa di tragedie che dipende sempre e soltanto dalla volontà degli uomini ed è imperativo, ormai, il dovere nostro di intervenire.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, riteniamo necessario ed urgente, come abbiamo sempre detto, un aumento della previsione del piano decennale con un accorciamento dei tempi, tenendo conto degli aumenti dei costi, dei progressi tecnologici e della necessità di far fronte tempestivamente allo sviluppo reale o prevedibile dell'economia del Paese. Si precisa un investimento di 1.200 miliardi. Notizie che ritengo valide mi dicono che nel quinquennio scaduto il 30 giugno di quest'anno è stato eseguito circa il 50 per cento dei lavori previsti e cioè circa 400 miliardi su 800.

Nessuna colpa di questo — e mi preme affermarlo — deve andare al personale tecnico e amministrativo delle Ferrovie che ancora una volta merita di essere da noi elogiato. Quindi abbiamo da impegnare 400 miliardi del primo quinquennio, 700 miliardi del secondo quinquennio, e 100 miliardi di maggior costo non certamente sufficienti.

Proprio ieri, onorevoli colleghi, è stato assegnato alla 7ª Commissione un disegno di legge che dovrebbe assicurare il finanziamento di 150 miliardi distribuiti nei primi tre anni del secondo quinquennio. Questo dimostra in modo molto evidente che le nostre osservazioni, i dubbi a suo tempo sollevati e le nostre affermazioni corrispondono effettivamente ad una situazione reale cioè che con i 1.200 miliardi nulla viene dato alle ferrovie in questo piano.

Particolare attenzione, seguita da esecuzione sollecita, dovrà essere posta ai movimenti pendolari nelle grandi città e nelle zone a sviluppo industriale. Nella previsione deve essere compreso il programma di soppressione dei passaggi a livello per la parte di competenza delle Ferrovie. Tutti sappiamo che vi è una parte di competenza delle Ferrovie e una parte di competenza dello Stato. Per le ferrovie e tramvie concesse (ho detto che seguo l'ordine del disegno di legge) è prevista la spesa di 100 miliardi per sistemazione e ammodernamento. Non una parola si dice sull'assorbimento da parte dello Stato: siamo quindi completamente cristallizzati. Continuerà il cattivo servizio e gestori e cittadini continueranno a lamentarsi e a protestare; peggioreremo anno per anno e ci troveremo alla data della scadenza delle concessioni con un pugno di ferlaglie senza possibilità di uso. Riteniamo che si debba fissare un piano organico di assunzione graduale fino alla totale revoca di tutte le concessioni e che quindi si debba considerare un adeguato stanziamento ben superiore ai 100 miliardi fissati.

Per i servizi urbani riteniamo che si debbano adottare provvedimenti atti ad affrontare efficacemente le passività ormai non più sopportabili dagli enti e quindi si debbano fissare adeguati stanziamenti oltre i 150 miliardi del piano. Ciò del resto è suggerito anche dal relatore della decima Commissione della Camera. Riteniamo necessario lo sviluppo — e quindi un adeguato stanziamento — delle metropolitane o di strutture analoghe alle metropolitane che garantiscano il deflusso delle persone, snellendo il traffico oggi così congestionato e pericoloso. In tutte le città, e in particolare nelle città capoluogo delle regioni, i trasporti urbani fanno

spavento e costituiscono un pericolo continuo. D'altra parte è certo che la motorizzazione aumenterà tutti gli anni.

Per le autolinee riteniamo urgente una nuova impostazione organica, riguardante le concessioni la quale tenga conto sempre della precedenza degli enti locali, della possibilità e convenienza dell'istituzione di consorzi, della prevista istituzione regionale con le attribuzioni che ad essa vengono date dalla Carta costituzionale. Occorre, quindi, uno stanziamento che permetta su questo programma tempestivi interventi.

Per le idrovie riteniamo urgente la sistemazione dell'alveo di magra del Po, che non deve più oltre essere ritardata, e l'allacciamento di Milano e Padova con l'Adriatico. Ma noi insistiamo anche per gli impianti di collegamento con le città della pianura padana che possono gravitare sul Po. Si è detto qui altra volta che le vie d'acqua sono da farsi quando collegano centri in forte sviluppo e dotati di impianti industriali. Tale affermazione, a nostro avviso, è errata perchè l'idrovia eleva il livello dei paesi sottosviluppati, i quali hanno bisogno di avere facili e poco costosi mezzi di trasporto. Non deve realizzarsi prima lo sviluppo della zona e poi l'idrovia, ma deve avvenire il contrario. Pertanto noi riteniamo che debba essere modificata la somma prevista dal paragrafo 136, precisando che, oltre i 50 miliardi destinati alla costruzione dei canali, altri venticinque miliardi almeno devono essere destinati alla sistemazione dell'alveo di magra del Po. Così potranno essere completati i due canali dei quali sono già in corso i lavori con l'assunzione di pesanti impegni da parte degli enti locali, e potrà essere compiuta — e questa è la cosa più importante e più urgente — la regolazione del Po, per la quale esiste un progetto del Magistrato che prevede per l'appunto ancora l'impiego di 25 miliardi per il tratto Cremona-Foce.

Con ciò saranno evitate distrazioni ritardatarie e dannose e portate a concreta soluzione opere già intraprese con sicuro e pronto rendimento.

Nel progetto del piano la spesa per la sistemazione dell'alveo è inserita nella cifra globale destinata alle sistemazioni idrauliche

del Paese. Questo non ci lascia assolutamente tranquilli, perchè manca la specificazione e perchè l'importo è ben lontano dall'essere sufficiente.

Concordiamo nella richiesta della redazione di un piano regolatore generale delle vie idriche interne che sia il risultato di uno studio rigoroso di tutte le possibilità concesse dalle condizioni orografiche e idrografiche del Paese. Sono anni che noi lo chiediamo.

Non dimentichiamo che esiste un progetto, per ora soltanto indicativo, che arriva in Svizzera, a Torino e a Genova.

Per le considerazioni da me svolte, signor Presidente, con uno sforzo di contenerle in limiti molto sintetici, riguardanti i trasporti, il nostro Gruppo esprime parere non favorevole alle proposte avanzate con il disegno di legge n. 2144. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

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

**M A S S O B R I O .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la situazione in atto nel settore dei trasporti suggerisce un serio e approfondito esame, tale da mettere in evidenza quali criteri economici devono e possono guidare una razionale politica dei trasporti, pur tenendo conto delle primarie esigenze sociali delle popolazioni.

In primo luogo, a nostro avviso, occorre modificare la strutturazione dell'Amministrazione pubblica nel settore dei trasporti. Infatti le comunicazioni fanno capo ad almeno quattro Ministeri: Trasporti ed aviazione civile, Lavori pubblici, Marina mercantile, Poste e telecomunicazioni; competenze queste che potrebbero vantaggiosamente essere concentrate in uno o due Ministeri.

Inoltre, il complesso degli investimenti nel settore trasporti, tenuto conto dei rilevanti danni causati dai tragici, noti avvenimenti alla rete delle comunicazioni delle zone colpite, ovviamente non previsti dagli estensori del piano, dovrà subire una nuova ripartizione che sconvolgerà tutte le previsioni.

Sui trasporti terrestri incontriamo il problema più grave e più controverso di tutta

la politica del settore trasporti, e cioè quella dei rapporti tra trasporto-rotaia e trasporto su strada. A questo proposito, infatti, il progetto fa delle affermazioni abbastanza gravi circa la concorrenza che la strada e la autostrada farebbero alle ferrovie per quanto riguarda sia il trasporto di merci, sia il trasporto di passeggeri. Non pensiamo assolutamente che un'impostazione quale quella del piano possa essere condivisa. A questo proposito è bene porre in evidenza che il CNEL nel suo parere sul progetto di programma ha rilevato che non si può affermare che detta concorrenza sia oltre i limiti economici.

L'impostazione data in termini di concorrenza non può soddisfare. Al contrario, dal punto di vista tecnico ed economico bisognerebbe correttamente parlare di complementarità tra la rotaia e la strada. In altri termini, non esiste una superiorità economica assoluta di uno dei due mezzi sull'altro, ma essi dovrebbero integrarsi a vicenda. Tra l'altro è assai difficile stabilire correttamente ed esattamente il costo di produzione del trasporto secondo il mezzo usato.

A questo proposito notiamo che la proposta dell'istituzione di un conto nazionale dei trasporti avanzata con l'intento non troppo segreto di mettere in difficoltà gli autotrasportatori, prova invece indirettamente che non si hanno precisi elementi di giudizio in materia. Vorremmo però ricordare che, per giudicare la maggiore o minore convenienza di un qualsiasi tipo di trasporto, occorre calcolare il costo del servizio. Quest'ultimo dovrebbe essere valutato dal punto di vista della comunità nazionale considerata come un tutto unico (e quindi, ad esempio, al netto di tutte le imposte e le tasse che paga il settore del trasporto stradale, mentre quello ferroviario è sostanzialmente sovvenzionato dallo Stato).

Occorre poi ben valutare i riflessi che avrebbe la scelta a favore della rotaia sul mercato dell'industria automobilistica, che è oggi una industria guida dell'economia italiana e dei grandi Paesi industrializzati.

Anche il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro dice chiaramente di ritenere che « il problema di fondo della convenienza

dei vari modi di trasporto » debba essere valutato essenzialmente sulla base delle libere scelte degli utenti e che il coordinamento tra vari mezzi di trasporto debba tendere ad indirizzare la scelta verso quei mezzi i cui costi globali sono più favorevoli.

Occorre a questo punto parlare in particolare del trasporto per ferrovia e del suo sviluppo. Il testo programmatico parla della grave situazione di bilancio che l'azienda di Stato ha e della necessità di sollevare la gestione dall'onere delle linee antieconomiche e dei servizi non redditizi e, infine, di riformare il sistema tariffario. E fin qui possiamo senz'altro concordare, anche se precisiamo che, a nostro avviso, l'azienda ferroviaria deve essere indirizzata e razionalizzata economicamente senza dimenticare lo importante compito sociale che assolve.

In proposito riteniamo che la migliore forma gestionale sarebbe senz'altro quella dell'IRI, per tutti i vantaggi che offre sotto i vari aspetti. Ma il piano aggiunge che la riorganizzazione gestionale, oltre ad assicurare una maggiore autonomia e responsabilità aziendale, dovrà articolarsi sulla base della specializzazione delle funzioni, cioè si dovranno assicurare gestioni separate in vari servizi: trasporto ferroviario di merci, di passeggeri; gestioni di carri merci specializzati, trasporti automobilistici e di merci; servizi turistici (non meglio specificati) e di autolinee e viaggiatori, servizi ausiliari.

Dissentiamo da questa proposta per varie ragioni: innanzitutto, per questioni di principio. L'intervento dello Stato, anche in questo campo, appare ingiustificato, quindi inutile. A ciò va aggiunta la ragione economica per il fatto che l'esperienza delle gestioni pubbliche non ha mai dato risultati redditizi, e bisognerebbe aspettarsene di ancora peggiori, nel caso delle autolinee, giacché esse, per loro natura, mal si prestano ad essere gestite dallo Stato, necessitando, invece, di una gestione particolarmente agile ed efficiente. Anche su questo il CNEL è piuttosto prudente, a ragione.

Esso richiede, infatti, che l'assunzione dei servizi non ferroviari debba comunque mantenere carattere integrativo dell'esercizio ferroviario così come avviene già oggi. Del tra-

spporto di merci su strada, rileviamo che nel testo programmatico non si parla affatto, se non per un riferimento indiretto e peraltro negativo, laddove si sostiene la necessità di concentrare gli sforzi sulla rete ferroviaria fondamentale che dovrà essere specializzata per il trasporto sulle lunghe percorrenze, particolarmente per quanto riguarda le merci. Non ci sembra possibile che gli estensori del piano abbiano potuto dimenticarsi di un settore così importante, quindi, nasce il legittimo sospetto che si sia voluto ignorare l'autotrasporto a tutto vantaggio delle Ferrovie.

Sulle autolinee passeggeri in concessione, dobbiamo rilevare che la minaccia dell'imposizione dei consorzi obbligatori fra le imprese concessionarie e della riforma della disciplina legislativa, è tale da scoraggiare fin d'ora gli imprenditori del settore, per i danni che a loro ne deriverebbero. Notiamo che anche il CNEL si è reso conto del grave attentato alla libertà di gestione che comporterebbe l'attuazione di consorzi obbligatori, ed ha ritenuto che lo Stato, mentre da un lato deve intervenire nel caso di servizi pubblici deficitari particolarmente importanti, possa d'altra parte favorire la costituzione di consorzi, ma non renderla obbligatoria.

Altro settore importante è quello dei trasporti marittimi connesso con i problemi dei cantieri e dei porti.

È questo un settore particolarmente delicato per l'importanza che evidentemente investono i collegamenti navali nazionali e internazionali, specie per l'Italia, a causa della sua configurazione e della sua posizione geografica.

Anche qui, le previsioni programmatiche sono assai incerte per il respiro mondiale del settore, che sfugge ad una visione limitata. Il piano prevede un aumento netto del nostro naviglio mercantile compreso tra un milione e un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda. Prevede anche il riesame della rete dei servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale e la grande unificazione delle relative compagnie, al fine di realizzare una gestione più economica.

Manca, però, nel piano qualunque accenno all'impiego della mano d'opera marittima

che risulterà in soprannumero, come pure l'istruzione e la preparazione professionale in genere.

Tali problemi si manifestano in alcune zone ben determinate nelle quali vi saranno pure analoghe difficoltà derivanti dal piano cantieristico, ormai noto, e sul quale abbiamo più volte espresso il nostro parere; riteniamo perciò che la lacuna del piano su questo punto sia molto grave e debba essere colmata con l'urgenza richiesta dall'importanza del problema.

