

N. 730-A
Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1973

ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(Tabella n. 10)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente
(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 GENNAIO 1973

PRESIDENTE	Pag. 374, 381, 394 e <i>passim</i>
ABENANTE	398
BOZZI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	396
CEBRELLI	402
CROLLALANZA	381
MADERCHI	385, 391
PISCITELLO	393, 394, 396
SAMMARTINO, relatore alla Commissione	374
SAMONÀ	392
SEMA	401
VIGLIANESI	388, 391

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 GENNAIO 1973

PRESIDENTE	Pag. 404, 406, 412 e <i>passim</i>
ABENANTE	414, 415, 416

ALESSANDRINI	Pag. 414
BOZZI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	406, 407, 412 e <i>passim</i>
CEBRELLI	418
CROLLALANZA	412, 416
MADERCHI	407, 415
SAMMARTINO, relatore alla Commissione	404
SAMONÀ	406

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 GENNAIO 1973

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 16,10.

S A L E R N O , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1973**— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella n. 10)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1973 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sul predetto stato di previsione.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ogni volta che ci accostiamo allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile siamo direttamente e immancabilmente — quasi per istinto — portati a guardare le cifre, fredde e pur eloquenti, in esso contenute. Io non tedierò i colleghi che mi fanno l'onore di ascoltare questa relazione con l'elencazione delle cifre: esse sono davanti a noi con l'imperio di un'aritmetica che, essendo scienza esatta, non può essere alterata. E qui le cifre, purtroppo, sono quelle che leggiamo: un disavanzo complessivo di lire 684.276.000.000 per le ferrovie dello Stato. E siccome lo stato di previsione della spesa di tale Ministero si impersona quasi integralmente con lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, citando questa cifra abbiamo l'idea della dimensione aritmetica, niente affatto lusinghiera, entro le cui spire si dibatte questa imponente unità pubblica statale, rappresentata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Ma l'esame dei bilanci — sappiamo bene — non può fermarsi alla più o meno malinconica contemplazione delle cifre; esso diventa sede naturale di ben più ampio esame, esige considerazioni più vaste, che vanno fino al giudizio di una politica generale

di cui il bilancio dello Stato è, senza dubbio, la manifestazione più impegnativa e solenne.

Le cause, intanto, del disavanzo surricordato vanno individuate nell'espansione della spesa, di fronte alla quale l'entrata è pressochè rigida. Le ragioni di tale rigidità sono a noi ben note e non possono essere spiegate soltanto con la fredda legge della contabilità comune. Qui, infatti, siamo di fronte ad un'Amministrazione pubblica, la quale assolve a compiti di ordine sociale, prima che economico, e non potrebbe, quindi, collocarsi in nessun caso sul piano di un'azienda con spirito e scopi rigidamente economici.

Se si voglia solo pensare agli oneri di pubblico servizio che le ferrovie dello Stato sopportano e che il Tesoro rimborsa soltanto in parte, esattamente per 252 miliardi di lire (non, anche, invece agli oneri finanziari, calcolati in 276 miliardi di lire) ed aggiungere a tali cifre quelle dei mancati introiti conseguenti all'impossibilità di adeguare le tariffe ai costi reali, anche queste, in virtù dei regolamenti comunitari, oggetto di rimborsi, però facoltativi, calcolati in 172 miliardi, constatiamo, non senza amaro disappunto, che gli oneri che le ferrovie dello Stato sopportano, e per i quali manca il rimborso, sommano a lire 450 miliardi.

Il *deficit* delle ferrovie dello Stato è rappresentato dunque essenzialmente dal costo che lo Stato sostiene per un servizio sociale. È evidente che là dove confluiscono, come in questo caso, fattori sociali ed economici, il discorso si fa necessariamente severo e punta dritto verso la necessità di una ricerca meticolosa, oculata ed assidua di soluzioni che valgano ad inserire compiutamente i sistemi dei trasporti — tutti i sistemi: rotaia, strada, aeronautica, marina mercantile — nella realtà viva ed operante del Paese. Io ritengo che a questo traguardo si possa e si debba giungere, facendosi ispirare costantemente dal principio, che è economico ma al tempo stesso politico, del contenimento del *deficit*, operando sul miglioramento dei servizi. Attuando tale principio, si può gradualmente pervenire al miglioramento dei servizi, onde acquisire traffico, ed alla riduzione delle spese.

Non è chi non veda come, con l'elevazione graduale ma permanente del tenore di vita nel nostro Paese, cresce il benessere e aumentano i traffici. In questo contesto economico e sociale aumenta vertiginosamente il ritorno al treno. Ma le ferrovie dello Stato non riescono più a sopportare la domanda che avanza. Siamo in ritardo. Le ferrovie dello Stato hanno perduto tempo, tempo prezioso; esse si fermarono quando si affacciò, sui programmi di lunga prospettiva, il disegno autostradale. Furono in molti, allora, a giurare che la ferrovia avesse fatto il suo tempo e, di conseguenza, la preferenza venne accordata al mezzo stradale, traducendosi in una massiccia espansione degli investimenti stradali e automobilistici con evidente contrazione di quelli ferroviari. Errore di impostazione che stiamo pagando. La rete ferroviaria nazionale potrebbe servire, così com'è oggi, un Paese di 30 milioni di abitanti. Gli altri 25 milioni di cittadini restano fuori e lo spettacolo che offrono le nostre ferrovie — tecnicamente classificate tra le più moderne d'Europa — è angoscioso. E non soltanto nei giorni o nei periodi di esodo massiccio: sempre.

Per fortuna i pubblici poteri lanciarono, dieci anni fa, il primo programma di 1.500 miliardi, corrisposti, come ricordiamo, a dosi sempre ritardate e, ovviamente, col vecchio e immancabile sistema del ricorso al mercato finanziario. Oneri, questi, essi pure facenti parte piena del *deficit* delle ferrovie dello Stato, con l'aggravante degli interessi da pagare sul capitale acquisito.

Sappiamo bene come quel programma, dal quale ci eravamo ripromessi il riclassamento, l'ammodernamento, il potenziamento almeno della rete ferroviaria fondamentale, non ha potuto essere completato, la lunghezza dei tempi tecnici e lo slittare inevitabile del valore reale del denaro avendo ridotto di circa un terzo l'effettiva portata degli stanziamenti. Sicchè abbiamo ora, da un lato, la soddisfazione di veder arrivare al Senato il nuovo finanziamento-ponte per lire 400 miliardi, dall'altro la delusione di constatare che esso ha lo scopo di integrare il primo programma 1962-72.

Nutriamo, tuttavia, fiducia nell'altro piano poliennale che si annunzia, di 4.000 miliardi di lire, in virtù del quale le ferrovie italiane potranno essere portate al grado di efficienza delle altre reti europee più progredite. È chiaro comunque, onorevoli senatori, che in una visione moderna dei problemi dei trasporti, non potremmo limitarci a fare, per così dire, la conta di quanti viaggiatori riescono a trovar posto in treno e di quanti rimangono a terra; di quante tonnellate di merci viaggiano per ferrovia e di quante, invece, preferiscono dirottare per altri sistemi. Dobbiamo avere chiara la visione dei problemi che stanno all'apice di ogni pur rosea previsione: quelli connessi alla riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, riforma di cui abbiamo detto, ripetuto cose utili, necessarie, inderogabili. Ma siamo ora al punto che, anche in relazione ai più recenti indirizzi della Comunità europea, la riforma stessa si impone, anche se è vero che, nel frattempo, il Ministro ha in corso l'attuazione di vasti decentramenti di competenze, sia nell'ambito del Dicastero, sia tra i vari organi, dal centro alla periferia. Questa azione darà certamente una maggiore autonomia funzionale e una più ampia sfera di responsabilità alle direzioni compartimentali.

Nell'Amministrazione dei trasporti vi è la branca della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a cui va, secondo il presente bilancio, l'aumento maggiore: 33 miliardi di lire. Essa, oltre ad assorbire i 19 miliardi di economia, conseguenti al trasferimento di competenze alle Regioni, vede aumentata la propria spesa di altri 13 miliardi di lire. La tabella allegata riassume le varie voci sparse nei capitoli di bilancio. Esse riguardano, per la maggior parte, un aumento delle sovvenzioni per l'esercizio delle ferrovie in concessione, e le gestioni governative di ferrovie e di navigazione interna, ma riguardano anche una maggiore spesa per il potenziamento delle attrezzature tecniche, centrali e periferiche, della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in relazione alla necessità di migliorare i controlli tecnici degli autovei-

coli, ai fini della sicurezza della circolazione e della protezione dall'inquinamento.

Ricorderò soltanto che, con decorrenza 1º aprile 1972, sono state trasferite alle Regioni a statuto ordinario le funzioni statali in materia di tranvie, metropolitane, filovie, funicolari terrestri e linee automobilistiche di interesse regionale. Ci si augura che il trasferimento di poteri sia reale e che le Regioni, uscite dal periodo di inevitabile disorientamento dovuto al fatto nuovo, assumano presto chiari ed inequivoci indirizzi e potere pieno in questo campo. Ce n'è bisogno. Le condizioni economiche delle gestioni automobilistiche — intendo riferirmi alle aziende private esercenti pubblici servizi di linea — si sono infatti ulteriormente aggravate nel corso del 1972. Poichè è logico presumere che l'interesse dello Stato sia quello di evitare il completo decadimento di tale settore, occorre sapere come lo Stato intenda evitare il peggio dopo che, accertati rigorosamente i *deficit* aziendali, avrà reputato necessario assicurare la regolare prosecuzione dei servizi e garantire lo stato di efficienza del materiale rotabile.

Qui entra in gioco — e mi sia consentito esprimere il mio personalissimo pensiero — la funzione dell'Istituto nazionale trasporti. Questo istituto nacque come sostitutivo delle ferrovie statali. Poi, via via, per preminenti considerazioni di carattere politico e sociale, esso è stato chiamato a compiere vere e proprie operazioni di salvataggio, riattivando autoservizi ordinari di linea sospesi quasi in tutte le regioni. Inoltre, l'INT ha, sempre come funzione istituzionale, quella del trasporto merci delle ferrovie dello Stato, servizio che, a partire dal 1969, è stato integralmente trasferito — parlo di merci in piccole partite — dalle ferrovie dello Stato all'INT, con una economia di oltre 15 miliardi l'anno per l'Amministrazione ferroviaria.

Ciò premesso, io mi domando perchè, malgrado la pressione, anche forte, di amministrazioni locali e di popolazioni direttamente interessate, non debba l'INT essere messo in condizione di trasferire la sua funzione primaria da meramente sostitutiva ad integrativa delle ferrovie dello Stato, sop-

perendo al trasporto delle persone laddove o l'attività di autotrasporti di persone, esercitata da ditte private, è carente in senso assoluto, o laddove tale iniziativa privata non adempie compiutamente agli obblighi di pubblico interesse che, con l'atto della concessione, va ad assumersi.

V'è poi, nell'ambito dello stesso Ministero dei trasporti, l'aviazione civile, per la quale non si può non rilevare come sia esigua la spesa prevista per gli investimenti, rispetto al fabbisogno. È, questo del trasporto aereo, il settore che resta caratterizzato dal più elevato tasso annuo di incremento: ben superiore al pur notevole ritmo di crescita del trasporto individuale su strada. Nell'arco del più recente decennio la domanda complessiva si è quintuplicata. Si è infatti passati, per viaggiatori, dai 3 milioni e 600.000 del 1960, ai 19.940.000 nel 1971 e, per le merci, dalle 65 mila tonnellate alle attuali 356 mila.

La caratteristica fondamentale di questo sviluppo impetuoso è che esso è legato tuttora alla concentrazione territoriale all'interno di pochi scali aerei.

È quindi auspicabile sviluppare la futura politica del trasporto aereo su tre livelli interagenti: sul piano istituzionale, sul piano della politica del trasporto aereo, sul piano degli interventi nel settore aeroportuale, sul piano dei trasporti aeroporti-città e viceversa.

Ma al di là ed al di sopra di ogni auspicabile obiettivo, è necessario porre ogni più attenta azione sulla formazione del personale, sia di volo che di terra, per iniziativa dello stesso Ministero e con il concorso degli enti aeroportuali e delle compagnie aeree interessate.

L'onorevole Ministro, nella esposizione che ci fece il 14 dicembre 1972, ci annunciò che è stato predisposto un disegno di legge che prevede un primo piano organico relativo agli interventi più urgenti per gli aeroporti aperti al traffico civile, riferiti sia alle infrastrutture aeroportuali che alle apparecchiature per l'assistenza al volo. In conclusione, io mi permetto di considerare necessario che la Direzione generale dell'aviazione civile sia messa in grado di operare con

maggiore snellezza e tempestività nell'espletamento delle sue funzioni primarie di organo di Governo, preposto a così fondamentali settore nella vita nazionale.

Per il sistema degli aeroporti, la riqualificazione degli scali in relazione alle esigenze del traffico passeggeri e merci e all'evoluzione tecnologica del trasporto aereo, la realizzazione di collegamenti rapidi aeroporti-città e fra aeroporti contermini, nell'ambito del nostro stesso Paese, devono essere, a mio avviso, obiettivi essenziali; lo stesso intendimento che, del resto, appare anche dalla relazione che precede l'attuale stato di previsione.

Onorevoli colleghi, a questo punto potrei aver finito, aggiungendo che, comunque, la nostra Commissione avrà prossime occasioni per dibattere, con ampiezza e profondità, tutti i problemi inerenti alle varie branche dei trasporti. Ma io sento che non adempirei a tutto il mio dovere se, prima di invitare la Commissione a dare il proprio favorevole parere allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della aviazione civile per l'anno in corso, non fermassi la vostra e la mia attenzione sulle prospettive alle quali è necessario, nell'interesse comune, avviare la politica dei trasporti in Italia.

Le caratteristiche attuali del trasporto ferroviario si identifichiamo, sostanzialmente, nel servizio alle comunicazioni di lunga distanza e nello spostamento di elevate quantità unitarie di traffico merci e passeggeri.

Queste caratteristiche fondamentali (consentite fra l'altro dal particolare andamento della struttura dei costi ferroviari e dalla progressiva marginalità di talune loro componenti in diretto rapporto con l'aumentare della capacità e della distanza), rispondono particolarmente bene ad alcuni obiettivi affidati al settore trasporti dagli organi della programmazione economica: primo fra tutti quello riguardante l'inserimento del nostro Paese nella vasta rete dei rapporti internazionali, attraverso la massima apertura dei flussi di persone e di merci, vale a dire attraverso reti di trasporto a lunga e lunghissima distanza, pienamente congeniali al

mezzo ferroviario ed alla sua capacità potenziale.

Analogamente, il trasporto ferroviario — statale o in concessione — grazie alla propria vocazione istituzionale per i trasporti di massa, è in grado di assicurare una idonea risposta alla domanda pendolare dei viaggiatori su distanze a carattere « vicinale » compensando i propri notevoli costi di esercizio con la più intensa utilizzazione dei posti offerti, è svolgendo in tal modo un concreto servizio alla mobilità urbana e metropolitana sulle medie distanze; il servizio ferroviario appare valido soltanto per assicurare collegamenti veloci e non anche per servizi regolari di merci o passeggeri. Ed è probabilmente a questo riguardo che possono essere individuati i contenuti di una progressiva specializzazione fra il servizio di trasporto su ferrovia e quello assicurato dai mezzi stradali.