Per quanto riguarda i porti dobbiamo rilevare che il piano, che pure enumera tante buone intenzioni, trascura di inserire il nostro sistema portuale nel più vasto schema delle comunicazioni internazionali, mentre uno dei principali problemi del settore è quello di mettere i nostri porti in condizioni di accogliere la maggior parte del traffico che interessa la Svizzera, l'Austria e l'Europa centrale in genere.

Dobbiamo accennare anche ad un'altra importante questione e cioè quella dell'organizzazione dei servizi del lavoro portuale che il piano cita soltanto, senza indicarne le soluzioni.

Il punto dolente in materia è lo strapotere delle compagnie portuali che va contenuto per permettere ai nostri porti di competere con quelli esteri.

Oggi, infatti, gli oneri eccessivi cui sono sottoposte le operazioni di carico e scarico nei porti italiani favoriscono gli altri scali mediterranei e quelli del Mare del Nord, con grave danno per tutti e in particolare per gli stessi lavoratori portuali.

Concludendo, si può affermare che la trattazione del settore fatta dal programma quinquennale manca di qualsiasi riferimento all'economia internazionale, e specialmente alla Comunità economica europea, nella quale siamo inseriti sempre più e ciò è particolarmente grave per i trasporti, settore che più di ogni altro dovrebbe essere inserito in un quadro globale europeo. (*Applausi dal centro-destra*).

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



A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, intendo fare poche considerazioni, anche ad illustrazione di alcuni emendamenti da noi presentati, sull'importante settore dell'economia marittima, sulla sua collocazione nel piano e sulla validità degli orientamenti che si riescono a cogliere nelle vaghe affermazioni in esso contenute. Penso che difficilmente questa volta da parte del Governo, come ha fatto spesso l'onorevole Pieraccini, si potrà accusare noi di astrattezza, poichè siamo di fronte ad un problema estremamente concreto. Crediamo non sia astratto ricordare una elementare verità, una verità geografica, ossia che l'Italia è un Paese marinaro; inoltre che la bilancia dei noli è una delle componenti base della bilancia dei pagamenti che crediamo abbia a che fare parecchio con una politica di piano; che l'aumento dei traffici mondiali è una elementare realtà dei nostri tempi; che l'inadeguatezza qualitativa e quantitativa della nostra flotta mercantile è un dato obbligato della più affrettata analisi; che la polemica sull'arretratezza del nostro sistema portuale ha da tempo varcato i confini nazionali.

Questo stato di fatto, già grave per un Paese come il nostro, con 8 mila chilometri di coste, 144 porti, un'antica tradizione di traffici marittimi, assume colori ancora più oscuri non appena si guarda in prospettiva. Nonostante che in pochi anni i traffici marittimi siano più che raddoppiati, la spinta all'aumento delle correnti mercantili mondiali appare tutt'altro che esaurita, anche in conseguenza dell'entrata in vigore di accordi commerciali internazionali, ai quali il nostro Governo partecipa, ma dai quali non sembra sappia o voglia individuare le ripercussioni, spesso anche automatiche, in altri settori, primo fra i quali l'economia marittima. Basterebbe ricordare in proposito ciò che significherà per i traffici marittimi l'applicazione dell'accordo del «Kennedy-round» anche solo per quanto si riferisce ai programmi di assistenza e di aiuto ai Paesi sottosviluppati, i quali comporteranno un movimento di 4 milioni e mezzo di tonnellate annue di merci alimentari.

Anche voi avete sostenuto e sostenete che il *Kennedy-round* ha posto le basi per un impetuoso sviluppo degli scambi e del commercio mondiale. E se ciò è vero dovete anche tener conto che, a differenza di quanto accade nel MEC, tali scambi investiranno zone collegate tra di loro quasi esclusivamente per via marittima.

Potremmo ancora riferirci ai problemi che stanno nascendo dall'allargamento dell'area degli scambi con il mondo socialista, volontà che, per gli stessi interessi del nostro Paese e per lo sviluppo delle relazioni pacifiche internazionali, noi auspichiamo abbia sempre più ad affermarsi nel nostro Governo così come chiaramente si è affermata nei Paesi dell'Europa socialista.

Sul piano qualitativo, con l'introduzione del sistema dei *containers* e quindi del trasporto definito « porta a porta », si sta per compiere la più grande rivoluzione tecnica ed economica avvenuta nel campo della navigazione marittima dal tempo del passaggio dalla vela al vapore e ciò comporta un radicale cambiamento nella progettazione e nella costruzione delle navi ed una profonda trasformazione nella struttura e nelle attrezzature portuali.

Di questa verità nota a chiunque si avvicini ad una banchina portuale o si affacci ai bordi di una nave non si ritrova che un pallido e deformato riflesso nel piano di sviluppo. Tutto ciò è tanto più grave in quanto le linee che in questi anni grigi dell'economia marittima hanno dominato sono state quelle lesive degli interessi nazionali, che hanno compromesso sempre più il carattere pubblico dei porti, che hanno visto arretrare da flotta di Stato nei confronti dell'armamento privato, che hanno visto concretizzarsi la sciagurata, assurda politica di ridimensionamento del settore pubblico dell'industria cantieristica e, onorevole Caron, questo piano porta purtroppo anche il suo nome. La vaghezza delle affermazioni contenute nel programma in merito ai trasporti marittimi non può significare che la continuità di una politica che, in pochi anni, ha visto il declinamento del nostro Paese come Paese marinaro, che ci ha visto scendere dal quarto all'ottavo posto nella graduatoria dei Paesi

marinari con il sorpasso da parte dell'Unione Sovietica, della Grecia, del Giappone, mentre la Germania federale ci ha già affiancato.

Nel paragrafo 133 del piano è detto: « il programma di intervento mira ad ottenere per i trasporti marittimi una riduzione progressiva del *deficit* nella bilancia dei noli... »; ma dove è poi un tale programma di intervento, capace di raggiungere un obiettivo tanto impegnativo? I saldi passivi della bilancia dei noli nel 1965 avevano raggiunto la cifra *record* di 110 milioni di dollari ed è puramente illusoria la riduzione a 103 milioni di dollari registrata alla fine del 1966, poichè, come hanno precisato, nella loro assemblea annuale, di pochi giorni fa, gli armatori liberi e lo stesso ministro Natali, essa non dipende da un maggior uso del naviglio nazionale, ma da una riduzione dell'indice dei noli.

Inoltre, nel 1966 ha influito una circostanza che pensiamo non potrà ripetersi facilmente, quella dell'entrata in esercizio, pressochè contemporaneo, dei cinque maggiori transatlantici italiani: la « Michelangelo », la « Raffaello », l'« Eugenio C. », l'« Angelina Lauro » e l'« Achille Lauro ». Di fronte a questa situazione, quale peso potrà avere nel quinquennio l'aumento della flotta italiana di 1 milione e mezzo di tonnellate e da quale ragionamento, senza nessuna indicazione, si è fatta scaturire una tale cifra di cui si parla nel programma? E si può davvero definire programma un piano striminzito in un paragrafo che si limita a buttarlo sul tavolo, affrettatamente, una cifra che non si sa su quale analisi poggi, nè dove andrà a parare? È singolare che nel pieno della discussione in Parlamento di tale programma il Ministro responsabile del settore, l'onorevole Natali, si sia trovato costretto (credo anche per difendere il proprio prestigio personale, per non dire delle cose che fanno davvero stupire chi conosce questi problemi) a dire che è indispensabile che l'aumento della flotta italiana sia di 1 milione di tonnellate l'anno, non di 1 milione in cinque anni.

Naturalmente voi respingerete il nostro emendamento che chiede appunto un au-

mento della flotta italiana di 5 milioni in 5 anni, e così voi non sconfesserete noi, ma il vostro Ministro che forse andrà ripetendo questa elementare esigenza, mentre qui voi direte no.

Del resto il parere del collega Lombardi, steso a nome della 7ª Commissione, è altrettanto esplicito in proposito. Il collega Lombardi confronta le curve dell'aumento del traffico con quelle dell'aumento del naviglio nazionale e conclude, con la cautela d'obbligo a un relatore di maggioranza, che « la politica della riduzione progressiva del *deficit* della bilancia dei noli non pare trovi adeguato riscontro nelle enunciazioni del programma ». E quali sarebbero gli ostacoli per un adeguato sviluppo della Marina mercantile? Naturalmente anche in questo campo si tenta di far risalire la responsabilità ai lavoratori. E qui vi trovate d'accordo con la destra liberale. Poco fa il collega Massobrio ha indicato nell'ordinamento del lavoro portuale la causa dell'attuale situazione pesante dei porti, così come voi dite che non si può sviluppare la Marina mercantile italiana perchè alti sono gli oneri dei lavoratori. Si fanno addirittura confronti con i salari delle navi battenti bandiera ombra, delle navi fuori legge, che viaggiano con equipaggi ridotti e così bestialmente sfruttati da riportarci al tempo delle filibuste. In Italia si fanno confronti di questo tipo con le navi buttate allo sbaraglio, come quelle che sono andate ad infrangersi sulle coste della Cornovaglia.

È anche sulla base di tali giudizi che si prospetta l'ulteriore ridimensionamento della flotta di Stato per il quale si fa nel piano un discorso prevalentemente aziendalistico che ignora i problemi sociali, quelli della bilancia dei pagamenti, della crisi dell'industria cantieristica, dei nuovi compiti assegnati al nostro Paese dal sorgere di mondi nuovi e che — ed è questo il punto più qualificante — riafferma ed accentua la tendenza della riduzione della flotta di Stato.

Da questo piano non può non trarsi la conclusione che l'aumento dei traffici mondiali, che ci sarà, e gli stessi sforzi che noi facciamo per lo sviluppo di questi traffici e l'aumento dei rapporti commerciali andran-

no, per quanto riguarda i noli, a vantaggio dell'armamento straniero e che l'armamento italiano privato troverà nuovo spazio nei vuoti lasciati dall'armamento di Stato.

Ebbene, non è questa la conferma di quella stessa politica che ha causato tanti guasti? Non si manifesta anche qui, in modo solare, l'accoglimento organico, con l'aperto sostegno dello Stato, di una politica che può essere accettata, ed è accettata, solo dai grandi gruppi dell'armamento privato? E quale è il prezzo che paghiamo, che paga l'intera economia nazionale accettando, teorizzando persino un tale orientamento nel settore marittimo? Un prezzo è quello che anche lei, onorevole Pieraccini, si è trovato sul tavolo qualche tempo fa, quando è stato chiamato ad approvare quel piano cosiddetto di ristrutturazione dei cantieri di Stato che ha sollevato la decisa, forte protesta di intere città, da Genova a Trieste. Sembrava che lei in qualche modo fosse stato colpito dalle argomentazioni dei suoi stessi amici di partito di Genova, di Trieste, di La Spezia e che qualche motivo di ripensamento in lei potesse essere nato. Ma il documento dà una risposta amara a tutte queste attese ed esplicitamente viene a sancire l'emarginazione della cantieristica pubblica nel sistema industriale del nostro Paese. Si continua anche qui con una politica che, passando da Taranto a Livorno, a La Spezia, a Trieste, ha creato tanti vuoti, una politica sostenuta per anni con la falsa argomentazione di una crisi mondiale dell'industria cantieristica. Tale tesi si è dimostrata errata. Vi è stato addirittura il *boom* del mercato delle costruzioni navali. Ma la vostra linea non muta, non deve mutare.

Nel 1966 si è toccata la cifra *record* di aumento della flotta mondiale, una cifra mai registrata prima in nessuna epoca: 14,4 milioni di tonnellate di naviglio nuovo, con un aumento della flotta mondiale, in un anno, del 6 per cento. La nostra flotta, al contrario, ha toccato il punto più basso del suo incremento: in un anno solo 180.000 tonnellate, pari al 2,99 per cento. Ed è in questa situazione, è proprio nel 1966 che il Governo perfeziona l'autolesionistico piano di ridimensionamento dei cantieri navali. Si vor-

rà forse vantare, come un segno concreto della volontà governativa di rafforzamento competitivo della nostra industria delle costruzioni navali, la cifra di 38 miliardi assegnati in cinque anni per l'ammodernamento dei cantieri superstiti? Sette miliardi all'anno da dividersi fra Genova, Monfalcone, e Castellammare di Stabia; sette miliardi all'anno per tre grandi cantieri, forse sufficienti solo per le spese di manutenzione ordinaria.

Anche per quanto si riferisce ai porti e alle attrezzature portuali il discorso non può non essere pieno di riserve, di preoccupazioni, di contestazioni. Si riconosce nel piano di sviluppo che nel prossimo quinquennio occorrerà fronteggiare in maniera decisa le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale. Si precisa che le deficienze strutturali concernono l'insufficienza dei bacini e delle banchine, la carenza di attrezzature meccaniche, l'insufficienza di collegamenti con l'entroterra. Le deficienze funzionali, si dice ancora, derivano dall'eccessivo numero dei porti e dall'antiquata legislazione che li riguarda, dalla scarsa organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, dall'insufficiente manutenzione. Tutta qui, onorevoli colleghi, tutta qui l'analisi della drammatica situazione dei porti italiani. Non stupisce perciò che lo stesso senatore Lombardi sia stato costretto a scrivere, nel suo parere a nome della settima Commissione, che nel piano non vi è altro che una semplice elencazione dei problemi che fanno capo — secondo un noto raggruppamento, dice il senatore Lombardi — alle cosiddette deficienze strutturali e funzionali. La settima Commissione — è scritto ancora nel parere — fa osservare che rimane da discutere tutto quanto si riferisce ai modi e ai tempi di attuazione di una politica portuale, che rimane da discutere l'essenza, diciamo così, del settore che il piano vuole investire; e il collega Lombardi insiste nuovamente sulla urgenza di provvedere, riservando al settore delle attrezzature portuali e al loro coordinamento per l'entroterra le nuove possibilità di investimento nel campo dei trasporti: un preminente interesse dell'economia na-

zionale lo esige, conclude il collega Lombardi a nome della maggioranza.

Ma quale risposta vi è nel piano a questo appello pressante, agli appelli ripetutamente giunti da tutte le città marinare, da tutte le categorie interessate? Che risposta dà il piano a questi problemi giustamente definiti di preminente interesse nazionale? Il piano dice: « Gli investimenti ammonteranno nel quinquennio 1966-70 a 260 miliardi ». E sui porti punto e basta: 260 miliardi in cinque anni.

Non si capisce come si sia giunti alla cifra di 260 miliardi in cinque anni, nè si dà alcuna indicazione su come saranno distribuiti questi fondi. Non si parla di un piano nazionale dei porti e neppure vengono indicate le linee di orientamento di un piano. Eppure siamo di fronte a strutture che investono i complessi problemi dei rapporti mercantili internazionali, che dovrebbero esprimere la ricerca di nuovi incontri delle economie esterne con la nostra economia interna. Siamo di fronte a strutture e ad infrastrutture che condizionano il ritmo e il tipo di sviluppo di grandi zone dell'economia nazionale.

Il riparto dei 75 miliardi — la prima quota dei famosi 260 annunciati dal piano — ha confermato che non è ad un piano che si fa riferimento, ma che ancora una volta decidono le spinte localistiche e spesso addirittura clientelistiche.

Non una parola, inoltre, è detta nel piano sulla gestione dei porti, ossia sulla necessità di garantire che il denaro pubblico e i beni pubblici non siano utilizzati ai fini particolaristici, con gestioni dominate da grandi gruppi privati.

Una svolta reale nella politica portuale deve esprimersi anche in una nuova organizzazione del sistema nazionale fondato sulla gestione democratica dei porti e sulla creazione di sistemi regionali.

I nostri emendamenti, onorevoli colleghi, tendono a colmare i vuoti denunciati da ogni parte, ad imprimere una nuova tendenza in un settore dell'economia nazionale che è stato ed è tra i più tormentati. Sappiamo già che Commissione e Governo respingeranno anche questi emendamenti, perchè il Senato

è stato relegato al ruolo di notaio a basterebbe questo fatto — che resterà come uno degli atti più gravi della nostra storia parlamentare — per rovesciare la critica che voi ci fate.

Noi saremmo quelli del no, noi non avremmo colto il reale significato di questo momento della vita politica del nostro Paese. La realtà è che voi qui avete soffocato ogni dialettica democratica, che avete pietrificato un documento che dovrebbe segnare un nuovo corso, ma dal quale il contributo di un intero ramo del Parlamento è stato tagliato fuori. È un atto unico nella storia del Parlamento italiano e non credo solo del Parlamento italiano. E voi dite che siamo noi quelli del no.

Noi abbiamo lo stesso, con responsabilità e con serietà, dibattuto i problemi vitali delle grandi masse popolari e dell'avvenire del nostro Paese. E tutta la serie dei no che qui voi avete esposto resteranno ad indicare non solo la povertà dei vostri sentimenti democratici, ma la rigidità di una linea economica lontana e contrastante con gli interessi reali del nostro Paese. (*Vivissimi applausi dell'estrema sinistra. Congratulazioni.*)

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

**C H I A R I E L L O .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, un discorso sulla programmazione oggi, soprattutto dopo tutto quanto si è detto e scritto potrebbe sembrare un'inutile ripetizione, ma siamo alla vigilia del voto al Senato, che dopo un lungo e tormentato *iter*, che ne ha sfaldato anche i tempi e l'impostazione iniziale, dà finalmente valore di legge ad un disegno di legge che tale non è, mentre sarebbe bastata una semplice mozione o ordine del giorno che, se approvato, e lo sarebbe stato indubbiamente, dalla maggioranza parlamentare, avrebbe costituito quello che veramente è una dichiarazione di intenzioni politiche valide per il Governo che l'ha presentata e per la maggioranza sostenitrice che l'ha approvata.

Ma i socialisti soprattutto hanno voluto diversamente, per cui questa legge della pro-

grammazione ha gravato per anni su tutta la vita politica della Nazione, soffocando tanta parte della nostra attività parlamentare.

Io mi occuperò della programmazione nei suoi rapporti con i problemi della pesca e della politica marinara, ma per una migliore comprensione di siffatti problemi mi sia consentito di inquadrare questi, anche se brevemente, nel più vasto quadro di una dinamica della programmazione in generale.

Dobbiamo a questo punto onestamente dire che il piano ha guadagnato, con il tempo, un po' in chiarezza; potrei aggiungere che il tempo ha fatto come per il buon vino: invecchiando, si è migliorato un po'. Non è che il piano non sia sempre quella cosa nebulosa che è sempre stata, ma siamo lontani dai tempi di Giolitti e credo anche di Pieraccini, oserei dire prima maniera, quando si voleva inserire anche il settore commerciale con l'istituzione di « super-market » eccetera. D'altronde questo piano non ha mai avuto buona stampa neanche presso alcuni membri del Governo e della maggioranza. Senza riandare alla famosa frase di Fanfani che definì il piano di programmazione il libro dei sogni, ricordiamo che La Malfa ha detto che il piano, ogni mese che passa, si trasforma in un enorme castello di illusioni. Il piano doveva essere, dice La Malfa, il quadro ideologico nel quale si doveva fare una politica. Invece, si è aspettato il quadro ideologico senza fare la politica di piano. E non è inutile citare anche l'opinione di Carli, il quale dire che « un piano è soprattutto uno strumento per comandare meglio. Ma come si può comandare meglio se non si sa comandare? ». In altri termini, questa programmazione, e peggio ancora se diciamo esplicitamente che dovesse dimostrarsi un tentativo di vera pianificazione, non è dotata di quell'efficienza politica che sappia renderla, come diciamo noi medici, viva e vitale.

A questo punto gli economisti, di varia estrazione, ci diranno le loro brave interpretazioni; noi, molto più modestamente, diciamo che il piano, pensato tra il 1962 ed il 1965, nasce vecchio, tanto che un noto giornalista lo chiama « da museo »; che è privo

di una vera volontà politica per realizzarlo; che nasce nella inefficienza e disgregazione dello Stato e, come ben dice Carli, « se uno Stato si disgrega, non è certo un programma economico che può arrestare la disgregazione ». Si può aggiungere, ancora, che nasce cucito e rattoppato senza che sia stato riadattato alle possibilità reali del Paese, senza una efficiente relazione con la realtà contabile del Paese, mentre molte delle cifre segnate rappresentano spesso un compromesso tra democristiani e socialisti, in quanto che, ciascuno per la propria arte, avevano esigenze dottrinali e pratiche da rispettare ed infine che manca una vera copertura economica. Guardiamo, infatti, che cosa ci dice a tal proposito quel grosso volume edito dalla Confindustria, che certamente è largamente compulsato dagli uffici del programma e che certamente è molto importante perchè copre il consuntivo del 1966 e le previsioni per il 1967-70, cioè coincide proprio con il periodo considerato dal programma quinquennale 1966-70.

Dopo aver rilevato quanto si presenti faticoso il cammino della ripresa e del recupero delle posizioni perse e come non camminino con lo stesso metro gli obiettivi programmatici e le previsioni industriali, si fa notare che, mentre, secondo il programma, nel quinquennio l'aumento della produzione dovrebbe essere pari al 7% annuo; secondo le previsioni degli operatori l'aumento della produzione dovrebbe essere dell'ordine del 7,2% annuo, includendo l'edilizia; per gli investimenti, invece, l'ammontare medio annuo sarebbe, per il programma, di 2.600 miliardi di lire, mentre gli industriali ritengono che il livello degli investimenti non supererà mediamente i 2107 miliardi l'anno. Infine, per l'occupazione si prevede, da parte degli industriali, un aumento degli occupati al tasso medio annuo dell'1,6%, mentre il programma economico indica un incremento occupazionale dell'ordine del 2% annuo. D'altro canto, si deve considerare che i 2600 miliardi relativi al 1966 non sono stati raggiunti (per l'esattezza ci si è fermati a quota 1924 miliardi, cioè il 20% in meno), cosicchè nei prossimi quattro anni si dovrebbe non soltanto soddisfare l'esigenza di inve-

stire secondo l'ordine di grandezza stabilito dal programma, ma aumentare ulteriormente gli immobilizzi per riparare le falle del 1966. Da questa analisi degli operatori economici, il programma quinquennale viene così ridimensionato, per lo meno nelle sue previsioni quantitative, perchè per quelle, diciamo così, qualitative le politiche economiche che si vogliono seguire restano piuttosto nell'impreciso.

A questi problemi si riconnette direttamente il problema delle aziende a partecipazione statale e degli investimenti privati. Su questo punto sarebbe bene chiarire un po' le idee. Non si può pretendere di avere, come suol dirsi, la botte piena e la moglie ubriaca: se si rastrella tutto il denaro per gli interventi statali, si avrà che il capitale privato già presente nelle imprese a partecipazione statale sarà sempre più diluito, cioè sarà sempre più ristretto il suo peso, sempre più frazionata e meno sentita la sua influenza sulla gestione della partecipazione e perderà la sua veste azionaria per assumere quella di un semplice interesse patrimoniale. Nei primi dieci anni della sua istituzione, il Ministero delle partecipazioni statali ha investito 5.500 miliardi, di cui 1.750 nel Mezzogiorno. Ma quali sono effettivamente i limiti di questo Ministero? La domanda non è oziosa, perchè tanta parte della programmazione è innestata proprio su questo problema. Il Ministero l'ha precisato quando ha detto che lo Stato, quando diventa imprenditore, assume l'esercizio di quelle attività economiche che sfuggono alla possibilità e capacità di iniziativa dei privati o possono contribuire ad una azione antimopolistica.

E ciò può anche andar bene, perchè fino a questo punto è fatto salvo il principio dell'economicità dell'azienda, ma poi si avanzano delle eccezioni di carattere sociale, di carattere politico ed anche questo potrebbe essere talvolta giusto, ma in tal caso le aziende devono essere rimborsate delle spese sostenute per tali investimenti, fatti non in omaggio a criteri economici, ma a criteri sociali e politici, anche se giusti.

Ma chi li stabilisce questi criteri economici? Lo stesso Ministero ne è allarmato

quando nota che l'espansione delle imprese pubbliche in settori estranei alla loro attività avviene spesso all'insaputa delle autorità governative, che pur ne sono responsabili dinanzi al Parlamento. È un grido di allarme che lancia il Ministero quando parla della concezione assistenzialistica in cui spesso si trova implicato: è questo il concetto che prevale in tutte le attività, che pur dovrebbero essere produttive, non solo del Ministero di cui ci occupiamo, ma di tutti gli enti nazionali, provinciali, comunali, parastatali eccetera. Il che fa sì che la richiesta di fondi sia enorme, le fonti si esauriscano e non resti che il solito ricorso al mercato finanziario e quindi all'aumento della dotazione di questi enti ed all'esaurimento delle possibilità del mercato privato. È un discorso che va fatto in questa sede, o per lo meno, va ripetuto, perchè qualsiasi programmazione si sfalda con questa politica dello Stato operatore, che spesso è una vera e propria programmazione. Poche cifre bastano a confortare quanto sto dicendo. Gli investimenti pubblici nel piano, dopo i vari scorrimenti subiti dallo stesso, sono aumentati da 10.800 a 11.450 miliardi. Nel contempo, sono state modificate le previsioni di finanziamento: il « risparmio pubblico », che doveva contribuire alla realizzazione di quegli investimenti con 6.500 miliardi, riduce nel piano attuale il suo apporto (teorico) a 5.250 miliardi; aumenta per converso il previsto ricorso al mercato dei capitali: da 4.350 miliardi a 6.200 miliardi. Ma il risparmio pubblico si è quasi completamente vanificato nella realtà: non raggiungerà nel 1967 neanche i 400 miliardi, rispetto ai mille previsti dal programma.

Nè i franamenti rispetto a questa fatica del ministro Pieraccini si hanno solo in questo settore: osserviamo brevemente, per esempio, quel che avviene nel settore sanitario. Naturalmente me ne occuperò brevemente perchè di questo settore si sono interessati particolarmente i colleghi D'Errico e Peserico.

Qui mi interessa solo il lato economico, direi programmatico, del problema. Quale programma finanziario è stato fatto per la riforma ospedaliera? Noi sappiamo una sola

cosa sicura e cioè che l'intervento finanziario dello Stato manca della necessaria copertura, quindi è sprogrammato, per cui si è ricorsi alla formula di compromesso e cioè che il fondo ospedaliero verrà « annualmente integrato con legge ordinaria di bilancio »; e poi si aggiunge, da fonte ministeriale, che « questo tipo di intervento non potrà continuare per molti anni, dato che si dovrà arrivare ad una scelta politica in aderenza alle linee del piano quinquennale ». Sono queste le parole del ministro Mariotti, ma abbiamo già doppiato la seconda metà del 1967, la legge ospedaliera non potrà essere varata se non dopo le vacanze e il piano quinquennale, per giunta, scade nel 1970. In quale anno avverrà la scelta politica che auspica il ministro Mariotti? È stato stanziato per esempio un fondo di 10 miliardi per il 1967, che dovrebbe servire a tante cose: istruzione professionale, attrezzature ospedaliere, ampliamento degli ospedali, eccetera, ma poi si aggiunge che questa somma andrà spesa nel 1968, il che significa, se le parole hanno un senso, che per il 1967 i 10 miliardi non ci sono. Ne discuteremo più a lungo in sede di riforma ospedaliera: dirò solo che l'aver aumentato d'un colpo, con una semplice circolare ministeriale, di oltre mille lire al giorno la retta ospedaliera, non è passato senza conseguenze sull'economia italiana, perchè le mutue debbono pagare di più e debbono reperire i fondi aumentando i contributi del mondo del lavoro. Oggi si assiste al fenomeno che la retta ospedaliera in sala comune è più del doppio di quella che lo stesso ente mutualistico paga alla migliore casa di salute privata, nè la cosa varia quando si passa alle prime classi, sia degli ospedali sia delle cliniche. Basta informarsi dei costi di degenza al Policlinico di Roma. E per giunta, le cliniche private pagano fior di tasse, mentre gli ospedali presentano *deficit* paurosi.