Così costruito il quadro specifico della idoneità del trasporto ferroviario, nei confronti degli obiettivi prioritari della programmazione economica, si sottolinea peraltro che l'assolvimento di tali compiti resta strettamente subordinato all'adeguamento dei livelli tecnici e tecnologici per recuperare i ritardi esistenti e per accrescere la produttività globale.

Nel settore dei viaggiatori occorre, ad esempio, pervenire alla realizzazione di condizioni di assoluta sicurezza attraverso la estensione a tutte le linee della ripetizione dei segnali in macchina.

Si dovrà adeguatamente potenziare il parco delle carrozze, demolendo quelle ormai obsolete che non offrono più il minimo comfort.

L'esigenza, inoltre, di soddisfare la sempre più pressante domanda di trasporti pendolari comporta massicci lavori di quadruplicamento delle linee di affluenza alle grandi aree metropolitane, ove possibile con lo obiettivo di pervenire alla specializzazione dei binari onde evitare le insuperabili interferenze tra trasporti a lungo percorso e quelli a carattere locale, che si risolvono a tutto danno di questi ultimi.

Esistono ancora 13.000 passaggi a livello! L'Azienda prevede di poter eliminare alme-

no quelli sulle linee fondamentali, attorno ad un migliaio; ciò comporta la spesa presunta di lire 30-40 miliardi. Il calcolo per eliminare tutti i passaggi a livello esistenti prevedrebbe una spesa che, se non erro, va oltre i mille miliardi.

Si dovrà infine costruire un adeguato parco di vetture idonee a tale tipo di servizio soprattutto per un rapido svolgimento delle operazioni di accesso e di discesa.

Nel settore delle merci occorre anzitutto adeguare la rete alle tecniche più evolute dei trasporti combinati, determinando una spinta decisiva per la containerizzazione dei traffici e assicurando i finanziamenti necessari per la creazione di una adeguata rete di *terminals* terrestri ferro-marittimi, nonché per la dotazione del necessario parco di carri speciali e di contenitori.

Occorre inoltre risolvere due altri problemi, che riguardano, rispettivamente, gli scali di smistamento, ormai non idonei a consentire il veloce scorrimento del materiale, e i transiti di confine.

Quando ho avuto l'onore di collaborare con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in veste di Sottosegretario, ho dovuto compiere una missione: visitare i tronchi ferroviari dell'Alto Adige, fino al Brennero, dove tutto l'anno si opera la vasta importazione di bestiame dalle nazioni contigue. Se ne riporta una impressione angosciosa.

Chiunque vada a visitare quelle stazioni (Fortezza, Vipiteno, eccetera), ha veramente da mettersi le mani nei capelli: la strozzatura ai nostri confini è veramente cosa che non fa onore alle ferrovie italiane. Sappiamo anche il dramma, che si ripete, per la moria del bestiame, costretto a stare settimane nei vagoni, senza possibilità di assistenza! Là manca tutto: spazio, acqua, igiene.

Un massiccio intervento finanziario è infine necessario per assicurare un consistente adeguamento del parco dei mezzi di trazione.

Per l'insieme di queste esigenze, mi faccio carico di formulare alcune specifiche proposte, riguardanti il riassetto istituziona-

le dell'Azienda; i nuovi criteri da utilizzare per l'esercizio ferroviario; gli interventi tecnici ed economici prioritari per il prossimo futuro.

Una riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie statali può trovare giustificazione e significato nella sola misura in cui i pubblici poteri procedano al coordinamento ed al riassetto istituzionale dell'intero settore dei trasporti nazionali, al fine di realizzare un coordinamento operativo e programmatico, strumentale agli obiettivi della programmazione economica nazionale.

In merito alla riforma, ritengo che la realizzazione degli obiettivi, individuati e suggeriti dagli organi della programmazione economica (più ampia autonomia operativa; maggiore responsabilità imprenditoriale; articolazione basata sulla specializzazione delle funzioni), rimanga subordinata alla trasformazione dell'Azienda ferroviaria in un nuovo ente pubblico economico, con propria personalità giuridica, ed al quale sia riconosciuta una dimensione di competenze vasta ed articolata, comprendente al proprio interno anche la gestione diretta dei modi di trasporto che svolgono funzione sostitutiva di servizi ferroviari soppressi e che sono stati successivamente trasferiti su strada.

Circa i rapporti fra il nuovo ente e le Regioni, tenuto conto di quanto disposto dagli articoli 1 e 2 del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, sottolineo la necessità che, trasferite alle Regioni le linee automobilistiche sostitutive delle linee ferrotramviarie in concessione, ivi comprese quelle delle ferrovie dello Stato definitivamente soppresses, nonché le linee ferroviarie in concessione, quelle in gestione governativa e quelle secondarie gestite dalle ferrovie dello Stato che abbiano interesse prevalentemente locale, venga utilizzato più intensamente l'INT, dotandolo di mezzi adeguati, per rendere più rapida la raccolta e l'inoltro all'utente anche direttamente, specie nel settore delle merci. Penso che non poca incidenza potrebbe avere, per il rilancio del trasporto merci su rotaia, una maggiore attenzione all'organizzazione di un efficiente

sviluppo dei trasporti combinati e a ciclo completo strada-rotai. In questo quadro si colloca anche il problema dello sviluppo del trasporto containerizzato.

Tutti i servizi a carattere integrativo del servizio primario ferroviario delle merci dovranno essere reinseriti nell'ambito del nuovo ente ferroviario statale, con risultati di gran lunga più economici soprattutto attraverso l'utilizzazione degli impianti e delle funzioni svolte dal personale, sia a servizio dei mezzi ferroviari che di quelli stradali sostitutivi di linee ferroviarie dismesse.

Dalla riforma dell'Azienda dovranno scaturire alcuni principi, che sarà bene individuare, per quanto riguarda l'esercizio dell'Azienda di Stato. Io mi permetto di ricordarli:

dovrà essere gradualmente abbandonata la politica di appalto di servizi istituzionali, cui dovrà farsi ricorso solo in misura integrativa e non sostitutiva della capacità diretta di assolvere a tali servizi;

dovrà essere gradualmente abbandonato il ricorso ad imprese private per l'esecuzione dei lavori sistemativi all'armamento, attraverso il potenziamento e la meccanizzazione delle squadre organiche del personale ferroviario della linea;

dovrà essere facilitato l'esodo volontario del personale divenuto fisicamente inidoneo alle mansioni del ferroviere o dispone il passaggio alle dipendenze della pubblica Amministrazione;

dovrà essere perseguita una politica salariale che sia strumentata su una parte fissa, le cui variazioni reali saranno subordinate alle variazioni dell'indice globale di produttività fisica del lavoro e di una parte variabile che abbia carattere incentivante, con compensi legati ai risultati di gruppo o di impianto;

dovrà realizzarsi una organizzazione tecnica dei servizi più snella che porti anche ad una maggiore responsabilità degli addetti;

dovrà realizzarsi la più ampia autonomia delle periferie aziendali attraverso la necessaria opera di decentramento.

Nella politica dei ricavi l'Azienda dovrà essere posta in grado di condurre la gestione con criteri industriali volti a coprire i costi.

Per essa è necessario che:

il bilancio dello Stato assuma a suo carico i minori introiti derivanti all'Azienda per effetto di denegati aumenti di tariffa (che si sono riconosciuti assorbibili dal mercato) o del mantenimento o creazione di tariffe di sostegno;

la gestione delle pensioni abbia una regolamentazione identica a quella di altre aziende con propria personalità giuridica (ad esempio, l'ENEL);

il costo dei servizi passivi, mantenuti in essere per ragioni sociali e non trasferiti su strada, continui a gravare sul bilancio dello Stato;

l'Azienda abbia ampia libertà di manovra nella politica dei prezzi, attraverso una radicale trasformazione del sistema tariffario, realizzando il sistema a forcella, già auspicato in sede comunitaria.

Ho accennato al costo dei servizi passivi e non se la prendano i colleghi che mi ascoltano se io ritorno per un attimo sul famigerato capitolo dei cosiddetti rami secchi. Su questo problema almeno in molta, se non proprio per ogni sua parte, il discorso, da tre lustri a questa parte, è cambiato. Esso va rivisto non tanto alla luce del traffico che si sviluppa attualmente, quanto della funzione, sempre utile, che almeno una parte considerevole delle linee, se opportunamente ammodernate, potrebbero esercitare. Abbiamo esempi che possono far rimeditare tutti gli orientamenti aziendali e governativi, che si erano a suo tempo stabiliti per determinare la chiusura di 5 mila chilometri di linee. A questo punto, mi piace ripetere il concetto enunciato dal ministro Bozzi sia in quest'Aula, sia alla Camera dei deputati, quando ha affermato che vi possono essere linee ferroviarie passive nel contesto della rete nazionale, ma, di converso, essenziali, fondamentali nell'ambito del territorio regionale in cui esse operano. E l'altra affermazione da condividere è questa: la politica dei trasporti deve tenere conto di esigenze di ordine

internazionale, soprattutto a livello comunitario, e di esigenze derivanti dalla realtà regionale, che ha evidenziato taluni problemi locali di notevole importanza. In linea con questo asserto, mi risulta che dalle Regioni, in relazione alla programmazione dell'assetto del territorio, si ha una spinta non solo al mantenimento, ma al potenziamento di certe linee come infrastrutture indispensabili a garantire uno sviluppo armonico, anche in vista di insediamenti industriali in località servite da linee, oggi considerate secondarie.

Onorevoli senatori, qual è il succo di tutto questo discorso? Alle ferrovie dello Stato occorrono soccorsi pubblici massicci e tempestivi. Gli stanziamenti del primo piano decennale hanno consentito appena il recupero, neppure integrale, degli arretrati di manutenzione e di rinnovamento, nonché la realizzazione dei potenziamenti — alcuni tuttora in corso — prettamente indispensabili per le più urgenti occorrenze. Necessitano dunque fondi senza perplessità e senza risparmio per l'ammodernamento tecnologico delle ferrovie, per il potenziamento delle direttrici fondamentali, ivi comprese le trasversali nella penisola e le dorsali delle isole; per la ristrutturazione delle linee affluenti alle aree dove si registrano i più intensi movimenti pendolari, per il riclassamento delle linee complementari ed il potenziamento, infine, delle attrezzature inerenti al traffico merci.

Vede, onorevole Ministro, si fa una vasta campagna pubblicitaria a favore delle ferrovie dello Stato e come invito pressante a servirsi del treno, su cui viaggiare comodi, veloci e sicuri. La campagna stessa ci fa vedere treni rapidi, confortevoli, aerodinamici, eleganti nelle linee che l'architettura moderna sa imprimere ai nuovi mezzi di trazione ferroviaria. Sta però di fatto che c'è poi una specie di altra Italia — la nostra — quella che va da Roma in giù e quella delle isole, sulle cui linee viaggiare è mortificazione. Le condizioni offerte alle grandi masse, con treni zeppi fino all'inverosimile, sono in contrasto crudele con le illustrazioni che vediamo negli atrii delle stazioni, con l'elegante

sorriso di una leggiadra hostess, che riesce sì a sedurre, ma solo per lasciarci, molte volte, l'amaro in bocca.

Problema-principe dunque è, dicevo, quantità di fondi a disposizione e tempestività di interventi, consapevoli che, senza la ripresa del flusso di finanziamenti straordinari, l'Azienda è destinata ad arretrare, proprio quando l'esigenza generale ne sollecita uno sviluppo rapido. Non mi lascerò prendere dal pudore di tacere che l'anretramento, il degradamento del sistema ferroviario nel nostro Paese rischierebbe di vedere consacrata nei fatti quella che oggi è opinione convinta di larga parte del nostro popolo: che, cioè, si voglia, per scelta deliberata, alimentare ulteriormente l'incremento dei consumi individuali e della motorizzazione privata.

A questo punto, consentite, onorevoli colleghi, che io dimetta, per qualche minuto, la veste di relatore al presente stato di previsione ed assuma quella consuetudinaria di rappresentante della mia Regione al Senato della Repubblica. Conosco i limiti che mi sono consentiti e perciò non abuserò della vostra pazienza, nè travalicherò quei limiti. I problemi dei trasporti, sia ferroviari che stradali, del Molise sono molti. Nell'uno come nell'altro settore si sta prolungando una crisi che è poco definire pesante; ma mi riservo di trattarne adeguatamente in prossima occasione. Oggi mi limito a presentare un ordine del giorno, nel quale traduco tutta la più viva e non rinunciabile volontà delle nostre popolazioni per la soluzione di uno dei tanti problemi che urge una buona volta affrontare: mi riferisco alla costruzione della linea ferroviaria Venafro-Rocca di Evandro, in variante all'attuale percorso ferroviario Venafro-Vairano-Caianello-Cassino. Ne ho parlato già tanto, e in sedi diverse, che non ho più parole da aggiungere. Si tratta di metter mano alla costruzione di tale opera, perchè le comunicazioni ferroviarie tra il Molise e Roma, quindi con tutto il resto dell'Italia, assumano la decenza che abbiamo il diritto di pretendere. Il mio voto è suffragato da altrettanti voti di organismi collegiali a diversi livelli: regioni, pro-

vince, comuni, sindacati. Il Governo non può, quindi, rinviare il consenso alla soluzione del problema con la realizzazione dell'opera, per la quale è giacente al Senato un disegno di legge, che ho avuto l'onore di presentare, il giorno stesso dell'inizio della presente legislatura, con altri illustri colleghi di regioni diverse. La parola dunque è, ora, al Governo.

E mi avvio alla conclusione. Per le varie componenti dei trasporti, si impone una politica chiara di coordinamento. Non mi dilungo su questa esigenza perchè ne parliamo sempre tanto, che abbiamo solo il diritto di vederlo finalmente soddisfatto. Solo nel coordinamento si potrà realizzare una sintesi di politica economica dei trasporti e ferroviaria, da attuare nell'interesse dello sviluppo economico e sociale del nostro Paese.

Onorevole Ministro, noi vogliamo aiutarla nello sforzo che ella si propone di compiere per giungere a questo traguardo che è, sì, economico, ma anche squisitamente politico.

L'anno scorso, chiudendo la mia relazione al bilancio 1972, affermavo che quello era l'anno-ponte fra il vecchio e il nuovo ordine costituzionale, ossia fra lo Stato dai poteri centralizzati e lo Stato ripartito in regioni autonome. Questo del 1973 è l'esercizio in cui il Parlamento va ad autorizzare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ad investire migliaia di miliardi per mettere finalmente lo Stato italiano in condizioni di presentare non solo al mondo che ci guarda, ci frequenta, porta moneta pregiata, ma a tutto il popolo italiano i propri servizi ferroviari quali manifestazione concreta di civiltà nella sua espressione più completa ed autentica.