Altro che programmazione!

Ad accentuare questo stato di disagio si è aggiunta l'immensa mole dei piani regionali: stentano ad uscire questi grossi volumi, tanto che sono state chieste varie proroghe, ma poi ogni tanto qualcuno di questi grossi volumi viene pubblicato: ricchi di grafici e di tabelle in cui vi è tutto, esprimono

tutti i desideri ed ambizioni della regione, ed in essi le varie realtà economiche regionali sono valutate soprattutto in funzione politica.

A voler sommare le richieste programmatiche dei vari piani regionali si arriva a cifre sbalorditive, che nulla hanno a che fare con le cifre della programmazione nazionale. Ho letto con sufficiente attenzione che cosa vogliono questi programmi regionali: confesso che non mi ci sono bene orientato, e la confessione non mi fa vergogna perchè se si legge la relazione al Convegno di Roma si vede che vi è tale una confusione di idee che è difficile venirne a capo. Non è un programma autarchico di ogni singola regione, nè è il frutto della regionalizzazione del piano nazionale, bensì un modo non ben precisato ma tipicamente italiano di concepire in maniera originale la nozione di piano regionale in senso proprio. Insomma, se dovessimo tirare una conclusione, non si sa ancora bene cosa sia questo piano regionale e come debba articolarsi con il piano nazionale. Io aggiungo solo due altre considerazioni: la prima, che le camere di commercio stanno già pubblicando da un paio di anni delle « monografie regionali per la programmazione economica » che naturalmente sono in genere più complete e documentate; e la seconda, che tutti questi studi stanno costando all'erario un mare di soldi, tanto che lo stesso Ministro della programmazione sarebbe rimasto impressionato dallo sperpero di tanto denaro e dalle cifre talvolta impressionanti che esperti veri, e talvolta fasulli, avrebbero richiesto e ottenuto.

Per quanto riguarda il turismo nel Mezzogiorno, il programma prevede la realizzazione delle infrastrutture a carico dello Stato, nonchè contributi e finanziamenti sia per le imprese intermedie, sia per le iniziative alberghiere.

Non si conoscono gli stanziamenti ordinari, ma quelli straordinari ammontano a soli 107 miliardi, di cui, come si rileva dal programma di coordinamento, 57 destinati ad incentivi e 50 ad infrastrutture. In effetti, come si è detto, 16 miliardi già sono stati spesi. Comunque gli stanziamenti paiono modesti sia per le opere di infrastruttura, sia

per le iniziative specifiche. Il programma originariamente prevedeva la creazione di 50 mila nuovi posti letto. In realtà gli stanziamenti permetteranno la creazione di soli 22 mila posti letto, cifra considerevolmente inferiore a quella originaria.

Veniamo adesso ad alcune considerazioni sulla programmazione nel settore della pesca.

Nel capitolo XVIII — agricoltura — al paragrafo intitolato: « I problemi del settore della pesca », si auspica « l'intervento di una società a partecipazione statale che curi la costruzione delle imbarcazioni ed il successivo loro noleggio ad imprenditori privati e a cooperative di pescatori ».

Un tale orientamento, se concretamente realizzato, parrebbe particolarmente preoccupante, sia sotto il profilo del buon uso del pubblico denaro, sia sotto il profilo della concorrenza alle già esistenti imprese di pesca oceanica (95 navi, per oltre 40 miliardi investiti, con circa 3000 persone imbarcate).

Già a suo tempo il CNEL aveva espresso un parere particolarmente deciso su questo punto della programmazione; infatti esso ritenne che non dovrebbe farsi riferimento ad interventi di società a partecipazione statale che — date le caratteristiche del settore della pesca — non si giustificano « nè sotto il profilo economico, nè sotto quello sociale ».

Conviene qui osservare che le dimensioni di investimento, per ogni unità da pesca oceanica, variano da lire 600 milioni a lire 1.300.000.000 (per le navi maggiori).

Tali navi hanno infatti particolari attrezzature frigorifere per la surgelazione e la conservazione del pescato a -30°; esse sono inoltre provviste di particolari strumenti elettronici per la ricerca del pesce e devono offrire agli equipaggi (anche 30 persone) confortevoli condizioni di abitabilità, in considerazione della durata delle campagne in oceano (70-120 giorni). Aggiungasi inoltre che le gestioni comportano anticipazioni di spesa varianti per giorni di navigazione da lire 250.000 a lire 800.000; il costo di una campagna oscilla pertanto da lire 14 milioni a lire 70 milioni e comporta solidità economiche non indifferenti per le imprese che

gestiscono navi da pesca oceanica, anche in considerazione del fatto che la produzione può qualitativamente variare, in contrasto con i costi costanti delle giornate di pesca.

Con le premesse di cui sopra, è necessario ricordare che nessun Paese occidentale ha ritenuto possibile avviare una formula simile a quella suggerita nel Capitolo XVII della programmazione.

Il programma sostiene la tesi di una produzione nazionale che non riesce a soddisfare i consumi interni, ma in effetti ci pare che tale tesi sia basata su una semplicistica osservazione della formula: produzione interna più importazioni, uguale consumi interni apparenti (facendo nulle le esportazioni). E, infatti, se si guarda all'aumento fortissimo delle importazioni di pesce fresco, congelato o surgelato avutosi negli ultimi anni (64 mila tonnellate nel 1961 e 89 mila nel 1965) si potrebbe concludere in tal senso. Ma le cose non stanno così: piuttosto è da dire che l'indiscriminata politica delle importazioni chiude le possibilità di sviluppo del settore più moderno della nostra pesca, quello della produzione ittica in oceano. Attualmente le massicce importazioni di pescato di origine estera a prezzi nettamente inferiori ai costi della produzione nazionale, (persino, a quanto pare, di pescecane della Russia, venduto poi come pescespada), creano situazioni di squilibrio tra costi e ricavi aziendali, come è dimostrato dal fatto che nessuna impresa di armamento ha potuto applicare nei propri bilanci i coefficienti di ammortamento (elevati recentemente dal 10 al 12,5 per cento) mentre ridotti sono gli accantonamenti per i fondi di ri classifica: ciò significa che l'esercizio non consente neppure la piena copertura dei possibili ammortizzi ed incide, quindi, sul capitale impiegato.

Così stando le cose, è ben difficile concepire l'affitto, da parte dello Stato, di costosi strumenti di produzione, quali le navi oceaniche, che sono impiegate a distanze notevoli dal luogo di residenza del supposto locatario (lo Stato), che possono incorrere in frequenti avarie e che esigono costose e costanti manutenzioni, onde essere autorizzate a navigare dal Registro navale (periodiche ri classifiche). Non può quindi assimilarsi il



noleggio di una nave da pesca oceanica al noleggjo (*charter*) di una nave passeggeri o da trasporto, per le quali esistono schemi internazionali di contratti, validamente sperimentati.

Cade qui opportuno poi ricordare che da vari anni la pesca oceanica italiana si trascina in una crisi gestionale della quale è difficile prevedere la fine. Infatti la flotta da pesca oceanica italiana produce oggi a costi non competitivi con i costi di Paesi a bassi salari (Giappone, Spagna, Portogallo), di Paesi a commercio di Stato (Unione Sovietica, Polonia) o di Paesi con banchi pescosi assai vicini (Mauritania, Senegal, Sud Africa, Canarie, Canada, Norvegia, Danimarca, eccetera).

Tale squilibrio nei costi si è rivelato specie negli ultimi tempi in cui prodotti giapponesi, africani e sovietici sono stati importati in Italia con prezzi CIF inferiori a lire 100 al chilo.

La stessa posizione geografica dell'Italia, lontana oltre 12 giorni dai banchi pescosi più vicini (Mauritania), fa considerare con perplessità l'attività di un settore, che opera in condizioni iniziali sfavorevoli alle quali occorre aggiungere la tendenza dei Paesi di nuova formazione ad estendere viepiù le loro acque territoriali, escludendo dalla pesca il maggior numero di flotte, onde poter direttamente produrre ed esportare. (La Tunisia ha esteso le proprie acque a 70 miglia, la Mauritania ha recentemente espulso la flotta oceanica italiana dalla zona più produttiva, estendendo la fascia costiera a 12 miglia, il Senegal, il Sud Africa e la Costa d'Avorio sembrano orientarsi analogamente, la Guinea ha esteso le sue acque territoriali a 200 miglia, eccetera).

A conferma della precarietà della situazione della pesca oceanica italiana, si danno le numerose insolvenze, presso l'IMI, dei mutui di credito navale, contratti dalla pesca oceanica italiana, con il beneficio di un contributo di interesse statale del 3,5 per cento. Parrebbe che il numero delle insolvenze si aggiri sul 15 per cento delle operazioni stipulate.

È quindi logico supporre che se gli attuali armatori non possono rimborsare all'IMI i

mutui contratti per navi di loro proprietà, ben più difficilmente i pescatori o le cooperative pagheranno ad una società a partecipazione statale il noleggjo di navi a quest'ultima appartenenti, e certamente non ne cureranno le indispensabili manutenzioni.

È facile prevedere che la società a partecipazione statale dovrà dal noleggjo passare alla gestione delle navi da pesca, con risultati economici facilmente immaginabili, date anche le difficoltà di controllo delle operazioni in mare!

Un discorso molto più lungo andrebbe fatto sulla parte programmatica che riguarda la marina mercantile. Intendo però limitare questo discorso a pochi dati essenziali, anche perchè intendo occuparmene con maggiore impegno prossimamente, durante la discussione del bilancio di previsione 1968; ma si deve riconoscere che se vi è un settore in cui la programmazione va fatta, è proprio quello della marina mercantile. Questo settore accusa oggi una notevole sofferenza e bene ha fatto il Parlamento ad approvare le leggi per il rifinanziamento della legge per il credito navale e per la proroga delle disposizioni sul rinnovamento del naviglio mercantile. Ma ben altre provvidenze bisogna attuare, sia perchè dal quarto posto del tonnellaggio mondiale siamo scesi all'ottavo, dopo la Grecia, sia perchè gli altri Paesi che ci precedono già godono degli stessi privilegi e quindi il distacco non si colmerebbe.

Occorre perciò incrementare la formazione di nuovo tonnellaggio, superando le cifre indicate nel programma, ma per far ciò e per far sì che la nostra marina diventi competitiva occorre che tanti vincoli che appesantiscono questo settore vengano rimossi.

I nostri cantieri sono più cari degli altri e più lenti nella consegna. Ebbene, io non sono di quelli che chiedono che vengano aboliti quei vincoli che attualmente obbligano gli armatori a costruire le proprie navi esclusivamente nei cantieri italiani, perchè bisogna pur sostenere la nostra attività cantieristica, ma è necessario renderla meno onerosa, tanto più che gli armatori stranieri che costruiscono le loro navi nei nostri cantieri godono di provvidenze a loro favore, specie nel settore della tassa di esporta-

zione, che spesso superano le agevolazioni di cui godono gli armatori italiani.

Sulla nostra vita marinara gravano poi dei pesi che non trovano riscontro in altri Paesi. Abbiamo un sistema previdenziale ed assistenziale il più costoso del mondo, secondo solo agli Stati Uniti, che però godono di ben altre agevolazioni. Si pensi che in Italia si pagano mensilmente per ogni marinaio 58.000 lire per oneri previdenziali, mentre in Inghilterra se ne pagano 24.000: ciò, unito ad altre passività, fa sì che il costo mensile di un marinaio sia di 251.000 lire, mentre in Inghilterra è di 187.000 lire. E tutto ciò minaccia di aggravarsi perchè la riforma della previdenza marinara, che ha peraltro anche lati buoni, prevede oneri sociali ancora più pesanti, a carico sia degli armatori che dei marittimi; il che ha messo in stato di agitazione l'intero settore marinaio. Come tutto ciò possa conciliarsi con il piano quinquennale di programmazione che afferma la necessità di adottare provvedimenti alleviativi in materia previdenziale, lascio a voi giudicare.

Si rende necessario perciò diminuire il gravame fiscale, che spesso tarpa le ali a qualsiasi iniziativa, (come per esempio la tassazione per le perdite di navi, l'IGE su navi acquistate all'estero), perchè bisogna entrare nell'ordine di idee che, se si vogliono proprio mantenere degli oneri, peraltro spesso molto discutibili, questi dovrebbero essere pagati dalla collettività. Intendo parlare, per esempio, dell'obbligo di tenere sulle navi degli allievi che costano dalle 250 alle 300 mila lire mensili, nella proporzione di uno ogni 4 ufficiali, e che noi poi spesso perdiamo, perchè vanno ad imbarcarsi sulle navi di comodo all'estero.

Altre cause di remore sono il costo del denaro che per gli armatori è molto elevato, per cui una costruzione navale in Italia viene a costare il 15 per cento in più che negli altri Paesi e la concorrenza, che non esito a definire mostruosa, che i servizi di preminente interesse nazionale e i servizi marittimi delle Ferrovie dello Stato, perchè sovvenzionati dallo Stato e largamente tamponati nelle loro falle, fanno all'armamento privato. Si dirà che è un linguaggio, come vorrei di-

re, da « padrone di vapore », ma io lo posso fare in tutta serenità perchè non sono « padrone di vapore », non ho alcun interesse nè diretto nè indiretto, in questo settore, ma parlo come l'uomo della strada. Si vuol dire oggi che lo Stato assolve ad una funzione positiva, « correttiva » della presenza dell'iniziativa privata. Io ritengo che spesso sia la presenza di imprese private che diventa « correttiva » degli sprechi di ricchezza che vengono ogni anno accumulando le iniziative dello Stato: da una parte si distrugge e dall'altra si crea; al limite, consentendo allo Stato di distruggere più di quanto non potrebbe distruggere se non esistesse l'iniziativa privata.

Vi sono poi due altre forti remore alla nostra espansione navale, ma che entrambe, con un po' di buona volontà, potrebbero essere per lo meno attenuate. Oggi i nostri traffici sono in fuga verso il Nord per due ragioni: 1) gli alti costi portuali, che, oserei dire, sono suicidi, in quanto si debbono pagare anche prestazioni che non vengono fatte; 2) il consolidarsi del nuovo servizio detto « containerizzato » che fa sì che molto traffico per il Nord America venga espletato dai porti del Nord Europa, perchè particolarmente attrezzati a questo nuovo tipo di trasporto marittimo. Nei primi tre mesi di questo anno tale carico sarebbe stato di 2.350 tonnellate: la cosa non ha raggiunto, come si vede, cifre preoccupanti, ma se non si provvede a tempo verranno a consolidarsi nuove correnti di traffico, che sarà difficile poi rimuovere.

Non è il caso di soffermarsi sulla *vexata quaestio* dell'alto costo delle operazioni nei nostri porti: è materia incandescente, in cui la politica giuoca un ruolo determinante; ma mi sia lecito esprimere la fiduciosa speranza che, come per il traffico con i contenitori, i nostri operatori sapranno — ed hanno saputo dimostrare come sanno affrontare le difficoltà creando Rivalta Scrivia con soluzioni che si sono imposte all'attenzione del mondo — adeguarsi ai tempi, anche per i problemi delle autonomie portuali si arriverà, nell'interesse di tutti, ad un logico componimento.

Questi sono i problemi principali della marina mercantile italiana, che non chiede protezionismi negatori di libertà, ma, se vi chiede una diminuzione di oneri fiscali, sa di poter dimostrare che la Grecia con questo solo incentivo è balzata a 8.000.000 di tonnellate, superando l'Italia. Non si possono fare miracoli quando si deve sopportare la concorrenza straniera e la concorrenza italiana pagata dallo Stato, ed inoltre, per effetto di provvedimenti a favore dell'esportazione, le navi per gli armatori italiani costano più delle navi costruite per gli armatori stranieri.

Se questi problemi saranno tenuti presenti dal Governo, forse il programma della marina mercantile sarà il solo a dare qualche soddisfazione alle fatiche programmatiche del ministro Pieraccini.

Abbiamo creduto di fare una modesta ma onesta disamina di alcuni lati del piano, che per le ragioni su espresse e per tante altre di cui non ho potuto far cenno, ci lascia profondamente scettici. Ciò però non ci impedisce di rendere omaggio alla sua fatica, signor Ministro, ed alle responsabilità che si è assunto.

Noi liberali non siamo contrari ai piani; fanno parte anzi della nostra struttura mentale e piani ne hanno fatto tutte le Nazioni prima di noi: è determinante lo spirito che anima il piano, nè noi vogliamo pensare che quei mitigamenti apportati al piano nascondano quei propositi velleitari ed eversivi del primitivo piano Giolitti, pronti ad essere rimessi in circolazione.

Già il piano, partito malissimo, migliorato un tantinello poi, per lo meno nelle sue espressioni, è già spesso incappato nelle mille secche della realtà economica europea e mondiale, che avanza. Il piano per esempio poteva non prevedere — ed era logico — le soluzioni del *Kennedy round*, le scadenze comunitarie e relativa politica di programmazione CEE, la liberalizzazione del commercio con l'Est europeo, eccetera, e come questi fatti imponessero un ammodernamento del piano. Ma dopo bisognava pensarci.

Se mi è consentito terminare con un augurio, è che il piano proceda soprattutto con serietà, resistendo al facile demagogismo di

tanti, e che si sappia adeguare la condotta economica ai mezzi ed ai fini che si vogliono perseguire. (*Applausi dal centro-destra*).

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi altri iscritti a parlare, passiamo all'esame degli emendamenti.

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un emendamento tendente a sopprimere i commi terzo, quarto e quinto del paragrafo 127. L'emendamento è già stato svolto. Invito pertanto la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O ,** *relatore.* La Commissione ritiene di dover respingere l'emendamento. In caso contrario aboliremmo autostrade e ferrovie.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti lo emendamento soppressivo presentato dai senatori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollalanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento sostitutivo al paragrafo 127. Se ne dia lettura.

**Z A N N I N I ,** *Segretario:*

*Al terzo comma, sostituire le parole da: « correggendo tuttavia », sino alla fine, con le altre: « nello spirito di quell'armonico coordinamento delle varie componenti previsto dal precedente paragrafo 126 ».*

**P R E S I D E N T E .** I proponenti insistono per la votazione?

**P I N N A .** Sì, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O ,** *relatore.* Siamo contrari, tanto più che l'emendamento è pleonastico poichè i concetti sono già insiti nello spirito della legge.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Nencioni e da altri senatori. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un emendamento aggiuntivo al paragrafo 130. Se ne dia lettura.

**Z A N N I N I ,** *Segretario:*

*Al quarto comma, punto c), aggiungere, in fine, le parole: « nel rispetto dell'unità organizzativa e di gestione dell'Azienda ».*

**P R E S I D E N T E .** L'emendamento è già stato svolto. Invito pertanto la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O ,** *relatore.* La Commissione è contraria.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Si chiede il rispetto dell'unità organizzativa e di gestione dell'azienda; ciò non è assolutamente in contrasto con quanto diciamo noi chiedendo gestioni separate che non implichino affatto la rottura dell'unità di indirizzo dell'azienda. Il Governo è contrario all'emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai se-

natori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un emendamento tendente a sopprimere il quinto comma del paragrafo 130. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

\* **M A G L I A N O T E R E N Z I O ,** *relatore.* Il quinto comma del paragrafo 130 è una conseguenza del comma precedente e contiene un indirizzo generale universalmente applicato. Abolire il comma significherebbe abolire questo principio, quindi la Commissione è contraria all'emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere l'avviso del Governo.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dai senatori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un altro emendamento al paragrafo 130. Se ne dia lettura.

**Z A N N I N I ,** *Segretario:*

*Al sesto comma, sopprimere le parole: « particolarmente per quanto riguarda le merci. Le brevi percorrenze si dovranno utilizzare di preferenza per i trasporti di massa ».*

**P R E S I D E N T E .** L'emendamento è già stato svolto. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

\* M A G L I A N O T E R E N Z I O , *relatore*. La Commissione ritiene che non sia possibile accogliere l'emendamento perchè si tratterebbe di abolire la specializzazione e conseguentemente rinunciare al miglior utilizzo delle possibilità delle ferrovie.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Si tratta di qualificazioni importanti alle quali il Governo non può rinunciare. Pertanto il Governo è contrario all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppessivo presentato dai senatore Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un emendamento soppessivo al paragrafo 132. Se ne dia lettura.

Z A N N I N I , *Segretario*:

*Al primo comma, sopprimere le parole: « la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di servizi comprensoriali ».*

P R E S I D E N T E . L'emendamento è già stato svolto. Invito pertanto la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

\* M A G L I A N O T E R E N Z I O , *relatore*. La tendenza alla formazione di consorzi, che qui si vorrebbe abolire, è già applicata in parte dalle aziende attraverso i cosiddetti *pulls*. Quindi noi riteniamo di dover respingere l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere l'avviso del Governo.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione econo-*

*mica*. Il Governo concorda con la Commissione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppessivo presentato dai senatori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento sostitutivo al paragrafo 132. Se ne dia lettura.

Z A N N I N I , *Segretario*:

*Sostituire il secondo comma con il seguente:*

« L'istituto della concessione dovrà essere adeguato alle esigenze di una organizzazione dei servizi di trasporti che tenga conto dello sviluppo maggiore raggiunto nell'ultimo periodo e della congestione del traffico: dovranno pertanto essere eliminate, per quanto è possibile, le duplicità dei servizi, con lo spostamento delle doppie linee su altri punti della rete stradale nazionale, dove dovranno eliminarsi servizi ferroviari assolutamente anti-economici; l'estensione della rete nelle zone in via di industrializzazione e di sviluppo; il parallelo adeguamento della viabilità ordinaria alle esigenze dello sviluppo economico delle autostrade, ivi comprese le autostazioni.

Si rende ancora necessario, per permettere un riordinamento concreto dei servizi, concedere una riduzione sulla imposta di fabbricazione sul carburante; la revisione dei canoni postali per adeguarli all'effettivo costo del servizio; il regolamento del traffico in funzione del riconoscimento della priorità del trasporto collettivo pubblico rispetto a quello privato ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

MAGLIANO TEREZIO, *relatore*. Il parere della Commissione è negativo perchè i concetti contenuti nell'emendamento sono già espressi nella legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere lo avviso del Governo.

CARON, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo è contrario. C'è in questo emendamento una serie di questioni concernenti altri capitoli, per cui non sembra assolutamente di poter accettare l'emendamento.

MAGLIANO TEREZIO, *relatore*. Signor Presidente, la parte interessata vorrebbe che questa loro indicazione fosse accolta come raccomandazione. Ritengo che nelle leggi esecutive si possa accoglierla; comunque, nelle future leggi, perchè non si può certo inserire nel piano.

PRESIDENTE. D'accordo, penso che anche il Governo non avrà difficoltà ad accettare questa raccomandazione per il futuro. Poichè i proponenti non insistono nell'emendamento, si intende che l'abbiano ritirato.

I senatori Chiariello e Massobrio hanno presentato un emendamento soppressivo del terzo comma del paragrafo 132. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

MAGLIANO TEREZIO, *relatore*. Siamo contrari. Qui vi è un'opposizione alle regioni che sono previste dalla Costituzione.

CARON, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Sono d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dai senatori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Adamoli, Vidali e Fabretti sono stati presentati due emendamenti al paragrafo 133. Se ne dia lettura.

BONAFINI, *Segretario*:

*Al quinto comma, sostituire le parole: « da un milione ad un milione e mezzo di tonnellate », con le altre: « a cinque milioni di tonnellate ».*

*Sostituire il sesto comma con il seguente:*

« Quanto ai servizi marittimi sovvenzionati il programma deve porsi l'obiettivo di fare della flotta di P.I.N. la protagonista della piena ripresa dell'attività marinara del nostro Paese, secondo i seguenti indirizzi:

1) creazione di un unico Ente comprendente le attuali quattro società di P.I.N. e le flotte della Finsider e dell'ENI;

2) conquista di traffici regolari specie verso i Paesi del terzo mondo ed i Paesi socialisti;

3) riorganizzazione degli apparati commerciali e amministrativi, colpendo ogni forma di parassitismo burocratico ».

PRESIDENTE. Questi emendamenti sono stati già illustrati. Invito pertanto la Commissione ad esprimere su di essi il proprio avviso.

\* MAGLIANO TEREZIO, *relatore*. La Commissione ritiene che la valutazione del Governo sia la più idonea, la più ponderata e la più aderente alla realtà e alle richieste del settore; respinge pertanto la sostituzione richiesta dagli emendamenti presentati al paragrafo 133.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere l'avviso del Governo.

CARON, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Onorevole Presidente, dopo il lungo discorso, così circostanziato, di un uomo che cono-

sce bene questo settore, quale il senatore Adamoli, ritengo di non poter rispondere con un secco no, ma di dover dire che sembra molto più realistico quello che noi proponiamo. Quando parliamo di passare a 5 milioni di tonnellate, si esprime più un auspicio che un qualche cosa che sia realmente ottenibile nel quinquennio. E quanto ha detto il Ministro della marina mercantile a tal proposito va valutato nel contesto del discorso più che come una possibilità di realizzazione nell'arco temporale del piano.

Le do atto che la tendenza da parte delle marinierie del mondo è quella di un aumento della flotta ed è in questa direzione che si muove anche la nostra; ma in un programma che non voglia essere quello che è stato chiamato, da avversari o da amici, un libro dei sogni, è opportuno essere molto prudenti e realistici. Per questo motivo, siamo contrari all'emendamento.

**A D A M O L I .** Lo sviluppo della marina è un sogno!

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento sostitutivo, presentato dai senatori Adamoli, Vidali e Fabretti, del quinto comma. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo del sesto comma, presentato dagli stessi senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Passiamo al paragrafo 134. Da parte dei senatori Adamoli, Vidali e Fabretti è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I ,** *Segretario:*

*Sostituire il terzo comma con il seguente:*

« Il programma mira ad ottenere l'organizzazione di un sistema portuale nazionale, fondato sulla gestione democratica dei porti e sulla organizzazione regionale di questa. Perciò si rende necessaria la costituzione di enti portuali regionali, di emanazione democratica, quali componenti della strumenta-

zione pubblica della programmazione economica, nel quadro di una visione unitaria di tutto il sistema portuale; a questi dovrà essere affidata la gestione diretta di tutte le operazioni portuali e il compito di sviluppare ed ammodernare le attrezzature inerenti il lavoro portuale, confermando la riserva di lavoro nei porti alle compagnie; considerando questa come istanza fondamentale dell'ordinamento pubblico dell'attività portuale ».

**P R E S I D E N T E .** Questo emendamento è già stato illustrato e sia la Commissione sia il Governo hanno espresso il loro avviso. Metto pertanto ai voti l'emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Chiariello e Massobrio è stato presentato un emendamento sostitutivo al terzo comma del paragrafo 134. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I ,** *Segretario:*

*Al terzo comma, sostituire le parole: « di interesse nazionale e », con le altre: « che dovranno essere adeguati all'aumentato volume dei traffici nazionali ed internazionali, specialmente con l'Europa centrale; a quest'ultimo proposito si rileva che i nostri porti devono essere posti in grado di assorbire una quota di traffici da e per il centro Europa molto maggiore di quella attuale e che ciò deve essere ottenuto nel più ampio quadro dell'area economica europea unificata. Si dovrà inoltre conseguire ».*

**P R E S I D E N T E .** Anche questo emendamento è stato già illustrato. Invito pertanto la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O ,** *relatore.* La Commissione è contraria.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo presentato dai senatori Chiariello e Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Adamoli, Vidali e Fabretti è stato presentato un emendamento aggiuntivo dopo il terzo comma del paragrafo 134. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I, *Segretario:*

*Dopo il terzo comma, inserire il seguente:*

« Conseguentemente è necessaria l'elaborazione di un piano nazionale dei porti che affronti e risolva le attuali gravi deficienze e prospetti l'indispensabile sviluppo futuro in rapporto agli obiettivi generali della programmazione e alla esigenza di risolvere il problema dell'arretratezza del meridione e degli squilibri territoriali e settoriali ».