Per queste considerazioni, per questa speranza in una prossima, notevole spesa pubblica a vasto raggio sulla rete ferroviaria nazionale, io vi invito, onorevoli senatori, a dare favorevole voto allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno 1973.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, allorchè, in una seduta precedente, ella ebbe cortesemente a darci un panorama della situazione delle ferrovie dello Stato e delle prospettive alle quali tende l'Amministrazione, io volli richiamare, in modo particolare, la sua attenzione sulle carenze esistenti sulla rete delle ferrovie del Mezzogiorno e delle Isole. Non voglio dilungarmi sulle argomentazioni ed i rilievi che, in quella occasione, ebbi a fare, per non annoiare i colleghi e ripetere cose già dette; ma non posso, in questa nuova circostanza, non sottolineare la necessità che, nel quadro del nuovo piano poliennale tecnico-finanziario delle Ferrovie si tenga particolarmente conto della situazione che fino ad oggi si è voluto ignorare. E si è ignorata, nonostante una realtà sopravvenuta, per lo meno in questi ultimi decenni: la realtà cioè di un Mezzogiorno un po' diverso da quello caratteristico, sempre tale considerato dall'Amministrazione ferroviaria, quindi di scarso interesse ai fini delle spese di investimento patrimoniale.

Eppure, nel Mezzogiorno vi è una realtà nuova, in cammino, oggetto sì di polemiche, di discussioni per gli errori commessi, che si vogliono correggere, ma una realtà innegabile, di un Mezzogiorno che evolve sul piano economico sociale per le esigenze di vita della popolazione; anche se, purtroppo, una parte notevole di essa sia tuttora costretta ad emigrare, perchè non trova sufficiente occupazione, nonostante gli investimenti fino ad oggi erogati dalla « Cassa » e dagli altri Enti parastatali ai quali è commesso l'incarico di provvedere alla soluzione dei problemi di quelle regioni sottosviluppate. Il fenomeno emigratorio assume in taluni casi aspetti veramente preoccupanti. Si è appreso, infatti, di località, in Calabria, che si vanno sempre più spopolando, in cui non rimangono che vecchi, donne e bambini, come si è potuto constatare, in occasione di un'indagine conoscitiva, a seguito dei recenti eventi calamitosi.

Comunque, nonostante questi aspetti angosciosi e preoccupanti, il Mezzogiorno cammina, si sta trasformando: alcune grosse

industrie sono sorte; altre sono in via di realizzazione, altre ancora sono in programma; sono state realizzate infrastrutture essenziali nel campo della viabilità e delle esigenze di vita delle popolazioni.

Ed allora c'è da chiedersi perchè, quando fu imbastito il primo piano poliennale, la Amministrazione delle ferrovie ritenne di doversi limitare a considerare il problema della rete nel Mezzogiorno soltanto dal punto di vista della esigenza di assicurare la sicurezza dell'esercizio — quindi del rinnovo delle traversine, del ferro dei binari e della installazione di alcuni impianti fissi — e non volle anche considerare le carenze esistenti nella rete, tranne per il tronco Bari-Foggia, raddoppiato ed elettrificato con i fondi della « Cassa » — che ai fini costruttivi, dall'unità del Regno in poi, è purtroppo rimasta quella che era in origine, caratterizzata dalle linee longitudinali e qualche infelice trasversale.

Voglio allora augurarmi, onorevole Ministro, — e a tale scopo presenterò un ordine del giorno — che, nel nuovo piano poliennale, la situazione ferroviaria del Mezzogiorno sia valutata, da parte del suo Dicastero, con altro interesse, un interesse non soltanto di semplice gestione, ma anche politico, inteso a soddisfare quelle esigenze che oggi emergono con maggiore evidenza, in relazione a tutto quanto si sta verificando nel Mezzogiorno. Il Mezzogiorno, infatti, dopo decenni di trascuratezza, è destinato a raggiungere uno sviluppo economico e civile tale, da non farlo rimanere molto distanziato dal progresso delle regioni dell'Italia settentrionale.

Desidero in particolare richiamare la Sua attenzione, onorevole Ministro, sulla situazione di alcune regioni meridionali, per esempio la Lucania, la quale si può dire che sia completamente avulsa dal sistema delle grandi comunicazioni ferroviarie, cioè da un sistema che non sia prettamente locale.

La Lucania è servita dalla paradossale rete ferroviaria delle calabro-lucane, per le quali, in conseguenza del costante disservizio in concessione, si è provveduto a nomi-

nare un Commissario governativo, con il compito di procedere al relativo ammodernamento. Si è commesso, però, un grosso errore, nella concezione ministeriale di considerare l'ammodernamento sempre in funzione di una rete frammentaria, ed a scartamento ridotto; criterio questo che consentirà forse di migliorare le condizioni di traffico a carattere locale, ma che, almeno per alcuni tronchi, continuerà ad ignorare la necessità di collegamento dei centri più importanti alla rete ferroviaria statale. Si pensi che la città di Matera è collegata a Bari da una ferrovia, a scartamento ridotto, viaggiando sulla quale si arriva alla mèta con lo stomaco e le viscere... rivoltate! Ed altrettanto dicasi per la linea che collega Matera a Potenza e questa città con il capoluogo della Puglia.

Ho voluto parlare della situazione ferroviaria riguardante la Lucania, perchè mi sembra che essa rappresenti una situazione-tipo. E che dire della situazione delle reti delle ferrovie sarde e di quella che in gran parte serve la Sicilia?

A me sembra, onorevole Ministro, che il problema vada esaminato con spirito realistico e aderente a tutta la politica meridionalistica, che, sia pure con errori connessi ad inadeguatezza, tende a trasformare gradatamente la situazione di depressione nella quale si trova il Mezzogiorno, anche dal punto di vista delle infrastrutture, allo scopo di realizzare una serie di iniziative intese ad eliminare le maggiori carenze ed a soddisfare le più assillanti esigenze. Al riguardo mi richiamo a quella legge di carattere generale, che nella spesa pubblica riserva non meno del 40 per cento al Mezzogiorno. È augurabile che nel nuovo piano poliennale delle Ferrovie si tenga conto di quest'obbligo ai fini delle necessarie trasformazioni e rettifiche di alcune linee, nonché di costruzione di alcuni tronchi che valgano ad integrare la rete esistente, includendovi anche alcune linee oggi a scartamento ridotto.

Voglio poi richiamare l'attenzione del Ministro su un fatto che si sta realizzando sull'altra sponda dell'Adriatico e che potrà ave-

re riflessi sulla rete delle ferrovie dello Stato, a seguito anche dei servizi di traghetto Bari-Var. Con la prossima inaugurazione dell'ultimo tratto della linea ferroviaria che da Belgrado, attraverso il Montenegro, arriverà a Var, si completa una linea che può considerarsi tra le più importanti della Jugoslavia, allacciando essa alcuni tronchi ferroviari anche della Grecia e della Bulgaria, donde oggi si è costretti, per raggiungere l'Italia, a fare un lungo giro, risalendo la penisola balcanica, per collegarsi attraverso Trieste con la nostra rete ferroviaria.

In questi ultimi tempi i rapporti tra la parte meridionale della Jugoslavia e Bari sono diventati molto frequenti e fruttuosi, in quanto si sono realizzate parecchie iniziative nel campo economico, oltre a numerosi traghetti. Si stanno gettando anche le basi di una società italo-jugoslava (e precisamente barese-montenegrina) per realizzare un servizio di *ferry-boats* tra Bari e Antivari, l'attuale Var. Questa iniziativa è conosciuta dalle nostre ferrovie dello Stato? La iniziativa in corso è di notevole portata ed è sorretta da molto ottimismo, per cui voglio augurarmi che diventi realtà.

Comunque anche se dovesse fallire, è certo che dovrà a un determinato momento, preoccupare il Governo italiano, poichè siamo oramai in regime di sviluppo dei traghetti e in una nuova realtà dei trasporti marittimo-ferroviari. Le necessità di potenziamento della rete ferroviaria dello Stato, nel Mezzogiorno devono essere considerate perciò anche da questo punto di vista.

Dato che mi trovo a parlare del piano poliennale e della rete delle ferrovie dello Stato, desidero far presente al Ministro — ma, probabilmente, ne sarà già informato — che fra il comune di Bari e l'Amministrazione delle ferrovie, dopo molte trattative, si è finalmente raggiunta un'intesa per la trasformazione della stazione e dell'attuale cinta ferroviaria, che divide in due la città, al di là della quale, per la grande espansione edilizia, vivono ben 185 mila persone.

Al riguardo la situazione delle ferrovie ha proposto, in contrapposizione ad un progetto di revisione del piano regolatore Pia-

centini - Calza Bini, un altro progetto, il quale ha incontrato il consenso di tecnici ferroviari di fiducia, nominati dall'amministrazione comunale di Bari. Esso prevede l'abbassamento della stazione e delle linee ferroviarie in « trincea », cioè un sistema sotterraneo, che verrebbe anche in parte collegato a quello della metropolitana. Il progetto di massima è stato delineato da tecnici delle ferrovie in tutte le sue articolazioni, per cui ora, non si attende che l'approvazione del consiglio comunale di Bari ciò che si prevede avverrà nel giro di qualche mese. Posso aggiungere che la maggioranza dei consiglieri comunali si dichiarerà favorevole alla soluzione proposta dalla Direzione delle ferrovie.

Vorrei pregare il Ministro di tener presente questa circostanza nel piano poliennale per un primo stanziamento, considerato che per portare a termine la trasformazione suddetta occorreranno parecchi anni di lavoro.

Per la rete delle ferrovie in concessione, il collega Sammartino ha espresso delle idee che sottoscrivo in pieno; così pure per quanto si riferisce ai cosiddetti rami secchi. Vi sono linee che anche noi in un certo periodo, considerammo conveniente demolire ma a seguito di alcuni insediamenti industriali oggi conviene mantenerli in vita, naturalmente ammodernandoli. Quindi, il piano dei 5 mila chilometri di rami secchi va rivisto, per quanto riguarda il Mezzogiorno, dove l'avvaloramento agricolo ed industriale è prevedibile per lo meno in prospettiva.

Per quel che concerne le metropolitane, ho già fatto presente che si è considerata l'eventualità di una parziale utilizzazione anche del previsto tracciato sotterraneo della nuova stazione di Bari. Quando fu varata la legge con il primo fondo di 100 miliardi per la costruzione delle metropolitane per Roma, Firenze, Napoli, Palermo e Torino, fu prospettata anche la necessità di realizzarla anche a Bari. Chi conosce quella città si rende conto che la stessa per la conformazione urbanistica del borgo centrale murattiano, in isolati geometrici è causa di una difficile circolazione. E poi da considerare

con la demolizione quasi completa di tale borgo e la ricostruzione, sulle stesse aree, di palazzi in elevazione di 7-8 piani, in luogo dei due preesistenti, e quindi l'accresciuta popolazione che vi abita, e l'errore commesso, a suo tempo, dal Governo di non rendere obbligatoria la costruzione dei relativi *garages* nei nuovi palazzi — cosa che noi avevamo proposto nel 1953 con un ordine del giorno che, purtroppo, non fu accolto, — ostruisce parte notevole della sede stradale con le macchine in sosta. C'è voluta la legge-ponte per imporre l'obbligo dei *garages* sotterranei. Nel frattempo quasi tutto il borgo centrale di Bari è stato ricostruito senza autorimesse e quindi in città non si circola più, anche perchè non è infrequente il caso di auto parcheggiate in terza fila. Di conseguenza, risolvere il problema della metropolitana è essenziale.

Per questi motivi prego il Ministro di considerare la particolare situazione della città di Bari e di confermare altresì l'impegno di un altro Ministro, l'onorevole Mariotti, di voler tenere conto, nel secondo gruppo di finanziamenti, come fissato per altro dallo stesso Piano '80, anche delle esigenze di quella città.

Per quanto attiene all'aeroporto di Bari, l'onorevole Ministro è in possesso dei numerosi e precisi dati, scaturiti dalle indagini svolte dalla Commissione da lui stesso nominata, che ha effettuato sopralluoghi in tutti gli aeroporti della nazione. A Bari è in costruzione da circa 4 anni la nuova pista, destinata a consentire l'atterraggio e il decollo anche dei grossi apparecchi dell'Alitalia, la quale — in considerazione della insufficiente lunghezza di quella in esercizio — ha sospeso da tempo i suoi voli, ed è stata sostituita dalla società ATI, con velivoli di modeste proporzioni, i quali hanno dato luogo a molti inconvenienti, oltre al noto disastro di alcuni mesi fa. Purtroppo i lavori per la realizzazione della nuova pista, che dovevano essere ultimati già un anno e mezzo fa, sono ancora in corso. Ma quel che è peggio è che probabilmente, allorchè saranno ultimati questi lavori — si dice fra 6 mesi —, la nuova pista sarà pronta, ma non lo saranno nè

la nuova stazione passeggeri, nè le apparecchiature di segnalazione e di illuminazione nè la torre di controllo per la sicurezza del volo.

Se consulta il paragrafo dedicato all'aeroporto di Bari, nella pubblicazione ministeriale, si renderà subito conto, onorevole Ministro, dei rilievi mossi dai suoi tecnici e dalla assoluta necessità da essi prospettata di provvedere, per esigenze evidenti e inderogabili, di completare le altre opere necessarie per mettere in efficienza l'aeroporto, sì che, ultimata la pista, non si debba attendere altro tempo, perchè essa entri in funzione, dotata della nuova aerostazione, dell'impianto radar e di tutte le apparecchiature suggerite dalla moderna tecnologia.

La necessità per Bari di disporre di un grande e funzionale aeroporto, deriva dalla constatazione del costante incremento del numero dei passeggeri, tant'è che l'ATI è giunta ad effettuare fino a otto corse giornaliere per soddisfare le esigenze della popolazione. Ma c'è di più: Bari è oggi una città non soltanto interessata da una notevole corrente turistica, per via anche dei traghetti con la Jugoslava, ma anche dotata di una Fiera, che non è più quella che si usava definire settembrina, perchè si rinnova 4 volte all'anno, con caratteristiche mostre di specializzazione nei vari settori. Bari, in sostanza, ha una Fiera che può considerarsi permanente, per cui da tutto il Mediterraneo vi confluiscano annualmente una folla di delegazioni ufficiali e di operatori economici dando vita in città a un traffico internazionale continuo. Da qui la necessità di Bari di potersi adeguatamente attrezzare anche nel settore aeroportuale.

Ho ultimato i rilievi e le considerazioni che volevo sottoporre alla considerazione dell'onorevole Ministro e do quindi lettura dei due ordini del giorno che sottopongo alla sua attenzione:

Il primo dice:

Il Senato,

considerata la critica e sempre più grave situazione esistente nella città di Bari, soffocata com'è, nella sua crescita edilizia,

nelle sue attività economiche e nelle molteplici altre esigenze di vita, dall'attuale giacitura della stazione ferroviaria e dai binari che dividono il vecchio borgo murattiano dai nuovi quartieri, i quali hanno assunto vastissime proporzioni e sono in crescente sviluppo;

considerato il già avvenuto insediamento, a monte della ferrovia, di oltre 150.000 abitanti;

considerata la necessità, in base anche al nuovo piano regolatore, di eliminare tale insostenibile situazione;

considerati, infine, le soluzioni al riguardo previste, gli studi e le intese intercorse con gli organi tecnici della stessa Amministrazione ferroviaria,

invita il Governo a includere nel nuovo piano quinquennale delle ferrovie un primo, adeguato finanziamento per dare iniziale soluzione a un problema che oramai non è più procrastinabile.