P R E S I D E N T E. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

M A G L I A N O T E R E N Z I O, *relatore.* La Commissione non è d'accordo, perchè le enunciazioni sono già contenute nel piano.

P R E S I D E N T E. Il Governo ha già espresso il suo parere contrario. Metto pertanto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Adamoli ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Adamoli, Vidali e Fabretti è stato presentato un emendamento sostitutivo del quinto comma del paragrafo 134. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I, *Segretario:*

*Sostituire il quinto comma con il seguente:*

« Insieme ai problemi strutturali e funzionali dovrà essere rivista l'attuale legisla-

zione, apportando a questa tutte quelle modifiche che si rendano necessarie ».

P R E S I D E N T E. Anche su questo emendamento la Commissione e il Governo si sono già espressi in senso contrario. Lo metto pertanto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollalanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento aggiuntivo al paragrafo 134. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I, *Segretario:*

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

« Tuttavia tenendo conto delle previsioni contemplate sul Piano cosiddetto azzurro che prevedevano un ammontare globale di investimenti di circa mille miliardi, occorrerà predisporre delle ulteriori fonti di finanziamento che rapidamente adeguino i finanziamenti alle improrogabili esigenze dei porti italiani ».

P R E S I D E N T E. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

M A G L I A N O T E R E N Z I O, *relatore.* La Commissione è contraria.

C A R O N, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario per la cifra che viene qui indicata, perchè anche questa è assolutamente fuori di ogni reale possibilità nel quinquennio.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Nencioni ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Passiamo al paragrafo 135. Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Croll-



lalanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi sono stati presentati due emendamenti aggiuntivi. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I**, *Segretario*:

*Al secondo comma, aggiungere, in fine il seguente periodo: « All'uopo saranno costruiti efficienti eliporti nelle zone di maggior traffico ».*

*Al quarto comma, aggiungere, in fine il seguente periodo: « In particolare occorrerà potenziare ed adeguare alle crescenti esigenze di traffico gli aeroporti di Napoli, Palermo, Catania, Reggio Calabria e Cagliari ».*

**P R E S I D E N T E**. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sugli emendamenti in esame.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O**, *relatore*. Signor Presidente, se esiste nel piano una previsione dell'uso degli elicotteri, evidentemente si dovranno prevedere degli atterraggi; quindi la richiesta è pleonastica.

Il piano poi prevede il potenziamento degli aeroporti, quindi non penso che escluda gli aeroporti di Napoli, Palermo, Catania eccetera.

**P R E S I D E N T E**. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere lo avviso del Governo.

**C A R O N**, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Noi siamo certamente d'accordo con lo spirito di quanto viene richiesto, ma il piano non può entrare nei dettagli. Quindi siamo contrari non al contenuto, ma alla formulazione dell'emendamento.

**P R E S I D E N T E**. Senatore Grimaldi, insiste per la votazione degli emendamenti?

**G R I M A L D I**. Insisto per la votazione del primo emendamento al paragrafo 135 e ritiro il secondo emendamento allo stesso pa-

ragrafo, considerando che esso può essere accolto come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E**. Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 135 presentato dai senatori Nencioni, Basile, Cremisini ed altri. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento aggiuntivo al paragrafo 138. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I**, *Segretario*:

*Aggiungere il seguente periodo: « La predetta percentuale dovrà essere suscettibile di un sollecito necessario incremento, tenuto conto del carattere prioritario degli investimenti relativi al settore dei trasporti, sicchè nel quadro di ulteriori introiti dovrà essere riservata un'adeguata aliquota al predetto settore ».*

**P R E S I D E N T E**. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O**, *relatore*. Di questo problema non si può tener conto in questo piano; caso mai, se ne parlerà dopo il 1970.

**P R E S I D E N T E**. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere l'avviso del Governo.

**C A R O N**, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo è contrario.

**P R E S I D E N T E**. Metto ai voti lo emendamento presentato dai senatori Nencioni, Basile, Cremisini ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollalanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un altro emendamento aggiuntivo al paragrafo 138. Se ne dia lettura.

**BONAFINI**, Segretario:

*Aggiungere i seguenti commi:*

« Al fine di facilitare il rinnovamento del materiale rotabile alle aziende che esercitano, mediante autoveicoli, il trasporto professionale di merci su strada, sono previsti — per il prossimo quinquennio — premi e facilitazioni sui finanziamenti secondo i seguenti importi:

a) 30 miliardi, per premi di demolizione dei veicoli usati in ragione del 10 per cento del prezzo di acquisto del nuovo veicolo.

L'importo realizzato con la cessione del veicolo usato resta attribuito al proprietario del veicolo, e ciò indipendentemente dal premio di demolizione;

b) 220 miliardi, per credito da concedere nella misura del 70 per cento dell'intero prezzo di acquisto del veicolo e da estinguere in otto anni all'interesse del 2 per cento ».

**PRESIDENTE**. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

**MAGLIANO TRENZIO**, relatore. La Commissione è contraria.

**CARON**, Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica. Il Governo è nettamente contrario.

**PRESIDENTE**. Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo al paragrafo 138 presentato dai senatori Nencioni, Basile, Cremisini ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

**CORNAGGIA MEDICI**. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**CORNAGGIA MEDICI**. Signor Presidente, appare nel programma economico nazionale al capitolo XI, paragrafo 135, un accenno ai trasporti aerei. Prendo la parola, con la velocità che ella cortesemente mi comanda, per dire che il Parlamento deve cogliere questa occasione per avere sempre più presenti le necessità dell'aviazione che crescono in proporzione geometrica.

Bisogna provvedere agli aeroporti, all'assistenza al volo, all'intensificazione delle linee di carattere nazionale, regionale e locale, anche con elicotteri, come dice il piano; ma soprattutto, come afferma il piano stesso, nell'ultima parte del paragrafo 135, dovrà essere presa in considerazione la possibilità di concedere incentivi all'industria aerospaziale, il che vuol dire all'industria aeronautica e a quella spaziale.

Ho preso la parola non per la vanità del dire, ma perchè resti traccia della volontà del Parlamento di avere presenti e risolvere queste problematiche. (*Vivi applausi dal centro*).

**PRESIDENTE**. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il capitolo XI. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

#### **Approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 2337**

**TRABUCCHI**. Domando di parlare.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**TRABUCCHI**. La 5ª Commissione ha approvato questa mattina in sede referente il disegno di legge n. 2337 per la conversione in legge del decreto-legge concernente la tassazione dei prodotti dell'agricoltura sia in sede di Mercato comune, sia fuori del Mercato comune e la modifica delle tariffe doganali ed ha incaricato il relatore, che sono io stesso, di venire a riferire in Assemblea

sull'argomento. Chiedo pertanto che per tale disegno di legge sia adottata la procedura urgentissima, in modo che esso possa essere discusso congiuntamente con l'altro provvedimento n. 2336, per il quale è stata adottata la stessa procedura nella seduta di ieri.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono osservazioni, la richiesta del senatore Trabucchi è accolta.

### Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione del disegno di legge sul programma economico nazionale.

Passiamo al capitolo XII. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I , *Segretario* :

## CAPITOLO XII.

### POSTE E TELECOMUNICAZIONI

**139.** — L'intervento pubblico nel settore delle poste e telecomunicazioni si propone di adeguare gli impianti e le attrezzature tecniche alle mutate esigenze — specie nei centri di maggior traffico — e di diffondere e rafforzare le reti di comunicazione nelle zone di più recente sviluppo industriale e turistico, con particolare riguardo al Mezzogiorno.

Nel quinquennio 1966-70 gli investimenti nel settore delle poste, telegrafi e servizi radioelettrici, escluse le opere edilizie — che nel Capitolo V sono incluse nell'edilizia pubblica — ammonteranno a 80 miliardi, destinati all'adeguamento degli impianti.

Si dovranno realizzare le opere più urgenti, comprendenti la costruzione dei principali edifici, l'estensione dei sistemi di meccanizzazione e di automazione per lo smistamento della corrispondenza e l'ammodernamento e il rinnovo di linee, cavi e impianti, nonché la manutenzione straordinaria degli edifici.

Si dovrà inoltre conferire all'Azienda Autonoma delle Poste e delle Telecomunicazioni un maggiore assetto organizzativo e funzionale, ampliandone l'autonomia e assicurandole una gestione più spiccatamente economico-produttivistica, secondo quanto previsto nel provvedimento all'esame delle Camere.

Al servizio internazionale delle telecomunicazioni saranno inoltre assicurati adeguati investimenti, parte dei quali, saranno destinati ad esperimenti di comunicazioni per mezzo di satelliti artificiali, e parte al potenziamento delle attrezzature e degli impianti dell'Italcable.

**140.** — Nel servizio telefonico, sono previsti nel quinquennio investimenti complessivi per 640 miliardi di lire, dei quali 60 per l'Azienda di Stato, la quale potrà portare a termine il programma che assicurerà entro il 1970 la realizzazione di un servizio telefonico senza attesa tra tutti i maggiori centri nazionali.

Gli investimenti nei servizi in concessione permetteranno un sensibile sviluppo dell'automazione dei servizi urbani ed extraurbani, l'assorbimento delle domande giacenti e il soddisfacimento delle nuove richieste di allacciamento.

Una maggiore funzionalità del sistema telefonico richiede che si giunga ad un più soddisfacente assetto dei rapporti tecnico-funzionali intercorrenti tra i servizi gestiti dallo Stato e quelli in concessione.

**141.** — Infine nel settore radiotelevisivo, che ha già raggiunto un apprezzabile grado di sviluppo e che non prevede nel quinquennio l'attuazione della televisione a colori, gli investimenti si aggireranno sui 40 miliardi di lire.

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

M A S S O B R I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il settore delle poste e telecomunicazioni meritava, a nostro giudizio, previsioni programmatiche più dettagliate ed esaurienti.

Dobbiamo invece notare che il capitolo XII si esaurisce in un testo di una trentina di righe nel quale si accenna soltanto alle tre attività postale, telefonica e radiotelevisiva ed alla spesa programmata per ciascuno di questi mezzi di comunicazioni senza esami e nessun argomento, senza dare indicazioni sulle scelte governative in ordine alla soluzione dei principali problemi del settore ed anzi, addirittura, senza nominare affatto alcuni tra i più importanti punti.

Per quanto riguarda in particolare il settore postale non possiamo non concordare con l'affermazione del piano dove è detto che « si dovrà conferire all'Azienda autonoma delle poste e telecomunicazioni un maggior assetto organizzativo e funzionale, ampliandone l'autonomia e assicurandole una gestione più spiccatamente economico-produttivistica ».

In effetti, l'esigenza di una migliore organizzazione funzionale, di un servizio più agile e razionale e di una gestione più economica è sentita da tutti, dall'utente al dipendente delle poste e telecomunicazioni. Purtroppo, invece, il nostro servizio postale nonostante l'encomiabile impegno del Ministro è ancora tra i più lenti e fra i più burocratizzati di Europa. A questo proposito è importante risolvere il problema della meccanizzazione e quello, molto complesso, del personale, anche al fine di evitare che si riproducano periodicamente le grandiose agitazioni che paralizzano, poi, per lungo tempo questo importantissimo servizio pubblico.

La Commissione istituita dal Ministro per la riforma burocratica ha proposto di articolare il servizio su due aziende, dotate di larga autonomia, delle quali una per il servizio postale propriamente detto e per l'attività di raccolta del risparmio e l'altra per i servizi telegrafici e di comunicazione radioelettrica. Questa proposta è indubbiamente interes-

sante per la maggiore agilità che conferirebbe al servizio, ma non si riesce assolutamente a capire (nè è spiegato nel testo del programma o nella relazione) per quale ragione si vuole spezzare l'unità del servizio. A nostro avviso ciò servirebbe soltanto a duplicare il costo della direzione aziendale, dovendosi raddoppiare molti uffici e a confondere le idee per quanto riguarda i servizi e i costi comuni.

Inoltre, ci rendiamo perfettamente conto della limitatezza dei mezzi a disposizione di fronte all'imponenza delle esigenze. Tuttavia, la necessità di adeguare il nostro servizio postale a quello dei Paesi più progrediti ed, in particolare, a quello degli altri Paesi della CEE, avrebbe a nostro avviso meritato una ben maggiore considerazione.

Passando, ora, ad esaminare l'importante settore telefonico troviamo che, anche qui, il problema principale è quello dell'assetto della gestione. In proposito, l'esperienza insegna che la formula IRI, pur con tutti i suoi difetti, è preferibile perchè permette di assicurare una gestione più agile di quella delle aziende autonome senza perdere di vista le esigenze di economicità ed efficienza, pur senza trascurare le sacrosante esigenze sociali di servire le zone più disagiate e periferiche. Per questi motivi, concordiamo con il parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro che la soluzione del problema debba ricercarsi anche nel quadro di una possibile unificazione del sistema nell'ambito della società concessionaria.

Gli investimenti previsti nel settore telefonico ammontano nel quinquennio a 660 miliardi, dei quali 60 di competenza della Azienda di Stato a 600 della concessionaria. Si tratta di somme molto ingenti e stupisce di leggere che esse serviranno appena a realizzare entro il 1970 un servizio telefonico senza attesa tra tutti i maggiori centri nazionali, mentre l'automazione dei servizi urbani ed extraurbani — teleselezione — registrerà un sensibile sviluppo.

Ciò significa che un investimento per i telefoni, che rappresenta l'84,6 per cento del totale di tutti gli investimenti del settore poste e telecomunicazioni, equivalente al 3,6 per cento di tutti gli investimenti sociali in

programma, servirà soltanto a ridurre le attese per le comunicazioni tra i maggiori centri. Resteranno quindi esclusi i centri non maggiori e la teleselezione sarà ancora ben lontana dall'essere estesa a tutto il territorio nazionale.

Resta il settore radiotelevisivo che ha una enorme importanza per l'influenza che ha sulla pubblica opinione. Si comprendono facilmente quindi i motivi per i quali lo Stato si riserva il monopolio dell'esercizio della radio e della televisione. Noi riteniamo invece che, data la sostanziale affinità con la stampa, si dovrebbe consentire la creazione di reti indipendenti di radio e soprattutto di telediffusione.

A tutto ciò si aggiunga che lo Stato cerca di influenzare in tutti i modi possibili la stampa (e purtroppo spesso vi riesce) e così si avrà un quadro molto nero della reale situazione della libera informazione in Italia. Ecco un campo dove sono veramente necessarie delle riforme che il nostro Governo, probabilmente, non farà mai!

Della televisione a colori ne parla la relazione di maggioranza e quella comunista, ma le conclusioni sono negative, in quanto non si prevede la sua attuazione nel quinquennio. Avremmo preferito che, in considerazione dell'evoluzione e dello sviluppo che investe continuamente il settore televisivo, la possibilità di attuare la televisione a colori in Italia fosse tenuta in considerazione e non esclusa, come è stato fatto.

Un altro problema di rilevante interesse, che merita, a nostro avviso, la migliore attenzione del Governo, riguarda il servizio trasmissione dati, mediante elaboratori elettronici. A sostegno dell'importanza che assume il sistema trasmissione-dati diremo che esso è già stato attuato in diverse Nazioni, con particolari benefici per gli operatori economici di quelle Nazioni, il che sta a dimostrare e confermare il contributo che il progresso tecnico può dare a sempre più stretti e fruttuosi rapporti economici.

In Italia, nonostante le numerose istanze dei nostri operatori economici, detto servizio non ha ancora trovato attuazione, il che pone gli operatori economici italiani in condizioni di rilevante inferiorità e disagio, rispetto agli operatori economici stranieri.

Siamo a conoscenza che l'Italia ha già sperimentato detto sistema di trasmissione-dati, con due collegamenti su circuiti telefonici delle apposite apparecchiature, tra Milano e Mosca e Milano-Vasteras (Stoccolma).

Desideriamo porre in evidenza che, nonostante la rilevante distanza tra le località collegate tra di loro, a cui mi sono riferito, il funzionamento del sistema avviene con il semplice spostamento di una levetta applicata sulle apparecchiature collegate alle due estremità.

Signor Ministro, gli operatori economici italiani chiedono di essere posti alla pari con i colleghi stranieri, cosa che appare a noi logica e giusta.

Concludendo, per i motivi che abbiamo esposto, noi liberali, pur concordando in alcuni punti con le scelte e le impostazioni del XII capitolo, poste e telecomunicazioni, del piano, non possiamo approvare detto capitolo nel suo complesso; anzi riteniamo che esso dovrebbe essere molto più ampio ed esauriente sui punti controversi che vengono invece trascurati; che gli stanziamenti sono stati distribuiti in base ad un criterio che ci sfugge e che non è stato comunicato dal Governo, e sul quale formuliamo quindi riserve; che l'utilizzazione dei capitoli nel settore telefonico non sia razionale, sembrano sproporzionata ai risultati che ci si propone di raggiungere; che il settore della radio-telecomunicazione nelle mani dello Stato sia inutile ed anzi pericoloso per il corretto funzionamento della vita democratica; che gli investimenti, tenuto conto della possibile attuazione della televisione a colori, dovranno essere maggiorati.

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

**V E R O N E S I .** Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il capitolo II al paragrafo 141 detta in maniera sintetica: « Infine nel settore radiotelevisivo, che ha già raggiunto un apprezzabile grado di sviluppo e che non prevede nel quinquennio l'attuazione della televisione a colori, gli investimenti si aggireranno sui 40 miliardi di lire ». Questo inciso noi dovremmo oggi approvare al Senato mentre l'Europa vuol

fare del 1967 il suo grande anno televisivo con la comparsa in autunno della televisione a colori, pur senza, peraltro, colmare in questo campo il distacco che la separa dagli Stati Uniti, dove da oltre cinque anni vengono effettuate già regolari trasmissioni a colori.

Noi riteniamo che questo perfezionamento del servizio che dovrebbe essere attuato rappresenta un indispensabile progresso tecnico in un settore che forse più della stampa, del cinema e della radio, esercita una profonda influenza sugli uomini, sul loro sistema di vita e di pensare, quale strumento di distrazione, di informazione e di educazione, quanto meno come principio di fondo, perchè, spesso, per quanto riguarda la radiotelevisione italiana, nella realizzazione vi sono numerosi difetti ed errori.

Mentre in Austria, in Francia, nella Germania federale, in Gran Bretagna, in Olanda, nell'Unione Sovietica e negli Stati con essa collegati si è deciso entro l'anno a fare questo passo sulla via del progresso, in Italia, unica tra i Paesi del Continente europeo, sembra si voglia per ora restare fuori da questa civile competizione, paventando chissà quale cataclisma nella nostra economia nel caso ci si dovesse incamminare, come stiamo richiedendo con il nostro emendamento, sulla via della realizzazione della televisione a colori.

Si è affermato, infatti, che il nostro Paese non può permettersi il lusso di un costosissimo servizio, mentre tanti e tanti altri problemi più urgenti aspetterebbero di essere risolti. Tale preoccupazione è nata da iperboliche cifre: 3.500.000 nuovi apparecchi a colori nel quinquennio 1967-71 per una spesa di circa 2 miliardi dei quali l'80 per cento da gravare sulla bilancia commerciale a causa delle importazioni di alcune componenti di questi apparecchi che non sarebbero o non potrebbero venire costruite nel nostro Paese. Queste sono le cifre addotte alla Camera dall'onorevole Anderlini a sostegno dell'emendamento presentato insieme all'onorevole La Malfa al capitolo XII, paragrafo 141, mirante a procrastinare a dopo il 1970 l'entrata della televisione a colori in Italia. Questo emendamento, per la ve-

rità, venne approvato in un periodo in cui si risentivano influssi per una congiuntura negativa più pesante dell'attuale e queste cifre turbarono indubbiamente quel ramo del Parlamento tanto da indurlo ad approvare l'emendamento stesso senza una seria, meditata valutazione delle conseguenze dirette e indirette che sarebbero potute scaturire e che stanno scaturendo da una affrettata votazione se ed in quanto noi, per la nostra parte, non la correggeremo.

Debbo riconoscere che anche la nostra parte politica rimase allora perplessa di fronte alle cifre esposte; però, da allora le polemiche sulla stampa e le documentate precisazioni dell'Anie, l'associazione dei produttori di radio e televisione, hanno ridimensionato le cifre stesse e quindi il problema. Lo stesso onorevole Anderlini ha in parte riconosciuto il suo errore affermando che, in effetti, nel quinquennio il mercato italiano sarebbe in grado di assorbire un milione di televisori con una spesa complessiva di 400 miliardi. Noi riteniamo che anche queste cifre — successivamente riconosciute dall'onorevole Anderlini — peccano di eccesso, poiché da studi di mercato condotti in tutti i Paesi europei e dai consuntivi dei primi cinque anni del mercato americano risulta che ogni mercato potrebbe assorbire un 7,5 per cento rispetto ai televisori in bianco e nero esistenti alla fine del 1966.

Pertanto, sul mercato italiano nel quinquennio potrebbero essere collocati un massimo di 500 mila televisori, per una spesa complessiva non superiore ai 250 miliardi, atteso — per comodità e semplificazione di calcolo — che il prezzo dei televisori rimarrà nel quinquennio sulla costante delle 500 mila lire per unità.

Tali previsioni sembrano ormai comunemente accettate: qualificati esponenti della maggioranza hanno anche formulato loro osservazioni basandosi proprio sulle cifre da me esposte.

Riportate le cifre nel loro ordine naturale è necessario ora valutare se esiste ancora un problema o se questo problema, come noi affermiamo, è stato artatamente creato. Bisogna cioè accertare gli influssi che potrà avere questa spesa di 150 miliardi nel trien-

nio 1967-70, vale a dire di 50 miliardi annui, sulla struttura dei consumi privati, sugli investimenti produttivi e quindi sul sistema economico generale. Cinquanta miliardi annui rappresentano poco più dell'1 per mille dei consumi privati, per cui non possono minimamente incidere sulla struttura dei consumi stessi.

Altro argomento che, a nostro avviso, bisognerebbe sfatare è quello degli influssi psicologici che tale spesa potrebbe produrre nello spirito imitativo del cittadino medio italiano. Ci permettiamo di non condividere questa preoccupazione perchè abbiamo fondata fiducia, peraltro basata sui fatti dell'esperienza, nelle qualità del popolo italiano.

Lo sviluppo graduale ed uniforme avutosi nelle vendite dei televisori in bianco e nero ne è la migliore riprova: la domanda di tali apparecchi si è estesa in arco temporale omogeneo, aumentando gradualmente con il diminuire del prezzo, raggiungendo soltanto in questi ultimi anni uno *standard* apprezzabile ed adeguato al reddito medio del cittadino italiano.

Lo stesso andamento progressivo si è avuto nel settore degli elettrodomestici, la cui diffusione capillare è stata raggiunta grazie al basso prezzo attualmente raggiunto dagli stessi. La riprova è data dal mercato delle lavastoviglie, la cui ristrettezza è dovuta al loro prezzo relativamente alto rispetto ad altri elettrodomestici.

Il prezzo del televisore a colori non permetterà quindi una diffusione tale da distorcere la struttura dei consumi e da influire sul risparmio dei cittadini. Infatti noi presumiamo che nei primi anni soltanto una ristretta cerchia di cittadini, con un reddito più elevato della media, potrà acquistare lo apparecchio senza distrarre la spesa dal risparmio e quindi dagli investimenti produttivi, ma forse convogliando una minima parte della sua liquidità verso questo bene di consumo durevole. Vale a dire che questa preferenza non potrà incidere per definizione sugli investimenti infrastrutturali.

Per quanto concerne il problema degli investimenti si è affermato che la messa in cantiere di un programma impegnativo equivarrebbe alla distrazione da altri settori di

grosse cifre quali quelle necessarie al finanziamento dell'opera in generale.

Tale affermazione, a nostro avviso, è destituita di qualunque fondamento poichè ci risulta che la Rai-TV ha da tempo effettuato i suoi investimenti per la televisione a colori, tanto da essere in grado di mettere in onda programmi a colori senza ulteriori spese. I 40 miliardi di investimenti previsti nel piano nel quinquennio per la Rai-TV non verranno, pertanto, superati e quindi non potrà essere intaccata la coerenza del piano neppure dal lato degli investimenti, come abbiamo dimostrato non esserlo dal lato dei consumi.

Se le valutazioni che scaturiscono dal lato dei consumi e degli investimenti complessivi non possono destare alcun allarme, nel caso della messa in onda entro la fine dello anno 1967 di trasmissioni a colori, dobbiamo indagare quali influssi potranno derivare alle industrie del settore da un rinvio delle trasmissioni stesse a dopo il 1970. L'industria radio-televisiva, che fa parte del più vasto settore elettronico, fonda la sua esistenza su un rapido progresso in cui le innovazioni tecnologiche si susseguono a ritmo accelerato, ed è inoltre da tale industria che quella elettronica riceve stimolo ed impulso anche per la sperimentazione in altri campi.

L'industria italiana sia degli apparecchi che dei componenti oggi può stare alla pari con tutta l'industria europea del settore, sia sul piano tecnologico che qualitativo.

Prova ne è il crescente sviluppo delle esportazioni che negli ultimi anni hanno di gran lunga superato le importazioni.

Il suo notevole sviluppo tecnologico risulta più evidente se si considera che le maggiori esportazioni sono rivolte verso i Paesi del MEC e dell'EFTA, cioè su mercati in cui esistono industrie altamente competitive. Tale opera di penetrazione e sviluppo è frutto di anni di lavoro compiuto dai tecnici e dalle maestranze del settore che ammontano ad oltre ventimila.

La televisione a colori, dunque, più che costituire un consumo opulento, rappresenta un perfezionamento di un servizio che potrà aprire notevoli prospettive di lavoro

e di produzione per l'industria elettrotecnica ed elettronica e costituire un importante progresso tecnologico nella attività del settore. Di tali prospettive pare che si siano resi conto tutti i Paesi europei, non esclusi quelli del blocco orientale che non si possono certo accusare di mania consumistica.

La vitalità di questa industria, infatti, è strettamente legata alla sua possibilità di tenersi aggiornata al continuo sviluppo tecnologico, di cui la televisione a colori rappresenta oggi quello fondamentale. Nel caso, quindi, che l'industria italiana dovesse partire con un sensibile ritardo rispetto a quella degli altri Paesi europei, i riflessi negativi nel campo dell'esperienza tecnica sarebbero gravissimi e potrebbero compromettere la stessa possibilità di sviluppo e di attività. Siamo in un settore in cui non ci si può permettere il lusso di una stasi senza che la concorrenza straniera ne approfitti.

Gradirei che su questo punto sia il relatore che il Governo rispondessero non con ragionamenti di carattere aprioristico, ma con degli argomenti obiettivamente fondati su analisi e su studi fatti.