Il secondo ordine del giorno è del seguente tenore:

Il Senato,

considerate le carenze e la inadeguatezza tuttora esistenti nella rete delle ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno e nelle Isole, nonostante il processo di avvaloramento in atto e le prospettive che si delineano in quella vasta area del territorio nazionale,

invita il Governo ad assicurare, a tale scopo, adeguati finanziamenti nei programmi di opere da eseguire, attingendo sia al Fondo del cosiddetto piano-ponte di 400 miliardi, sia a quello dei 4.000 miliardi previsti per il nuovo piano poliennale delle Ferrovie, tenendo presente, nella graduatoria delle opere, il completamento del doppio binario e della elettrificazione della linea adriatica, in tutto il suo tracciato fino a Lecce, nonchè le necessarie rettifiche e il raddoppio delle linee Foggia-Caserta e Bari-Taranto, cioè il più rapido ed agevole collegamento tra la Puglia-Napoli e Roma e tra il versante meridionale adriatico e la Calabria.

M A D E R C H I . Io credo, onorevole Ministro, che in un Paese come l'Italia, con queste caratteristiche geografiche, con questa giacitura e con questa situazione economica, sia particolarmente necessario adottare una politica dei trasporti che serva ad aiutare la ripresa economica e a favorire lo sviluppo dell'intera economia, perchè i trasporti rappresentano uno degli elementi fondamentali per assicurare tale ripresa. Questa necessità è tanto più sentita nelle regioni meridionali, nelle aree depresse che, purtroppo, come è stato già accennato e come sarà ripetuto anche in questo dibattito, da troppo tempo subiscono un trattamento di sfavore, vengono considerate come aree deboli, per cui gli stanziamenti pubblici in generale non attendono al miglioramento e al potenziamento di queste zone. Basterebbe ricordare l'enorme sperpero di denaro che si sta facendo per la Roma-Firenze e contemporaneamente tener presenti quali siano le condizioni del trasporto esistenti nelle zone del Mezzogiorno e delle Isole in particolare.

Inoltre, la capacità d'intervento del Governo su questi problemi ci lascia particolarmente insoddisfatti, perchè anche quando si riesce ad ottenere dal Tesoro una quota di finanziamento, seppure non eccessivamente cospicua, ma in qualche modo importante e capace di dare un aiuto alla sistemazione dell'organizzazione dei trasporti in queste zone, anche in questo caso, ripeto, assistiamo alla solita lentezza dell'iter legislativo. Per il trasferimento di un disegno di legge dalla Camera al Senato o viceversa (come ad esempio quello che riguarda il finanziamento dei 400 miliardi), passa moltissimo tempo e ciò fa ritenere, almeno a chi parla in questo momento, che non ci sia una particolare preoccupazione di assicurare un intervento immediato, come invece sarebbe richiesto dalla situazione del settore.

Noi pensiamo perciò che sia quanto mai necessario intervenire, per riequilibrare la situazione, attraverso finanziamenti a lungo termine e programmati. Riteniamo tali finanziamenti indispensabili per assicurare quegli interventi che, sia all'interno delle grandi aree metropolitane del Nord e del

Sud, sia all'interno dei grandi comprensori delle zone meno fortunate del Paese, possono assicurare un miglioramento dei servizi di trasporto, sia ferroviario che di altro tipo. Rileviamo ciò perchè siamo convinti che in una società civile, abbastanza avanzata, anche se con profonde distorsioni come quella italiana, occorra una politica dei trasporti in grado di utilizzare nel modo migliore tutti i sistemi di trasporto, coordinandone i vari sistemi per giungere ad assicurare un servizio il più efficiente e il più economico possibile.

In questo campo mi pare che rimanga ancora moltissimo da fare, non soltanto perchè ancora esistono le reti ferroviarie come quella calabro-lucana, o le ferrovie della Sardegna, o perchè ci sono delle autostrade che ormai attraversano completamente il nostro Paese dall'alto in basso, ma molto raramente collegano un versante con l'altro, ma soprattutto perchè, contemporaneamente ci sono zone amplissime, comprensori enormi, dove il sistema stradale e quello dei trasporti è quasi inesistente.

Ricordavo un momento fa con il senatore Abenante una strada che abbiamo percorso; ad un certo punto, al bivio di Paestum, dopo Salerno, riportai la precisa impressione di entrare in un altro Paese; lasciando l'Italia centro-settentrionale e passando nell'Italia meridionale, da Paestum in giù, si avverte che lo Stato riserva un trattamento diverso nei confronti di questa enorme parte d'Italia, ove quando piove, per esempio, si verificano quei gravissimi danni dei quali ci dobbiamo interessare in questo momento, sia in Calabria, che in Sicilia.

Tale mancanza di intervento dei poteri pubblici per coordinare i vari sistemi di trasporto e per arrivare ad avere un complesso sistema che utilizzi nel modo migliore le diverse forme di trasporto ed assicuri, quindi, la mobilità delle popolazioni e delle merci alle migliori condizioni, ha portato non soltanto a delle grosse distorsioni, per cui ad esempio nelle metropoli non si cammina e non ci si muove più per i continui intasamenti dei mezzi di trasporto, ma ha creato in altre ampie zone delle situazioni del tutto contrapposte, dove non si riesce

ad ottenere un collegamento efficiente con il resto del Paese.

Tutto ciò porta a degli sprechi enormi; porta all'inutilizzazione di grandi risorse, determina un costo del trasporto enormemente più alto.

Credo che l'onorevole Ministro sia al corrente di quanto sto per riferire: quello che in Inghilterra costa, per esempio per trasporto ferroviario, 3,64 alla tonnellata per chilometro, in Italia costa invece 15,20; e che quello che costa in Inghilterra 7,90, sempre per tonnellata per chilometro su strada, in Italia costa 29,80. E tutti sanno che la nostra economia non gode del sostegno che ha quella inglese.

Quindi appare tutta la necessità di giungere il più rapidamente possibile a quel coordinamento, del quale il Parlamento ha parlato infinite volte, per il quale ha emanato disposizioni precise, ma che purtroppo nel corso di questi anni i vari Governi che si sono succeduti, i vari Ministri che hanno occupato il posto da lei ricoperto, non sono riusciti a realizzare. Il Comitato di coordinamento dei trasporti, non mi risulta che abbia assicurato risultati importanti.

Noi allora proponiamo che, in questa situazione di notevole difficoltà della nostra economia, si faccia funzionare questo Comitato; che la nostra Commissione, insieme a quella della Camera dei deputati affronti il problema con l'onorevole Ministro e con i funzionari del Ministero dei trasporti, insistendo perchè finalmente nelle mani del Ministro sia rimessa tutta la politica dei trasporti (sottraendola agli altri Ministeri, che non sempre concertano con lei, onorevole Ministro, i provvedimenti da prendere). In tal modo la responsabilità di dirigere questo settore e di assicurare quindi anche quel coordinamento che ormai si dimostra indispensabile, farà carico sul Ministro dei trasporti e non saranno possibili scarichi di responsabilità.

Questo discorso però presuppone che, almeno all'interno del Ministero dei trasporti, si avvii a superamento la separazione netta ancor oggi esistente tra i due settori fondamentali, che danno poi il nome al Ministero (dei trasporti e dell'aviazione civile),

in modo del tutto anacronistico con i tempi e con la volontà del Parlamento, che vorrebbe tutti i trasporti riuniti nella responsabilità del Ministro dei trasporti. Attualmente invece l'aviazione civile, che comincia ad essere uno dei mezzi di trasporto più importanti, è considerata a parte. L'aviazione civile occupa un posto importante nel settore dei trasporti non tanto per quanto riguarda il trasporto interno — che per le sue caratteristiche e la conformazione del Paese non richiede una grossa rete aerea —, ma per quanto, invece, concerne il collegamento del nostro Paese con il resto del mondo e per la posizione geografica che il nostro Paese ha nel mondo. L'Italia rappresenta, nel sistema aereo internazionale, un punto di scalo estremamente importante soprattutto nel collegamento fra i vari emisferi.

A tale proposito — visto che il Governo fino a questo momento non ha preso provvedimenti — sottolineo la necessità di arrivare a considerare entro brevissimo tempo, per iniziativa della nostra Commissione e spero con l'adesione del Ministro dei trasporti, i problemi dell'aviazione civile per quelli che effettivamente sono.

Non voglio anticipare la discussione che chiederemo (il collega Piscitello avanzerà una proposta precisa in merito) per affrontare questo tema scottante, ma non c'è dubbio che rapidamente dovremo prendere delle decisioni se non vogliamo rimanere ancora una volta — come purtroppo è accaduto col disastro di Punta Raisi e con le alluvioni — nella condizione di coloro che pur avendo elaborato proposte di legge tendenti ad evitare disastri e danni, non riescono ad ottenere l'adesione dei ministri competenti per trasformare le iniziative in leggi operanti volte a prevenire e limitare i danni.

D'altra parte, è noto a tutti che nel mondo moderno il trasporto aereo è molto importante e se non interverremo per assicurare ai nostri aeroporti le attrezzature che tuttora mancano, per garantire il pilotaggio degli aeromobili in condizioni di sicurezza (lo sa, onorevole Ministro, che ci sono lunghe pause nel collegamento terra-bordo-terra?) non metteremo l'Italia in condizione di fornire le indispensabili garanzie di volo sul

proprio territorio. Se non interverremo immediatamente per garantire il volo in condizioni normali di sicurezza, nel giro di pochissimo tempo — e ne abbiamo le prime avvisaglie da parte di molte compagnie — le compagnie aeree salteranno gli scali italiani e preferiranno Malta a Fiumicino o a Milano. È necessario quindi un intervento sollecito per far sì che l'assistenza al volo e le attrezzature aeroportuali possano essere garantite anche nel nostro Paese come avviene in tutti i Paesi civili. È stato scritto che l'aeroporto di Punta Raisi corrisponde, per le cattive condizioni in cui vi si opera, ad un aeroporto cambogiano in periodo di guerra. Se questo è vero per Punta Raisi è anche quasi altrettanto vero per tanti aeroporti italiani dove le strutture, le attrezzature, la stessa ubicazione, non corrispondono alle necessità. Non ci dovremmo meravigliare, quindi se un giorno perdessimo lo scalo delle grandi linee aeree o notassimo contrazioni notevoli nel traffico (come si è già verificato). Gli incidenti avvenuti hanno messo in allarme gli utenti e gli addetti alle linee aeree, che intendono far valere giustamente i loro diritti.

Infine, esiste anche il problema di assicurare non solo — come diceva il senatore Sammartino — collegamenti rapidi fra i grandi aeroporti e le città (Fiumicino per Roma, Linate per Milano, eccetera), ma di assicurarli altresì in maniera razionale e veloce per evitare che il viaggio di trasferimento terrestre diventi, in certi casi, più lungo e snervante di quello aereo. A questo problema è connesso quello di assicurare una vasta attrezzatura che consenta, soprattutto per il trasporto delle merci, di utilizzare l'aereo in tutto il territorio nazionale in un sistema coordinato che impegni insieme anche il treno, la strada, il mezzo marittimo. Purtroppo la nostra organizzazione statale sottrae quest'ultimo mezzo di trasporto alla competenza del Ministro dei trasporti; ma non è più pensabile che il sistema dei trasporti possa rimanere diviso fra tante competenze che non si riescono a coordinare, per cui spesso si lascia che provvedano, secondo i propri interessi, i privati. Infatti, se non ci si muove secondo una vi-

sione dei problemi che comprenda l'intero sistema dei trasporti del nostro Paese e non si compiono le opportune scelte da parte dei responsabili del potere pubblico che orientino anche l'iniziativa privata, questa logicamente agira per conto proprio e secondo i propri interessi particolari.

In una simile situazione, onorevole Ministro, le proposte del Governo saranno di sostegno delle iniziative private e non di sviluppo, non di coordinamento di un sistema di trasporto che lo Stato, e per esso il Governo, ha elaborato e vuole sviluppare secondo una sua prospettiva. Questo è il punto. Io credo che in questo momento sia fondamentale non tanto proporre degli interventi quanto avere un piano, farlo conoscere e far muovere quindi anche l'iniziativa privata secondo linee preordinate che assicurino il coordinamento, evitino sprechi, riducano i rischi e consentano anche all'iniziativa privata di partecipare ad un sistema rispondente alle esigenze generali.

Detto questo, onorevole Ministro, desidero aggiungere poche considerazioni relative al grosso problema della metropolitana di Roma, che, a differenza di quanto avviene in tutte le altre metropolitane, è ancora affidata alle cure ed alle spese dello Stato. Onorevole Bozzi, ho detto queste cose già a molti Ministri dei trasporti: ero ancora un bambino, andava a scuola e in via Cavour il transito era vietato perchè erano in corso i lavori per la metropolitana. Sono diventato ormai nonno, ma la metropolitana di Roma non c'è, quel che esiste è una cosa ridicola, non è ancora un sistema metropolitano, è appena una linea singola incapace di garantire quell'alleggerimento del traffico di superficie che in una città come Roma diventa indispensabile perchè oramai siamo sul punto di non camminare più. Quando l'intero sistema della ferrovia metropolitana di Roma, che fa carico sul Governo sia dal punto di vista del finanziamento sia da quello esecutivo, rappresenterà finalmente per Roma una realtà ed arrecherà quel sollievo indispensabile perchè la capitale possa razionalizzare finalmente la propria vita?

Io mi voglio augurare che l'onorevole ministro Bozzi, il quale ha avuto — bisogna ri-

conoscerlo — a differenza dei suoi predecessori, la preoccupazione di andare a constatare in loco come stavano le cose, voglia darci in proposito informazioni e soprattutto prospettive tranquillizzanti.

VIGLIANESI. Onorevole Ministro, non sarei certo di buon gusto se volessi fare un intervento di critica, in quanto le esperienze che ella sta facendo ora io le ho fatte per 2 anni nello stesso Dicastero. Dopo 3 anni, devo constatare ancora oggi di aver sentito un'ottima relazione del senatore Sammartino, che prego di conservarla, poichè l'anno prossimo ce la potrà rileggere tranquillamente, in quanto sarà certamente la stessa; perchè più o meno — questa non è una critica al senatore Sammartino ma una constatazione dei fatti — è la stessa relazione che dalla sua poltrona, onorevole Ministro, ho ascoltato per due volte negli anni passati. Così come avevo ascoltato lo stesso intervento del senatore Crollalanza nei riguardi dei problemi di Bari, eccetto per lo stato un po' più avanzato dei lavori per la nuova pista dell'aeroporto.

La colpa — non si tratta di autodifesa, bensì di una constatazione — non è certo dei Ministri che si susseguono non soltanto al Dicastero dei trasporti ma anche in altri Dicasteri, è della struttura dello Stato italiano che rallenta tutto e rende tutto difficile. Potrei dire che le cose sono rese molto più difficili (è una constatazione facile questa) dalla instabilità politica, dai cambiamenti continui di Governo e di Ministri, tutto restando per aria e tutto dovendo ricominciare da capo. Non certo augurandomi un Governo come quello attuale con continuità politica, io penso che le cose seguiranno a lungo così finchè ci saranno coalizioni o necessità di coalizioni tra partiti profondamente diversi, per cui quello che fa un Ministro disfa un altro.

Lei, onorevole Bozzi, ha se non altro la fortuna di trovarsi al Ministero dei trasporti con un Ministro del tesoro che appartiene al suo stesso partito, per cui, almeno in qualche cosa, dovrebbe esserne facilitato. Io non ebbi questa fortuna e non ebbi di conseguenza — ripeto, non è questione di persone, bensì di situazioni — la possibilità di avere una

risposta alle mie sollecitazioni sui singoli problemi: dopo 6-8-10 mesi, malgrado le insistenze, le varie richieste restavano inevase.

A me non pare, come ho detto in un precedente intervento in questa Commissione, che il problema che andiamo a discutere adesso, quello dello stato di previsione, debba vertere sull'esame di singoli fatterelli che avvengono nelle singole regioni o provincie: si tratta di un problema politico, per cui — ripeto ancora la richiesta al Presidente della Commissione — ritengo che la discussione debba essere fatta sulla politica dei trasporti per delinearne le linee, perchè se non altro si sappia ciò che il Parlamento, nel nostro caso la Commissione trasporti del Senato, intende fissare come obiettivi di una politica dei trasporti, evitando di limitarci a ripetere le solite cose che diciamo da tanti anni sia stando all'opposizione sia al Governo e che non riescono a modificare le varie situazioni.

Il problema è di riuscire finalmente a creare nel Paese, come è avvenuto, sia pure con interpretazioni e soluzioni non concordi nel campo della scuola e della sanità, una coscienza dei trasporti, che non esiste, e mi dispiace doverlo dire proprio io, neanche a livello sindacale. Una vera e grossa battaglia per una politica dei trasporti fino adesso in Italia non si è riusciti a farla: si sono sempre fatti discorsi settoriali, senza affrontare il problema nella sua reale consistenza.

Qualcuno ha già accennato — mi pare il collega Maderchi, poco fa — al problema delle competenze. È possibile mai che, dopo 27 anni dalla Liberazione, abbiamo ancora una serie di Ministeri che si sovrappongono nelle competenze per quanto riguarda il problema generale dei trasporti? Per esempio, la circolazione è affidata anzichè al Ministero dei trasporti a quello dei lavori pubblici e mi pare che proprio il senatore Togni, con una battaglia degna di migliore causa, abbia avvocato al Ministero dei lavori pubblici la competenza in materia di circolazione. Indubbiamente la circolazione è legata al problema delle strade. Ma allora bisogna stabilire i margini di queste competenze; per esempio, in materia di competenza tra Ministeri dei trasporti e della marina

mercantile, la competenza di quest'ultimo Dicastero non abbraccia l'intero settore, perchè la navigazione interna è affidata al Dicastero dei trasporti. Ma, vi sono altri margini meno chiari: per esempio, in materia di navigazione negli stretti, non si sa se la competenza debba essere del Ministero dei trasporti o di quello della marina mercantile.

Io che tentai di dare uno scossone alla gestione privata dei traghetti dello stretto di Messina, mi scontrai con il Ministero della marina mercantile che mi bloccò decisamente l'iniziativa e mi fermò. Ora so che il Ministero dei trasporti, cioè l'Azienda delle ferrovie dello Stato, ha in animo la costruzione di una nuova nave, ma c'è il problema dell'ubicazione dell'invaso nel porto di Messina per il quale non si riesce a trovare una soluzione, non essendovi un accordo fra il Ministero dei trasporti, quello della marina mercantile e gli enti locali.

Per quanto riguarda l'aviazione: praticamente metà del nostro sistema di aviazione civile, e forse più, è controllato dalla difesa; mentre il Ministero del tesoro e quello delle partecipazioni statali, per quanto riguarda la compagnia di bandiera, sovrappongono le competenze e rendono impossibili le soluzioni. Tutti i progetti, poi, possono essere elaborati, ma si arresteranno per « motivi generali di bilancio dello Stato ». Comunque, una vera coscienza politica dei trasporti e dei collegamenti, per quanto riguarda l'aviazione civile, non esiste.

Ricordo questo episodio: al momento in cui stava per passare alla fase operativa quel cosiddetto piano degli aeroporti, con lo stanziamento di 35 miliardi, ci fu un'alluvione a Genova e per prima cosa ci fu chi pensò di distogliere dai 35 miliardi, per destinarli a Genova, 9 miliardi. Allora, per ottenere qualcosa per gli aeroporti, al Consiglio dei ministri dovetti impaurire fisicamente l'allora Ministro del tesoro, e qualche altro collega, dicendo: « Guardate che ogni volta che volete correte il rischio di cadere ».

Non c'è dubbio che il nostro sistema aeroportuale è uno dei più insicuri tra quelli dei Paesi cosiddetti industrializzati. Sembra noioso ripetere le stesse cose: non si arri-

verà all'attuazione di un coordinamento nel settore finchè non ci sarà una politica dei trasporti. Questa è la realtà. Necessita pertanto questo coordinamento, che implica una migliore utilizzazione delle risorse economiche ed in termini di investimento di patrimonio, ed in termini di gestione. Tutto sommato, oggi si finisce con lo spendere e con il disperdere di più.

Ricordo ancora che, allorchè avevo la responsabilità del Ministero, proposi un progetto di costituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, nell'intento di realizzare un coordinamento generale della politica dei trasporti. Si può discutere se il Consiglio stesso debba essere un organo del Ministero, od un super-organo che, in un certo senso, riassume le indicazioni formulate da tutti i ministeri interessati al problema dei trasporti, onde evitare la « rissa » delle competenze e la tendenza di ogni ministro di sentirsi eterno nel posto che occupa, per cui difende il proprio Dicastero come se dovesse permanervi per tutta la vita; non si tiene conto che vi si rimane uno o due anni, quando va bene. Non si riesce ad avere una presa di posizione obiettiva dai funzionari dei vari Dicasteri, i quali hanno competenza, sono onesti e bravi, ma un super-patriottismo delle proprie competenze li condiziona più ancora del proprio Ministro.

Bisognerà poi studiare (e lo ripeto come motivo di politica generale) la necessità di interventi coordinatori ai vari livelli, tra Stato, regioni ed enti locali e le diverse aziende di Stato. Al Ministero dei trasporti esiste la direzione generale del coordinamento, che è diventata una barzelletta; quel povero direttore generale è trattato come un intruso e non gli è concesso alcun contatto, neanche fisico, con i suoi colleghi dello stesso Dicastero.

Ritornando ad affrontare i vari settori contemplati dal bilancio, guardiamo il problema della rete ferroviaria: anche qui abbiamo avuto un piano decennale dal 1962 al 1972, già concluso e con tutti i fondi stanziati. Un terzo dei fondi allora concessi è stato assorbito dall'inflazione: 1.500 miliardi, che avevano un certo valore negli anni 1962 e susseguenti, sono diventati 1.000 miliardi al

massimo, come valore reale, man mano che negli anni sono aumentati i costi e la manodopera, nonchè una certa svalutazione della stessa lira.

Da due-tre anni l'azienda ferroviaria è stata diligente nel preparare il piano poliennale e, da allora, sia il direttore generale che i Ministri succedutisi hanno lavorato per avere un piano che potesse essere continuazione e integrazione di quello decennale. Adesso pare che qualche spiraglio si sia aperto, ma di concreto non abbiamo che 400 miliardi e, oggi come oggi, diciamolo francamente, questa cifra non serve a niente, solo a tappare i buchi. Non si può fare, ad esempio, una politica per i pendolari e per il meridione; tutto rimane nell'animo dei Ministri e dell'alta burocrazia dell'Azienda ferroviaria, ma concretamente non si può affrontare niente, se non effettuare interventi particolari. Per le spese di ammodernamento, poi, della rete nazionale, sia a livello verticale che trasversale, siamo nelle stesse condizioni. Dico questo anche in riferimento alla politica, cui si accennava prima, dello Stretto e dei traghetti.

Se si dovesse dire una cifra, per fare una politica ferroviaria secondo un piano poliennale serio, forse neanche 4 mila miliardi sarebbero sufficienti.

Circa il problema dei collegamenti con gli aeroporti, siamo rimasti dove eravamo. Dopo tanti dibattiti sui giornali e discussioni se per il collegamento Roma-Fiumicino è migliore il piano della STEFER o quello delle ferrovie dello Stato, constatiamo che a Fiumicino esiste una stazione ferroviaria a 800 metri dall'aeroporto che, praticamente, non serve a niente.

Esiste, inoltre, il problema dell'ammodernamento e della riorganizzazione dell'azienda ferroviaria: il piano è stato elaborato e portato avanti da tecnici valorosi sotto la guida dell'allora Sottosegretario, ma da un anno è rimasto nella fase di studio e non è andato oltre.

Qualcuno dei colleghi ha accennato al problema degli appalti: al riguardo, avemmo uno scontro molto violento con il Ministero del tesoro.

Come pure, passando al settore della motorizzazione civile, dico brevemente che le ferrovie secondarie o in concessione, nell'anno 1973, non hanno alcun senso; devono essere assolutamente integrate nel sistema ferroviario statale. Si drammatizza del bilancio delle ferrovie dello Stato: si può spendere di meno, se ciò è necessario; se ci sono dei « rami secchi » assolutamente inutili per gli abitanti, tagliamoli pure, ma non parliamo assolutamente del bilancio ferroviario che è passivo perchè tutti i servizi sociali non possono essere che passivi nel nostro Paese (la scuola, la sanità, la previdenza sociale). I trasporti sono una parte dell'assistenza sociale che lo Stato deve ai cittadini; l'importante è di non fare cose inutili.

È strano che proprio io, che mi sento ancora sindacalista, debba rivolgere critiche ai sindacati. Sono d'accordo nel non voler ritoccare le tariffe ferroviarie per i treni dei lavoratori, ma non vedo proprio perchè esse non possano essere ritoccate per i treni di lusso a causa anche di una certa opposizione dei sindacati. Lo ritengo un grossissimo errore: certi servizi vanno dati a prezzi sociali a chi ne ha bisogno, ma vanno fatti pagare quelli di lusso. In questi giorni, ho letto su « Il Corriere della Sera » una forte critica ai prezzi dei pasti nel vagone ristorante: ma questi prezzi devono essere simili a quelli di un ristorante e non di una mensa aziendale!

M A D E R C H I . Cinquemila lire per un pasto mi sembrano un po' eccessive.

V I G L I A N E S I . Non voglio difendere la compagnia che gestisce il servizio ristorante sui treni ma ditemi ormai in quale ristorante di Roma — tranne in qualche trattoria — si riesce a pagare meno di 4-6 mila lire per pasto, non mangiando meglio che in vagone ristorante.

Sto difendendo la tesi che bisogna non far pagare i servizi sociali, mentre non fa niente se si pagano i servizi di un certo lusso e comodità. Se poi i benefici vanno allo Stato e alla comunità è una cosa, ma se vanno invece a gestori privati è un'altra.

Tornando alla motorizzazione civile, onorevole Ministro, chiedo di conoscere se esista un indirizzo per la gestione delle autolinee nel nostro Paese, perchè secondo l'esperienza da me fatta le autolinee non sono più in grado di essere gestite dai privati, per difficoltà finanziarie. Quando, due anni fa, certe autolinee, comprese alcune grosse, furono pubblicizzate, il provvedimento fu adottato perchè le ditte private non erano in grado di uscire dalle situazioni di grave passività in cui s'erano messe e di grosso sfruttamento di un servizio pubblico ai danni dello Stato e del pubblico: chiedevano fortissimi risarcimenti per pareggiare i bilanci; non rivedevano i parchi macchine nè i vari impianti; non attuavano orari sociali di servizio nè rispettavano i contratti di lavoro. Era quindi assolutamente ingiusto e inaccettabile che simili aziende continuassero ad essere gestite da privati.

Passando all'aviazione civile, il problema è la riorganizzazione della Direzione generale, che è quella che ne ha più bisogno, perchè più arretrata, in quanto se non altro la corrispondente ferroviaria si basa su di un sistema aziendale, un po' vecchio magari, ma in ogni caso molto più autonomo e snello di quello dell'aviazione civile. Il quale ultimo è un sistema burocratico, con competenze limitate e sovrapposte di diversi Ministeri e con limitati poteri sulla stessa Compagnia di bandiera. Lei, onorevole Ministro, se ne sarà accorto in questi mesi della sua gestione: la Direzione generale dell'aviazione civile non esiste, non tanto per colpa degli uomini, ma proprio perchè non c'è struttura, non ci sono i tecnici, non ci sono i mezzi, non ci sono le condizioni per poter gestire, produttivamente, l'aviazione civile nel nostro Paese.

C'è il problema della gestione degli aeroporti, i quali si stanno riducendo veramente in uno stato di grosso malessere. L'aeroporto di Fiumicino è già diventato uno degli aeroporti più caotici d'Europa. Quando uno prende un aereo e scende a Nizza, per dire un aeroporto piccolo, oppure a Parigi, per parlare di un grande aeroporto, o a Ginevra, per accennare alla vicina Svizzera, senza citare quelli americani, tira un sospiro di sollievo

perchè veramente gli sembra di essere passato in un mondo completamente diverso, pur avendo lasciato Roma appena un'ora prima. La colpa anche in questo caso non è certo degli uomini, nè del Ministro, nè del direttore generale dell'aviazione civile, nè del direttore dell'aeroporto, bensì del sistema, della struttura che è stata data: militari, appalti, aviazione civile, interessi di ogni genere che si contendono quando non si confondono magari con quelli di cooperative. Perchè, diciamocelo con una certa franchezza, il caos è tale per cui tante battaglie, tanti scioperi non si riesce più a capire se siano dei lavoratori o dei datori di lavoro, indotti a sfruttare strutture e condizioni quanto meno confuse e non controllabili.

L'aeroporto di Fiumicino non è assolutamente più sufficiente, non è più in grado di assolvere alla funzione di massimo aeroporto italiano, della capitale del nostro Paese, sta diventando un pessimo aeroporto di provincia. Si parla da anni della nuova aerostazione di Fiumicino: ritengo che il relativo progetto sia all'esame della Camera dei deputati. Io credo che questo problema debba essere portato avanti e risolto, anche perchè non ci sono interessi privati (tutt'al più c'entra l'IRI, quindi lo Stato, uno strumento, un mezzo dello Stato per riuscire a realizzare qualcosa). Sorgeranno indubbiamente altri problemi: se, cioè, l'IRI debba intervenire soltanto nella costruzione o anche nella gestione, di questo come di altri aeroporti; ma intanto, io penso, cominciamo a costruirli, a lavorare, altrimenti passeranno altri anni inutilmente. Ricordate, onorevoli colleghi, che a Parigi, la quale pure possiede un aeroporto come quello di Orly, vi è già in attuazione un piano di realizzazione per il 1980 di un sistema aeroportuale più grande di tutta la città, che non è certo piccola. Da noi, invece, continuiamo a dibatterci in piccoli problemi.

Non mi soffermo sulle questioni di cui sempre parliamo: controllo, assistenza del volo e così via, perchè diventeranno marginali se riusciremo a darci, nell'ambito dell'aviazione civile, un sistema funzionante di trasporti che si integri con quello metropolitano, ferroviario e stradale. Anche per l'aviazione ci-

vile bisognerà assolutamente arrivare, quindi, ad una nuova struttura. Io sostengo una struttura a carattere aziendale, del tipo di quella ferroviaria, dell'ANAS, naturalmente più moderna, perchè riferita agli anni settanta. Quanto meno, bisognerà arrivare a un sistema unitario di coordinamento delle gestioni degli aeroporti del nostro Paese. Il modo di attuare questa gestione sarà, è evidente, oggetto di studio, ma dev'essere fin d'ora chiaro che la gestione non potrà che essere unitaria.

Mi sono voluto limitare, onorevole Ministro, a sottolineare alcuni problemi che riguardano il nostro sistema dei trasporti e a porre l'accento sulla necessità di un loro coordinamento, perchè se dovessimo continuare a parlare della tal linea ferroviaria o del tal altro aeroporto come elementi a sè, perderemmo il nostro tempo e lei non avrebbe da dirci che le stesse cose già numerose volte dette e ripetute.

S A M O N A . Volevo dire parecchio, ma e tardissimo e mi limiterò ad accennare a un problema che penso piuttosto importante: quello dell'unificazione dei criteri di piano nella politica dei trasporti. Ne è stata prospettata l'opportunità, in alcune sfere della cultura urbanistica, e sono state condotte anche molte battaglie da noi all'interno dell'Università, nelle facoltà di architettura e di ingegneria.

Una politica dei trasporti non vuol dire soltanto una politica in cui le ferrovie sono interessate a pianificare la propria struttura per migliorare le condizioni del trasporto passeggeri e merci, ma anche le strade entrano nella politica dei trasporti. Non è giusto che l'ANAS faccia per conto suo, anche all'infuori del Ministero dei lavori pubblici, e che quindi si costituisca come un organo completamente indipendente da qualunque altra organizzazione statale che in Italia rappresenta piani economici o piani pluriennali. L'ANAS, essendo in realtà una struttura che opera in tutto il Paese per le grandi comunicazioni, come per le derivazioni da queste grandi comunicazioni, dovrebbe assicurare la piattaforma indispensabile per una politica economica, collegandosi con le ferrovie.

Si tratta, quindi, dell'integrazione globale delle aziende, per non fare, per esempio, un piano poliennale delle ferrovie a parte, ma per formare il piano poliennale generale delle infrastrutture dei trasporti, che dovrebbe essere insieme delle ferrovie e delle strade.

Fino ad una trentina di anni fa la ferrovia era un sistema estremamente rigido, ed allora alla ferrovia era preferita la strada. Oggi questa situazione si è capovolta in quanto appare estremamente utile far funzionare la ferrovia, anche nei rami minori, che dovrebbero essere collegati con le strade. Ma questo collegamento non è attuato: molte volte gli urbanisti hanno lottato per far passare la strada in certe zone, ma vi si opponeva il contrasto fra quello che faceva l'ANAS e la ferrovia. Per esempio, quando abbiamo fatto il progetto per il primo *containers* a Trento, non è stato possibile realizzarlo, perchè si è respinto il progetto di una variante Val Sugana delle ferrovie che avrebbe consentito di collegare con *containers* le ferrovie con le strade. Se realizziamo l'unione dei *containers* ferrovia-strada inseriamo nell'economia internazionale la nostra rete ferroviaria collegandola con tutto il resto del mondo. Finchè le ferrovie e le strade non avranno un piano unico, le ferrovie non saranno destinate alla struttura urbanistica di tutto il Paese: una politica economica che si basa sulle grandi relazioni nazionali, e sul modo come queste si articolano in relazioni minori, ha bisogno di un'integrazione assoluta, di un piano solo, non di tanti piani.

Ora, se le ferrovie si rendessero non partecipi, ma addirittura stimolatrici di questa politica diversa, per la loro forza di molto superiore a quella degli altri settori, per poter ottenere dal Ministero dei trasporti l'integrazione anche con l'ANAS e l'ANAS entrasse a far parte del Ministero dei trasporti anzichè essere aggregata a quello dei lavori pubblici, non ci sarebbe più la possibilità di avere due intenzioni diverse nell'elaborazione dei piani, per le infrastrutture dei trasporti: ci sarebbe un piano solo, privo delle tante incongruenze che oggi lamentiamo nella rete di trasporti stessi.

P I S C I T E L L O . Già il collega Maderchi ha svolto interessanti considerazioni, cui

certamente mi richiamerò nel corso di questo mio intervento. Anche se, com'è stato giustamente già rilevato, è quasi impossibile dire qualcosa di nuovo o di originale, anch'io mi dovrò sottoporre a questa liturgia annuale — come direbbe Sammartino — e spero di non riuscire troppo noioso.

Non mi propongo di fare un'analisi del bilancio, ma mi limiterò a formulare alcune considerazioni essenzialmente politiche ed alcune proposte.

Anzitutto desidero rilevare che il bilancio del Ministero dei trasporti e tutti gli altri provvedimenti legislativi che si richiamano a questo Ministero ed a questo bilancio, sono in realtà, come può sembrare ovvio, lo strumento ed anche lo specchio di una ben determinata politica economica: nulla, a parere nostro, succede a caso. Quindi, alcune sorprese e meraviglie formulate anche in questa sede non sono da noi condivise, proprio perchè nulla succede a caso, non tutto è fermo, non tutto è bloccato; in certe direzioni si va avanti, alcune scelte vengono realizzate. Quindi anche la sfiducia, ad esempio, che esprimeva il senatore Viglianesi, non ci trova concordi. E mi pare che l'esempio del nostro Paese offra la prova più lampante di questa situazione. Qual'è stata in tutti questi anni la linea di tendenza dello sviluppo economico nel nostro Paese; su che basi si è costruito e si è andati avanti?

Se non ci richiamiamo a questi elementi, credo che si smarrisca il senso di un dibattito politico e di uno scontro politico quale dev'esserci fra le forze impegnate in Parlamento.

Riflettiamo su come siano andate le cose negli ultimi 25 anni. Nel dopoguerra, con la piena restaurazione dell'economia capitalistica, tutto è stato condizionato alla logica del perseguimento del massimo profitto. Richiamarci a questo elemento caratterizzante ha un senso perchè è proprio quello che ha inciso più profondamente nelle scelte economiche ed ha rappresentato, in definitiva, l'unica vera molla dello sviluppo del Paese, che ha provocato gli squilibri e le distorsioni di cui spesso abbiamo parlato. Ripetiamo questo concetto perchè l'attuale scontro politico si svolge essenzialmente sugli orientamenti e gli indirizzi nuovi da dare per far

uscire dalla crisi la nostra economia e rilanciarla verso nuovi traguardi al fine di soddisfare — come pensiamo, ed auspichiamo e per cui lottiamo — le esigenze sociali e civili dell'intero Paese che sono rimaste a lungo mortificate ed eluse.

Vorrei rivolgere rapidamente uno sguardo al passato che può essere significativo anche per l'avvenire. Le caratteristiche di sviluppo della nostra economia sono state quelle dell'accentramento, fino alla congestione, in determinate zone e in questo quadro si è teso all'efficienza aziendale e non a quella dell'intero sistema economico. Quindi, su questo terreno, si è cercato di perseguire e ottenere la cosiddetta competitività economica in campo europeo e più in generale in campo internazionale, dando un peso determinante alla componente estera e ai collegamenti con le aree più ricche del mercato europeo, a servizio di una politica imposta dai gruppi monopolistici dell'automobile, della gomma, del petrolio e del cemento. Questa è la realtà ed in questo modo si è sviluppata l'economia del Paese.

Quindi non tutto è bloccato dalla volontà burocratica o dall'incomprensione e incapacità dei ministeri. La verità è che le cose vanno in una certa direzione — e se non prendiamo coscienza di questa situazione annaspiano —, a servizio di questa politica si è andati avanti e a questa scelta di tipo economico è stata subordinata la politica dei trasporti. Da qui lo spopolamento dell'Italia meridionale e la sua degradazione economica, non causati dalle sciagure inopinate e inattese, abbattutesi su quelle zone, ma dagli obiettivi che sono stati perseguiti da determinate forze economiche e politiche. E da qui, le contraddizioni e gli squilibri non solo nel Mezzogiorno, ma anche di altre parti del Paese, la selvaggia congestione delle zone industriali più sviluppate e delle grandi aree metropolitane sovrappopolate a causa di quella che, con linguaggio duro ma realistico, è stata definita l'« economia di rapina » che non persegue, certo, finalità veramente nazionali.

A questa logica in economia ha fatto seguito lo sviluppo sproporzionato della rete autostradale in Italia (la più moderna ed efficiente — si dice — tra quelle europee).

Nulla in questo campo è accaduto per fatalità. Questo modello di sviluppo lo si voleva imporre anche al Mezzogiorno (e qui è cascato l'asino) ed è fallito clamorosamente rivelando tutte le profonde contraddizioni e l'impossibilità di andare ulteriormente avanti. Si è inceppato il meccanismo e si è avuta la crisi.

La nostra grave preoccupazione è che non si vuol cambiare rotta; lo sappiamo e facciamo per questo una battaglia politica. Si annaspa nel disordine, nel caos, nell'inefficienza (anche se questo Governo afferma di esser nato all'insegna dell'efficienza). La situazione è resa più grave dal Governo che è incapace di risolvere senza pressapochismo gli urgenti problemi che sono collegati all'esigenza di attrezzare il Paese di un efficiente sistema nazionale di trasporti.

Noi non siamo massimalisti e non vogliamo tutto e subito; ci rendiamo conto che le risorse dell'Italia sono limitate. Pensiamo solo che debba essere invertita la tendenza, anche gradatamente. Non diciamo di fare in una sola volta tutto quello che non è stato fatto in cento anni; abbiamo il senso della realtà e sappiamo quante difficoltà vi sono. Ma la tendenza è la stessa di prima, si perseguono le vecchie strade e, ad esempio, si raddoppia o si quadruplica la direttissima Roma-Firenze. Avviene questo a caso?

P R E S I D E N T E . Noi abbiamo votato contro!

P I S C I T E L L O . Abbiamo preso atto di quel voto. Ma in quel caso si trattava del raddoppio dell'autostrada Roma-Milano, e non della direttissima Roma-Firenze. Ma non si fanno le cose di cui il Paese ha bisogno, bensì solo alcune. Non tutto resta fermo, come mi sembrava di capire dall'intervento del senatore Viglianesi. Le misure parziali e frammentarie — anche se sono appoggiate e sostenute da notevole consistenza finanziaria — se perseguono la vecchia tendenza, non risolvono i problemi o non avviano a soluzione quelli che sono collegati all'esigenza imprescindibile del potenziamento e dell'ammodernamento delle strutture del nostro Paese ancora in larghissima parte arretrate e carenti.

Abbiamo bisogno di una nuova politica, nonchè — come noi suggeriremo — di riforme coraggiose e di serie scelte democratiche nel complesso della programmazione economica. Quindi, ripetiamo, si operi con gradualità ed anche con prudenza ed accortezza, ma si segua una politica nuova, davvero programmata e coordinata che serva gli interessi generali del Paese. Questo, però, in realtà è ciò che l'attuale Governo non vuole fare, nell'illusione di poter fare uscire il Paese dalla crisi battendo ancora le vecchie strade che l'hanno portato all'attuale stato di cose. La situazione diventa sempre più insostenibile e paralizzante, provoca ulteriori tensioni; soprattutto fra i lavoratori, e preoccupazioni nell'opinione pubblica, ma — a parer nostro — non c'è l'ombra di una volontà di cambiamento: si continua a « pestar acqua nel mortaio », come si dice in Sicilia.

L'assunzione di piani poliennali, di piani stralcio, di impegni di spesa di proporzioni anche elevate rispetto alle risorse disponibili nel nostro Paese, di cui purtroppo il Parlamento è informato con ritardo o per sentito dire, non servirà a modificare la situazione se non saranno prima state cambiate le scelte di fondo, se non saranno attuate riforme urgenti e necessarie. Noi, signor Ministro, per entrare in argomento, ci chiediamo francamente preoccupati a che cosa possano servire 400 o 4.000 miliardi di lire per le ferrovie o gli stanziamenti di 200 miliardi di lire per le attrezzature aeroportuali se non si affrontano con organicità, con visione unitaria i grandi problemi che si chiamano Mezzogiorno, prima di tutto, e quindi moderno sistema di comunicazioni e di trasporti al servizio dell'agricoltura con le attrezzature di cui altri colleghi hanno parlato, cioè sistema strada-rotaia, i *containers*, i vagoni frigoriferi al servizio dell'agricoltura, (e in questo caso non soltanto nel Mezzogiorno), oltre che dell'industria, naturalmente, e del turismo; se non si cambia indirizzo, possono, gli stanziamenti, significare ulteriore congestione, paralisi dei trasporti nelle grandi aree metropolitane e tutto un grosso e intricato nodo nel trasporto aereo. Sono cose arcinote, d'accordo; è meno difficile dire cose originali, rimanendo fermi alla vecchia po-

litica. Ma occorre ripeterle, perchè si affrontino con decisione.

Grossi problemi, dicevo, dei quali fa parte anche quello del trasporto marittimo. Già il collega Maderchi ha sottolineato come noi sollecitiamo, sosteniamo l'unificazione sotto un'unica direzione, quella del Ministero dei trasporti, anche dei trasporti marittimi e anche di alcune competenze attualmente gestite dal Ministero dei lavori pubblici, perchè noi vogliamo, ci sforziamo di dare una visione unitaria, organica ad uno sviluppo economico efficiente e razionale.

Noi riteniamo fondate queste preoccupazioni, in quanto avvertiamo la staticità del Governo. Non metto in dubbio la buona volontà del ministro Bozzi, la cui parte politica, peraltro, non ci fa molto bene sperare; noi apprezziamo la dottrina, il buon senso, la squisitezza del ministro Bozzi, ma alcune osservazioni, alcuni rilievi vanno rivolti alla sua parte politica e al Governo di cui fa parte.

Ciò perchè, per esempio, rientrano in questa logica di Governo, e suscitano le nostre preoccupazioni, sia la grave stortura della prevalenza del trasporto privato su strada, che le scandalose magagne dei servizi in concessione. Tutto ciò colpisce l'intero sistema nazionale dei trasporti.

A che cosa serve l'elencazione di proposte anche giuste ed oneste, le riteniamo tali, che l'onorevole Ministro ha fatto il 14 dicembre scorso davanti a questa Commissione se poi i criteri di priorità che in concreto prevalgono sono sempre quelli vecchi? Vorremmo sbarciarci e aspettiamo smentite, che saremo felici di avere, perchè per questo combattiamo, non è che siamo aprioristicamente legati alle nostre impressioni: vorremmo essere smentiti, ma con i fatti, non soltanto con manifestazioni di buona volontà.

D'altro canto, se prendiamo in esame i singoli problemi ci rendiamo perfettamente conto dell'esigenza di effettuare scelte prioritarie al servizio dell'intera nazione, perseguendo un'organica e unitaria politica. Per esempio, il problema dei valichi alpini è indubbiamente uno di quelli da risolvere, perchè riguarda interessi, anche legittimi, nel cui quadro si giustifica anche una quadrupli-

cazione di binari (nonostante, a parere nostro, sia la strada che fa il traffico e non viceversa, in quanto più strade si realizzano e più traffico vi si svolge). Ma si tratta, invece, di servire l'intera area nazionale non con criteri dispersivi, ma seguendo una ragionevole e organica politica economica globale. Invece finora abbiamo visto concentrare l'azione governativa sui percorsi longitudinali. In alcuni casi ci si è impegnati anche con risultati apprezzabili, nelle comunicazioni con l'estero, con il conseguimento di alte velocità per mezzo di treni di lusso. Però c'è stata la contropartita del disinteresse verso altri percorsi, dove permangono abbandono, squalore, carenze che sono stati qui denunciati.

Ed allora desideriamo sapere, onorevole Ministro, in questa sede, se possibile, se lo riterrà opportuno, quanto con precisione verrà a costare questa famosa direttissima Roma-Firenze, perchè si parla di 600 miliardi, di 1000 miliardi, di 1200 miliardi, lasciando capire che ci siamo cacciati in un vortice senza fondo. Ed allora la vogliamo modificare questa politica?

Noi ci riserveremo, quando affronteremo la discussione sulla legge stralcio di 400 miliardi per la realizzazione di questa direttissima, di acclarare meglio anche il proposito, non so se malizioso o inavvertito, di impegnare per questa impresa anche parte della somma riservata per legge percentualmente al Mezzogiorno. Pare che per fortuna la Camera dei deputati abbia apportato essenziali modifiche.

PRESIDENTE. La Camera dei deputati non ha modificato niente.

PISCITELLO. Onorevole Presidente, siccome la so molto informata e attenta, questa sua precisazione non fa che rendere ancora più accentuata la mia preoccupazione, perchè è gravissimo, scandaloso che fondi destinati per legge al Mezzogiorno siano dirottati per altri scopi, anche se si teorizza che, servendo questa direttissima anche al Mezzogiorno, sia bene che anche il 40 per cento che dovrebbe riguardare il Sud sia impiegato in questa opera.

BOZZI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Le cose non stanno esattamente così: lo stanziamento primitivo è stato aumentato della parte che spetta al Mezzogiorno, cioè del 40 per cento.

PISCITELLO. Sì, però anche il 40 per cento di quest'aumento dovrebbe, per legge, essere devoluto al Mezzogiorno. Comunque, in sostanza, a che cosa serve per il Mezzogiorno questa direttissima? Noi tante volte usiamo un linguaggio duro, ed anche questa volta non possiamo fare a meno di dire che per il Mezzogiorno realizzare un'altissima velocità sulla Roma-Firenze non è affatto produttivo, anzi serve a compiere una rapina delle risorse meridionali, ad accelerare la corsa allo spopolamento.

Nel quadro del riassetto territoriale — come diciamo in un ordine del giorno — servirebbe, piuttosto, una diversa impostazione del programma dei trasporti, soprattutto rivolto ai collegamenti trasversali, cioè che realizzi comunicazioni non soltanto di scorrimento veloce, ma anche di interscambio, che serva un tessuto connettivo che dovrebbe e potrebbe determinarsi nel Mezzogiorno per favorirne lo sviluppo e il decollo economico.

È evidente che non si può continuare ad andare avanti con questi metodi. Alcune considerazioni in proposito le feci già in occasione del dibattito del 14 dicembre scorso. Ritengo non inutile ribadire che, proseguendo in questa politica, il nostro sistema delle comunicazioni resterà sempre paurosamente arretrato, per l'incidenza sempre più elevata dei costi, e non soltanto nel Mezzogiorno ma anche nelle altre aree depresse del nostro Paese. Io citai, se ricorda l'onorevole Ministro, l'esempio del Piemonte. Non starò qui a ripetere quanto ebbi a dire, ma è certo sintomatico che anche in Piemonte si debba riscontrare una situazione tanto allarmante. E tutto ciò non avviene a caso, ma perchè chi viaggia, chi transita su quei tratti sono i pendolari, la povera gente, gli operai, dei quali ci si disinteressa se arrivano in fabbrica dopo ore e ore di viaggio, stanchi e storditi.

Su quelle linee viaggiano i pendolari: il problema perciò per noi rimane drammatico, non solo nel Mezzogiorno, ma anche in

quell'area. Le cose che sono successe a Trieste sono state denunciate; secondo me rientrano in qualche modo in questa disorganicità d'interventi. Gli agrumi in Sicilia marciscono, per la situazione dello Stretto di Messina.

Si tratta di disorganizzazione. Come ben sa l'onorevole Ministro, l'Amministrazione delle ferrovie prevede un incremento notevole del traffico. Ebbene, la situazione è inadeguata, non si costruiscono nuove linee in attesa del fantomatico ponte sullo Stretto, di cui non si parla più e cui noi abbiamo dato un voto favorevole, ma con una precisa motivazione. Noi con senso di responsabilità, riteniamo che ci sia una logica nell'impiego delle risorse; riteniamo che qualunque sia la sorte di questo progetto per il ponte sullo Stretto, (indubbiamente di colossale portata e che potrebbe fare onore al nostro Paese), esso debba realizzarsi in un quadro diverso.

Intanto, chiediamo altre navi traghetto e la loro messa in cantiere. Perchè dobbiamo tollerare che le due società private, non solo facciano concorrenza allo Stato, profittando delle deficienze delle ferrovie e del servizio pubblico di traghetto, ma svolgano, come tutti sappiamo, un'azione di condizionamento, pericolosa per tutta l'economia calabro-siciliana, e compiano atti delittuosi, organizzando azioni eversive contro le istituzioni dello Stato? Chiediamo la revoca delle concessioni, perchè il traghettamento sia di gestione pubblica, constatato che l'attuale gestione privata è fonte di scandali e malumori.

Mi avvio alle conclusioni del mio intervento: un accenno all'altro grande problema, che già bene è stato trattato dal collega Maderchi, riguardante il trasporto aereoportuale. Già ho avuto occasione di esporre il nostro pensiero in una precedente riunione della Commissione, ponendo alcuni quesiti. Questo problema è tornato drammaticamente di attualità non solo per l'incremento già registrati nei traffici, ma per la recente sciagura aerea. Alla luce della denuncia fatta dal « rapporto Lino », noi, onorevole Presidente ed onorevole Ministro, avanziamo formale richiesta — in quanto ciò mi sembra di utilità generale, non solo per la nostra parte politica, ma per tutto il Parlamento — affin-

chè si svolga una discussione sulla politica generale dell'aviazione civile, e specificamente alla presenza anche del comandante Lino, perchè abbia luogo un'approfondita discussione su questo rapporto. È bene che il Parlamento venga informato e perciò avanziamo questa formale richiesta, che speriamo sia favorevolmente accolta dal Presidente e dal Ministro. Ciò non dovrebbe avvenire a lunga scadenza, perchè in quella sede potremmo sviluppare un approfondito dibattito specifico sulla politica del trasporto aereo.

Intanto, come si pensa di garantire lo sviluppo ordinato e l'unicità di indirizzo al sistema aereoportuale di trasporto, se non si va verso profonde ed anche coraggiose modifiche?

Sui problemi degli spazi aerei, degli impianti radar, delle apparecchiature radioelettriche e dell'assistenza al volo, non mi soffermo qui per ora. Ma intanto rilevo che tutto ciò è necessario ed urgente. Sussiste anche il problema di dire qualcosa di specifico sul sistema delle gestioni degli aeroporti. Non è più possibile continuare nell'attuale confusione: basti pensare che, nella sola aereostazione di Fiumicino ci sono 22 o 24 aziende private che esercitano servizi, e tra di loro non c'è alcun coordinamento. Non è consentito continuare in questo modo disorganico, che non solo è denunciato da parte nostra, per il dispendio e lo spreco che provoca, ma che è avvertito e deplorato da tutti i cittadini ed utenti di questo servizio e da tutte le forze politiche e sociali.

È stato posto dallo stesso Ministro il problema del numero veramente eccessivo degli aeroporti: su ciò siamo d'accordo. Siamo contrari infatti alla proliferazione degli aeroporti; ma poniamo una domanda al Governo: riuscirà a contenere le spinte e le richieste clientelari? Siamo favorevoli a rendere efficienti pochi aeroporti, naturalmente ben distribuiti in tutta l'area nazionale. Ma francamente, onorevole Ministro, non possiamo tollerare che l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, venga definito (è una realtà, non ci offendiamo, riferiamo il fatto) di tipo « cambogiano »? In questa situazione di pericoloso viaggio una gran parte della popolazio-

ne siciliana, (che realizza e produce per l'aviazione civile un incremento maggiore che nel resto d'Italia), perchè le condizioni del trasporto ferroviario sono particolarmente disagiati. Negli aeroporti della Sicilia, a Catania, a Palermo, forse si registrano i più vistosi incrementi, forse perchè il trasporto aereo è diventato un mezzo di necessità. In Sicilia è un'avventura un viaggio in treno e quindi ecco farsi urgente il problema degli aeroporti di Catania e di Palermo, oltrechè quelli delle Isole minori, per esigenze turistiche.

Di fronte a tutte le richieste, il problema è di vedere su quali puntiamo. Noi avvertiamo, anche in riferimento agli stanziamenti previsti in bilancio per l'aeroporto di Fiumicino, che addirittura le previsioni che si fanno sull'incremento del traffico aereo sono allarmanti, per quest'ultimo anche rispetto alle previste nuove attrezzature. Tenendo conto che nel 1975 avremo l'Anno Santo, veramente la situazione appare spaventosamente preoccupante.

Per finire, un solo cenno più specifico sul disegno di legge governativo a favore dell'aeroporto « Leonardo da Vinci »: il provvedimento di legge — com'Ella sa, onorevole Ministro — prevede la costituzione di una società mista, tra IRI e privati, che potrà spendere quello che vorrà (e questo ci preoccupa) perchè ci sarà un contributo finanziario garantito dallo Stato, con utili ricavati dal denaro pubblico. Ci si avvierebbe così verso la privatizzazione dello scalo di Fiumicino.

Noi annunciamo la nostra opposizione a questo progetto in quanto, per le aerostazioni, sosteniamo una gestione pubblica che abbia naturalmente un coordinamento di tipo nazionale, ma che sia decentrata al massimo, con poteri e funzioni da affidare anche agli enti locali e particolarmente alla Regione. Noi siamo contrari all'istituzione di nuovi « carrozzoni ».

Quindi, in conclusione onorevole Ministro, un moderno ed efficiente sistema di trasporti, ferroviari, aeroportuali e marittimi, inquadrati in una nuova politica economica, presuppone, a nostro parere, un'inversione di tendenza che collochi il Mezzogiorno e le aree depresse quali principali punti di riferimen-

to per il rilancio generale dell'economia. Ma per attuare tutto questo, ripeto, occorrono una nuova politica ed un nuovo Governo.

A B E N A N T E . Per la verità, ho poco da dire; sintetizzerò per alcuni aspetti e sotto forma di domande alcune questioni che sono state egregiamente trattate dai miei colleghi.

Onorevole Ministro, il problema dei trasporti — è stato detto e condivido questa affermazione — rappresenta oggi nel quadro degli squilibri generali determinati da una certa politica in Italia, una delle strozzature che condizionano la libertà degli italiani e provocano un aggravio dei costi economici: in definitiva, lo stato dei trasporti rappresenta per i cittadini uno degli elementi di maggiore alienazione e di risentimento nei confronti di tutta la società e di coloro che la dirigono. Il caos delle grandi città, l'impossibilità di trovare mezzi efficienti per arrivare in modo decoroso e non stressante ai posti di lavoro, l'incapacità generale di dare una risposta positiva a questi problemi che, a differenza di altri, interessano milioni di italiani sono oggi giunti ad un grado tale di maturazione che devono essere assolutamente risolti. So e ricordo che l'azione della forza politica che ella rappresenta, in tutti gli anni di politica di centro-sinistra, si è costantemente contrapposta alle scelte della classe dirigente in tema di esigenze quali la scuola, gli ospedali, i trasporti. Io, per la verità, sono andato con modestia, ma invano, a ricercare nello stato di previsione in esame elementi di novità e le sarò grato, onorevole Ministro, se nella sua risposta potrà indicarmeli.

Mi pare, inoltre, che alcune voci del bilancio in argomento siano semplici trasferimenti di spese alle regioni ed io vorrei capire come è possibile affrontare un discorso serio sui trasporti quando si mantengono inalterati gli importi di determinate spese.

Ogni giorno, inoltre, il problema insoluto e così importante dei trasporti provoca la collera dei cittadini e, nel momento in cui lo scontento diventa rabbia, si verifica una serie di episodi nei quali la forma di lotta incontrollata si sviluppa quasi sempre intorno alla questione del trasporto: sono pen-

dolari che, esasperati per la lunga attesa, fermano i treni e altri cittadini che compiono azioni al di fuori di ogni forma normale di partecipazione alla vita democratica.

Onorevole Ministro, ogni anno, a Natale, Capodanno e Pasqua, si riapre il discorso dei pendolari e degli emigrati all'estero e al nord Italia, ma io non avverto nell'impostazione del bilancio e nella coscienza dell'attuale Governo nulla che possa far pensare ad una qualsiasi soluzione.

Credo che sarei estremamente incauto se non collegassi le risultanze del bilancio a quelle che sono l'impossibilità e l'incapacità politica dell'attuale direzione della cosa pubblica ad affrontare i grossi problemi sociali.

Certo le spese messe a sua disposizione costituiscono le scelte di un Governo che non ha operato in modo tale da affrontare e risolvere uno dei problemi di fondo, che è quello dei trasporti nel nostro Paese. Questo era il primo quesito.

Il secondo quesito che mi sono posto leggendo il bilancio in esame, al quale ha già fatto cenno il collega Samonà, ma che io intendo riprendere, riguarda il rapporto nuovo tra le ferrovie dello Stato e le regioni. Lei è il Ministro dei trasporti, onorevole Bozzi, e le sarei grato se nella sua risposta potesse portare elementi positivi di collaborazione tra le ferrovie dello Stato e l'istituto regionale o tra i vari comuni, e se non sia invece piuttosto vero che ancora oggi le ferrovie dello Stato operano in modo avulso dal contesto sociale, su un terreno di un'efficienza tecnicistica aziendale che non risolve il *deficit* della società e non dà risposta ai problemi reali delle nostre popolazioni.

E difficile stabilire collegamenti a tutti i livelli con le ferrovie dello Stato, e non per cattiva volontà dei funzionari: guai a noi se credessimo di risolvere i problemi individuando le cause delle carenze in un funzionario buono e in uno cattivo, in uno efficiente e in uno no, perchè faremmo la figura di chi non ha capito niente. La verità è un'altra: che essi non hanno alcun potere decisionale, non hanno alcun potere di far valere le opinioni delle popolazioni in rapporto alle programmazioni delle linee ferroviarie, che sono effettuate con un sistema centralizzato

che non ha alcuna ragione di essere proprio perchè in contrasto con la nuova struttura che è andata sorgendo nella nostra società. Invece, quest'elemento di novità, che non riguarda l'entità della spesa, ma un modo nuovo di concepire e attuare i trasporti ferroviari in rapporto all'articolazione statale, dovrebbe rappresentare l'occasione per risolvere alcuni grossi problemi della nostra società.

Altro grave problema di cui desideriamo conoscere i dettagli è quello delle spese delle ferrovie dello Stato: cioè noi, onorevole Ministro, vogliamo sapere con esattezza quali sono le previsioni di spesa in questo settore. I 4.000 miliardi esistono ancora? Lei ha fatto un'interruzione preoccupante quando ha suggerito di non parlare del prossimo quadriennio o quinquennio, ma di riferirsi a un programma pluriennale. Che senso ha questa definizione? La si deve intendere riferita al prossimo decennio, al prossimo ventennio?

Ho avuto la possibilità di esaminare questo famoso piano e m'inchino di fronte all'opera da lei compiuta, onorevole Bozzi, d'intesa anche con altre componenti della democrazia del nostro Paese, però devo far rilevare che i problemi che tutti riteniamo debbano essere affrontati e risolti in quel piano non lo sono. Ed allora, ove esistesse un qualcosa di concreto a proposito di questo piano — io ritengo che non esistano nè il disegno di legge relativo nè i 4.000 miliardi — come è stato affrontato per esempio il problema dei pendolari? Io voglio saperlo. E qui ritorniamo al discorso che facevo poco fa e che poteva sembrare estemporaneo, cioè del rapporto tra ferrovie, Ministero, regioni, comuni.

Onorevole Ministro, non intendo soffermarmi su tutto ciò che sta a monte di questo discorso e il cui significato è fin troppo chiaro, e la prego di prendere in considerazione un qualsiasi bacino (Napoli, Milano o Roma) e, alla luce della proposta di utilizzazione dei 4.000 miliardi, di avere la bontà di erudirmi su ciò che è stato fatto o si intende fare per risolvere il problema dei pendolari. Per quel che mi risulta, il problema non è stato nè affrontato nè risolto per Napoli, per Milano e neppure per Torino. E allora ritorniamo al

quesito di fondo: quale dei problemi vogliamo affrontare e risolvere con i 4.000 miliardi? Ancora quello dei collegamenti veloci o quello dei pendolari, che, se non ricordo male, allorchè furono stanziati i fondi, venne ritenuto, anche in accordo con altre organizzazioni democratiche, uno dei fini fondamentali, basilari da raggiungere?

La questione dell'utilizzazione dei fondi abbraccia anche altri problemi, come quello dei collegamenti trasversali e delle comunicazioni nelle aree congestionate.

Ultimo problema, ed ho terminato. Un problema che apparentemente può sembrare non riguardare il suo Dicastero, onorevole Ministro, ma che oggettivamente vi è collegato: quello delle officine di costruzioni ferroviarie nel nostro Paese. Ma è possibile, che in Italia esistano le ferrovie dello Stato le quali hanno proprie officine e che esista l'EFIM con una rete di officine alcune sorte in modo fasullo e clientelare in zone inadatte e inidonee, (e che sono entrate in crisi per cui disponiamo di un potenziale produttivo che si disperde, mentre, di contro, non abbiamo le carrozze per far viaggiare gli utenti e creiamo disagi a catena? È possibile, ecco la domanda, nel quadro del rilancio del piano ferroviario, trovare un modo di collegamento tra queste infrastrutture, in modo da dare serenità ai lavoratori e riportare unità di indirizzo, magari arrivando anche a delle conversioni? Passando cioè dalla costruzione di assi a quella di autobus, oggi incontrollato monopolio della Fiat?

Onorevole Bozzi, lei sa meglio di me che in qualsiasi momento può andare in una qualunque agenzia della FIAT e ottenere pressochè subito un'automobile, ammesso che sia disposto a pagare l'importo stabilito dal dottor Agnelli, mentre deve aspettare parecchi mesi, anni, anche 3 anni, per avere un pullman, per cui vi sono aziende pubbliche di trasporto che, sono fallite e falliranno fino a che non avranno a disposizione i mezzi necessari ad assicurare la preminenza del mezzo pubblico su quello privato.

Ed allora, nel quadro dell'indispensabile collegamento tra Dicasteri interessati alla circolazione, quale dei Ministri deve affrontare questo problema e cercare di dargli so-

luzione? Chi deve fare in modo che le agenzie siano in grado di fornire pullman non dico allo stesso ritmo delle autovetture, ma certo non con tempi di attesa che partono da un minimo di 2 anni? Ecco perchè parlavo prima di conversione di attività svolte da aziende statali. Cioè, il Governo, nella sua globalità non dovrebbe porsi il problema di una diversa e migliore utilizzazione del potenziale, che si ritiene insufficiente o inadatto in rapporto alle spese ferroviarie? Non dico questo per fare in modo che si dia vita ad un'attività concorrenziale con la FIAT. Voi sapete meglio di noi che non abbiamo mai posto il problema della nazionalizzazione della FIAT: vada avanti per conto suo, almeno fino a quando continuerà a svolgere l'attuale politica anche se costruirà trattori e pulman e non solo autovetture.

Si parlava di coordinamento delle attività del Ministero dei trasporti. Ebbene, se non sciogliamo prima alcuni di questi nodi e il Ministro non si fa carico di risolvere problemi di questo genere, corriamo il rischio di continuare a ripetere, ognuno dal proprio punto di vista, aridi concetti di filosofia dei trasporti.

Il problema, onorevole Ministro, delle condizioni e degli ambienti di lavoro, dei ferrovieri; il problema degli organici, degli appalti, degli assuntori in concessione, sono questioni sulle quali non spendo una parola. In questo quadro il Ministro dei trasporti può assumere un ruolo per risolvere un'altra grossa questione. Onorevole Bozzi, in precedenza ho sentito da lei un'affermazione che ho accolto con enorme soddisfazione: lei ha sostenuto — pur essendo stati i liberali avversari decisi dell'istituzione delle regioni — che bisogna riconoscerne la funzione, bisogna esaltarne il ruolo, bisogna farle funzionare. Allora mi dica: come le regioni italiane possono assolvere al ruolo a loro conferito con i decreti delegati per il coordinamento e l'unitarietà dei sistemi di trasporto, nell'ambito regionale, con i finanziamenti che sono stati posti a loro disposizione? Lei mi potrà dire che non esistevano ulteriori possibilità finanziarie. Però resta il fatto che il Governo ha trasferito alle regioni poteri che non potranno mai essere concretizzati

perchè mancano i fondi. A chi dobbiamo porre questo problema? Noi lo poniamo a lei, Ministro dei trasporti, affinché si renda portavoce, se la ritiene giusta, di questa nostra istanza presso gli altri colleghi, perchè questo problema venga risolto. Allo stato attuale nessuna regione potrà fare un piano dei trasporti, ne potrà farlo il Governo, perchè non è più interessato. Ed in questo modo si dovrà operare con finanziamenti straordinari, correndo il rischio che possano verificarsi discriminazioni per sollecitazioni clientelari, ripieghi questi che non risolverebbero i problemi del nostro Paese.

Queste sono le mie brevi considerazioni: nulla aggiungono a quanto è stato esposto egregiamente dai colleghi che mi hanno preceduto ma sottolineano soltanto alcune questioni all'attenzione dell'onorevole Ministro.

S E M A . Molto in breve riferirò in ordine a questioni relative al bilancio, questioni che svolgeremo ed affronteremo più a fondo nella seduta prevista per domani.

Voglio anzitutto porre un interrogativo abbastanza rilevante, che si collega a quello sollevato in parte anche dallo stesso Ministro, nella sua informazione di metà gennaio, ed in parte dalla relazione del collega Sammartino, oltrechè da tutti gli interventi dei compagni del mio Gruppo.

L'interrogativo è questo: l'anno che si chiudeva nel mese in cui lei, onorevole Ministro, ci faceva la sua relazione, è stato un anno di avvenimenti internazionali di grande rilievo, avvertimenti che recano il segno di novità importanti. Per alcuni di questi si è mosso perfino il nostro Governo, il che è tutto dire, Governo di cui lei fa parte: viaggio del Presidente del Consiglio nell'Unione Sovietica; il precedente riconoscimento della Repubblica popolare cinese e, recentemente, il viaggio del ministro Medici a Pechino; il più recente riconoscimento della Repubblica democratica tedesca: una situazione notevolmente diversa in Europa e negli altri continenti.

Come possiamo affrontare, ponendoci all'altezza dei tempi, in Italia qualsiasi problema dei trasporti terrestri, aerei, anche se

non rientrano nella competenza del Dicastero dei trasporti, marittimi, al di fuori di una visione di questi avvenimenti?

Avevo toccato, sebbene di sfuggita, questi fatti e queste considerazioni nei giorni in cui discutemmo con lei, onorevole Ministro, la sua pregevole ed interessante relazione. La tabella numero 10 che abbiamo letta e studiata, sembra calarsi nella realtà di una Italia considerata come un'isola in un deserto, non in un mare, e distaccata da tutto il contesto mondiale.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, attraverso i nostri porti passa il 90 per cento delle importazioni del Paese, ed il 70 per cento abbondante delle nostre esportazioni: prodotti dell'industria, semilavorati, materie prime, prodotti dell'agricoltura. Arrivati ai porti questi prodotti vengono caricati su camions, rimorchi, treni. Quali collegamenti, quali impulsi il Ministro dei trasporti intende dare? Qual è la linea che ha scelto a questo riguardo nei nostri collegamenti ferroviari e nei nostri collegamenti marittimi? Nelle strutture ferroviarie, nei porti?

Si è parlato di intasamenti, non soltanto di quello di Trieste, che forse è il più scandaloso, causato da un aperto atto di sabotaggio di una parte del suo Ministero: dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, che ha deciso il blocco dei carri-merci destinati a Trieste, dandone comunicazione a tutte le ferrovie europee: un atto di sabotaggio che ha fatto ammassare, nel giro di 10 giorni, 3.000 vagoni in quella disgraziata città!

Casi analoghi si sono verificati in tutti i nostri scali marittimi, allo stesso modo che si verificano nei punti chiave del movimento terrestre.

Come possiamo affrontare per Trieste e nel Friuli-Venezia Giulia la nuova corrente di traffici ferroviari e di merci dell'Europa centrale ed orientale, oltrechè dell'Europa comunitaria, con una ferrovia che ha 100 anni? L'Austria programmava un secolo fa meglio di quello che noi siamo in grado di programmare oggi, dopo 15 anni che si dovrebbe parlare di programmazione. Cento anni fa: quello è ancora l'unico cordone ombelicale che collega non solo Trieste e la

regione, ma l'intero Paese all'Europa centrale. Ed è una ferrovia, onorevoli colleghi, ad unico binario. Noi ci colleghiamo a Vienna, a Budapest, a Praga, a Varsavia, a Mosca, a Togliattigrad, attraverso un reperto archeologico dei trasporti europei, qual'è appunto la linea Pontebbana. È un reperto archeologico, come forse la Napoli-Pozzuoli di cui si è parlato prima.

È una triste verità di cui dobbiamo avere conoscenza perchè è cosa talmente tragica da rappresentarsi in qualunque farsa a teatro per far ridere la gente o, soprattutto, per far piangere coloro che hanno occhi per piangere su una politica imbastita male e che oltre tutto non conosce ciò che viene realizzato in gran parte dell'Europa e del mondo.

Per la questione dei porti, onorevole Ministro, so bene che non è affar suo in quanto il suo Ministero si ferma ai treni, ai ferry-boats e a qualche altro collegamento in cui le navi sono sostitutive delle ferrovie. Ma se è vero che la sua competenza finisce praticamente alla calata dei porti, qui finisce anche una politica moderna di traffico e portuale. Si è parlato di mancanza di una coscienza aero-partuale: è triste, ma non gravissimo. Particolarmente grave è invece che un Paese con ottomila chilometri di coste non abbia una coscienza marinara. E mi dispiace che non ce l'abbia neanche lei, onorevole Ministro dei trasporti — e lo voglio sottolineare — anche se non voglio crocifiggerla con più chiodi di quelli che le competano.

Per Trieste, la questione della Pontebbana nel suo complesso è cosa che si deve risolvere rapidamente. Potrei ricondare ancora che il raddoppio della linea Trieste-Venezia ha richiesto quasi un quarto di secolo e in altri tempi i tedeschi la distrussero con mezzi molto più moderni di quelli che abbiamo usato per ricostruirla.

Purtroppo, abbiamo contribuito alla paralisi di Trieste e compromessa la sua posizione forse irreparabilmente.

Bisogna provvedere inoltre anche per gli scali minori e per i parchi ferroviari attorno a Trieste. In questa località e al Brennero, dove abbiamo la sventura di avere i

mezzi di trasporto che abbiamo, è un massacro: siamo importatori di decine di migliaia di carogne; gli animali partono vivi e arrivano morti e ci si presenta così anche il problema di distruggerne le carcasse spendendo molti più soldi per questa macabra bisogna che per prolungare gli scali e i parcheggi per ovviare a questo grave inconveniente. A lei, signor Ministro, anche queste considerazioni.

C E B R E L L I . Vorrei tornare ancora per un momento sulla questione dei pendolari. Di questo grosso problema si parla da tempo e, secondo noi, occorre ora una risposta precisa. Se ne è parlato in occasione del piano poliennale che oggi, poi, abbiamo sentito mettere in forse, se non come piano, come finanziamenti, per cui concretamente il giudizio che ricaviamo è che non si farà niente per un bel pezzo. Il bilancio non porta, ripeto, nulla di concreto; il piano pluriennale è in discussione e quindi il problema dei pendolari rimane in attesa, con gravi danni per il Paese e per centinaia e migliaia di lavoratori. Questa è la situazione. Sono d'accordo che bisogna uscire dalla filosofia. Occorre che l'Azienda delle ferrovie cominci ad imboccare una strada nuova, con una volontà nuova. È possibile costruire le vetture vicinali che sono strumenti senza i quali non si potrà fare alcuna politica risolutiva nei confronti dei problemi dei pendolari, per il trasporto veloce (è inutile soffermarci sui dati tecnici che conosciamo tutti); è possibile cominciare ad avviare a soluzione — pure nella precarietà dei finanziamenti — il problema dei pendolari se l'Azienda delle ferrovie e il Ministero dei trasporti non iniziano un rapporto nuovo (tanto rivendicativo nella discussione di oggi, ma ancora non avvenuto) con le regioni e con gli enti locali, per stabilire almeno le fasce viarie necessarie ai pendolari?

Per la verità devo dire, onorevole Ministro che alcuni capi compartimento delle ferrovie dello Stato non hanno dimostrato cattiva volontà nei confronti del problema