L'inizio delle trasmissioni dopo il 1970 significherebbe far perdere tre anni di esperienza al settore, durante i quali nei Paesi concorrenti il progresso delle industrie in questione consentirebbe loro di penetrare in Italia con un prezzo di vendita molto minore di quello che potrebbero praticare i nostri produttori. Conseguenza logica, la perdita del mercato interno per l'industria italiana e un aggravio della bilancia commerciale del prezzo di tutto l'apparecchio e non soltanto di alcuni componenti attualmente non prodotti in Italia, che rappresentano soltanto il 24 per cento del prezzo complessivo del televisore a colori, percentuale largamente compensabile dall'esportazione.

A questo proposito si afferma, pretestuosamente, che l'industria italiana in questi anni di forzato riposo potrebbe iniziare la costruzione dei componenti — in modo particolare i cinescopi — che attualmente dovrebbero essere importati. Ma come è possibile che si possano fare degli investimenti senza avere delle logiche previsioni di mer-

cato? A parte il fatto che per poter impiantare una lavorazione di tali componenti è necessario per qualunque industria l'esistenza di un mercato interno, che invece non si vuole far nascere, per cui non si comprende perchè si pensi di evocare fantasmi autarchici che, a nostro avviso, sono stati sempre negativi per il nostro Paese. Se pertanto la televisione a colori non è che il necessario sviluppo tecnologico di un servizio già esistente, il suo affossamento sarebbe in stridente contrasto con le direttive dello stesso piano quinquennale, mirante ad un maggiore sviluppo tecnologico del Paese; quindi, se il Governo non ci desse su questo punto il suo parere favorevole, non comprenderei come potrebbero inquadrarsi le dichiarazioni che che il ministro Pieraccini faceva proprio ieri qui in Aula a proposito della ricerca scientifica.

In definitiva l'industria italiana non può subire in questo settore una stasi di tre anni senza conseguenze dannose, estensibili per evidente connessione a quello più vasto dell'elettronica.

Ci sembra, così di aver chiaramente spiegato, o per lo meno di aver tentato di spiegare chiaramente, perchè non esistono impedimenti di carattere economico e sociale all'inizio delle trasmissioni televisive a colori per i primi mesi del 1968.

Il mancato inizio per questa data non risolverebbe nessun nostro problema ma ne farebbe sorgere un altro, in un settore vitale per lo sviluppo tecnologico del Paese.

Se pertanto non ci sono riferimenti di ordine economico generale, è evidente che deve esistere una recondita ragione politica. Ed anche qui sarebbe opportuno che noi del Parlamento conoscessimo i motivi, le cause di questa recondita ragione politica.

Parrebbe che il settore in questione, unico in un mercato libero, dovrebbe pagare le spese di una scelta dirigistica travestita, quale olocausto sull'altare del centro-sinistra.

Se, peraltro, persistessero ancora nei nostri governanti perplessità di ordine più strettamente economico, potrebbero essi stessi fugarle non bloccando il servizio, ma graduando nel tempo le ore di trasmissione;



sotto questo aspetto, infatti, il Governo è arbitro in modo assoluto.

Per questi motivi noi vogliamo augurarci un operoso ravvedimento, considerando lo insegnamento antico che errare è dell'uomo, ma perdurare nell'errore è un fatto diabolico. (*Applausi dal centro-destra.*)

P R E S I D E N T E . Passiamo ora allo esame degli emendamenti. Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento al paragrafo 139. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I , *Segretario:*

*Al primo comma, sostituire le parole:* « nel settore delle poste e telecomunicazioni si propone di adeguare », *con le altre:* « si propone di operare direttamente per quanto concerne il settore poste e telegrafi ed attraverso le aziende concessionarie (SIP, Italcable, RAI-TV) per quanto riguarda il settore telefonico privato, le comunicazioni intercontinentali e la radio diffusione, al fine di adeguare ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su questo emendamento.

M A G L I A N O T E R E N Z I O , *relatore.* Il parere della Commissione è contrario. Questi concetti, tra l'altro, sono già contenuti nella dizione generale della legge.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere lo avviso del Governo.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario. Non può ammettere una specificazione così rigorosa ed impegnativa quale è richiesta dall'emendamento.

P R E S I D E N T E . I proponenti insistono?

B A S I L E . Insistiamo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo, presentato dai senatori Nencioni, Basile ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Il successivo emendamento, presentato dagli stessi senatori al secondo comma, tendente a sostituire le parole: « 80 miliardi », con le altre: « 120 miliardi », è da ritenersi precluso in quanto abbiamo già approvato la tabella 1 del capitolo quinto.

Da parte degli stessi senatori Nencioni, Basile, Cremisini, Crollanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento all'ultimo comma del paragrafo 139. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I , *Segretario:*

*All'ultimo comma, dopo le parole:* « saranno inoltre assicurati o », *inserire le seguenti:* « dalle società private interessate ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

M A G L I A N O T E R E N Z I O , *relatore.* La Commissione è contraria.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Il Governo è contrario, perchè noi abbiamo un orientamento ben diverso da quanto richiesto, e precisamente quello di mantenere il servizio nell'ambito pubblico.

P R E S I D E N T E . Senatore Basile, insiste nell'emendamento?

B A S I L E . Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento all'ultimo comma, presentato dai senatori Nencioni, Basile ed altri. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Passiamo al paragrafo 140. Da parte del senatore Massobrio è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I**, *Segretario*:

*All'ultimo comma, aggiungere, in fine, le parole: « da ricercarsi nell'ambito dell'azienda telefonica dell'IRI ».*

**P R E S I D E N T E**. Questo emendamento è stato già illustrato. Invito pertanto la Commissione e il Governo ad esprimere il loro parere su di esso.

**M A G L I A N O T E R E N Z I O**, *relatore*. La Commissione ritiene che l'emendamento sia da respingere.

**C A R O N**, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo è contrario perchè sarebbe vincolato ad una scelta troppo precisa; così com'è l'emendamento, il Governo avrebbe le mani legate.

**P R E S I D E N T E**. Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Massobrio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Passiamo al paragrafo 141. Da parte dei senatori Veronesi, Massobrio e Chiariello è stato presentato un emendamento sostitutivo in via principale ed un altro in via subordinata. Se ne dia lettura.

**B O N A F I N I**, *Segretario*:

*Sostituire il paragrafo con il seguente:*

« Infine nel settore radiotelevisivo si dovrà studiare la possibilità di permettere la coesistenza di programmi radiotelevisivi pubblici e privati.

Gli investimenti nel settore si aggireranno nel prossimo quinquennio sui 40 miliardi di lire, tenendo conto della possibile attuazione della televisione a colori »;

*In via subordinata, sostituire il paragrafo con il seguente:*

« Infine nel settore radiotelevisivo, per il quale dovrà porsi allo studio il problema di una maggiore liberalizzazione, gli investimenti si aggireranno sui 40 miliardi di lire, tenendo conto della possibile attuazione della televisione a colori ».

**P R E S I D E N T E**. Anche questi emendamenti sono stati illustrati. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su di essi.

**T R A B U C C H I**, *relatore*. Trattandosi di cose diaboliche, devo rispondere io (*Ilarità*).

In realtà, mi pare che il senatore Veronesi, in tutta la sua programmazione, per così dire, televisiva, non tenga presente che nel settore delle poste e delle telecomunicazioni ci sono tante innovazioni, tante spese da fare, per cui è stata ritenuta necessaria una regolamentazione degli interventi.

Le poste devono modernizzarsi, e vediamo con quale fatica lo stiano facendo. Nessuno di noi ha sollevato la questione dei servizi di bancoposta che sono molto più lenti che nelle altre Nazioni e che potrebbero certamente facilitare per gran parte anche gli stessi scambi finanziari tra una parte e l'altra della Nazione. Si sta cercando di modernizzare, lo vediamo giorno per giorno, il servizio telefonico, e di fare coincidere le esigenze delle aziende concesse e delle aziende in gestione diretta.

Si sta cercando di portare tutti i servizi ad una situazione di modernità anche dal punto di vista internazionale. Abbiamo visto l'anno scorso alla Mostra delle comunicazioni di Monaco quali livelli di modernità e di tecnicismo il servizio delle poste, dei telegrafi, dei telefoni, del bancoposta hanno ormai raggiunto negli Stati stranieri. Abbiamo visto quale importanza abbia assunto il servizio di « telex » nella realtà delle comunicazioni sia all'interno degli Stati, sia tra gli operatori italiani e stranieri.

Evidentemente, si tratta di raccogliere le somme da destinare ad esigenze graduate.

La televisione a colori è un'esigenza, ma può essere subordinata all'accoglimento di tutte le altre esigenze che esistono nella vita economica attiva della nostra Nazione. Dire che la farà l'industria privata o l'industria pubblica non significa niente, nell'ambito del piano, perchè il piano riguarda la raccolta dei mezzi per le attività private e per quelle pubbliche. Se distrarremo dei mezzi per la televisione a colori, evidentemente toglieremo mezzi per altre esigenze. Una politica di programmazione esige che si programmino e si coordinino le attività private e quelle pubbliche.

Vi è inoltre la grossa difficoltà che può essere rappresentata dall'affidare ad attività private il servizio televisivo: lamentiamo già qualche eccesso o qualche uscita dalla retta via con la televisione ufficiale.

Io penso che, nei limiti del 1970, il disegno di legge che riguarda il complesso delle riforme da apportare alle amministrazioni non possa non essere mantenuto. Ci auguriamo tutti, nella nostra vecchiaia, di poterci sedere di fronte ad un televisore a colori che non sia per noi soltanto occasione di rimembranze del passato, ma che ci consenta anche di vedere qualcosa per il presente o per lo avvenire più di quanto oggi non facciamo. Indipendentemente da questo, pensiamo che sia meglio avere subito i mezzi per le comunicazioni internazionali e per svolgere i nostri affari, per rendere più corta la distanza tra le varie parti del nostro Paese dal punto di vista delle comunicazioni, per rendere più vicina l'Italia agli altri Paesi; ed è da auspicare che, come conseguenza di un'azione pubblica ben regolata e ben diretta, anche la televisione serva più all'educazione e un po' meno alla diseducazione artistica, e qualche volta anche morale, dei cittadini.

**P R E S I D E N T E .** Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ad esprimere l'avviso del Governo.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Onorevole Presidente, debbo ricordare che il problema in questione, la TV a colori, era

già all'ordine del giorno del CIPE, ed in particolare della segreteria, che ho l'onore di ricoprire *pro tempore*, prima che venisse discusso alla Camera dei Deputati.

Il senatore Veronesi ricorderà che alla Camera, con voto unanime, salvo l'astensione del Partito liberale, (ma con una dichiarazione esplicita di uno dei suoi membri, nella discussione generale, di favore all'emendamento in questione), fu apportata una variazione al testo del programma.

Ora, io riconosco che non tutti i dati e le motivazioni che erano stati portati alla Camera dei deputati sono esatti, come ha acutamente annotato il senatore Veronesi. Sta di fatto, però, che vi è una realtà politica che non possiamo disconoscere. La Camera fu unanime, salvo l'astensione dei liberali, nell'approvazione di questo emendamento. Però, proprio per i motivi che sono stati esposti nella seconda parte dell'intervento del senatore Veronesi, cioè per la necessità di mettere l'industria elettronica italiana alla pari con quella di altri Paesi, il problema (e spero che questa comunicazione sarà di soddisfazione, almeno parziale, per il senatore Veronesi) è ritornato al CIPE, per un esame accurato.

Allo stato attuale degli atti, non posso quindi che esprimere parere contrario all'uno e all'altro emendamento, formulando la speranza che gli studi che stiamo compiendo possano rapidamente concludersi e mettere così, specie nella scelta del sistema, l'industria italiana in condizioni di poter concorrere a parità di condizioni con le altre industrie straniere.

Desidero poi chiudere questo mio intervento dicendo che, oltre ad una questione di politica economica generale che ha consigliato la Camera ad approvare l'emendamento in questione, vi è il fatto che l'industria italiana si è dimostrata non univoca nel giudicare il tempo necessario per la sua messa in funzione. Altro è infatti la trasmissione, per la quale, lo riconosco, la Rai-TV è pronta, ed altro è invece la preparazione di tutto il materiale necessario per la creazione dei televisori a colori.

Queste dichiarazioni spero possano in parte tranquillizzare il senatore Veronesi e permettergli di ritirare l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Senatore Veronesi, insiste per la votazione?

**VERONESI.** Prendo atto della risposta tecnica che ci è venuta dall'onorevole Sottosegretario, mentre mi rammarico per quella, un po' troppo generale, data dal relatore. Poichè questo programma è indubbiamente un programma a maglie larghe, per cui può entrare anche un investimento come l'Alfa-sud, indubbiamente potrà entrare anche la televisione a colori: e questo mi auguro nell'interesse di quanti, tecnici, dirigenti, lavoratori e imprenditori sono interessati al settore.

Per questi motivi, non chiedo una votazione sugli emendamenti proposti.

**PRESIDENTE.** Da parte dei senatori Nencioni, Basile, Creminini, Crollanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Maggio, Pace, Picardo, Pinna, Ponte e Turchi è stato presentato un emendamento sostitutivo del paragrafo 141, e un emendamento subordinato. Se ne dia lettura.

**BONAFINI, Segretario:**

*Sostituire il paragrafo con il seguente:*

« Infine nel settore radiotelevisivo si dovrà studiare la possibilità di permettere la coesistenza di programmi radiotelevisivi pubblici e privati.

Gli investimenti nel settore si aggireranno nel prossimo quinquennio sui 40 miliardi di lire »;

*In via subordinata, aggiungere, in fine, le parole:* « e si faciliterà ogni investimento per la creazione di altre società radio televisive ».

**PRESIDENTE.** Senatore Basile, insiste per la votazione degli emendamenti?

**BASILE.** Insisto.

**PRESIDENTE.** Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sugli emendamenti in esame.

**TRABUCCHI, relatore.** La Commissione è contraria.

**CARON, Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.** Il Governo è contrario.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti lo emendamento sostitutivo del paragrafo 141 presentato dai senatori Nencioni, Basile e altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo al paragrafo 141, presentato in via subordinata dai senatori Nencioni, Basile e altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 13,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari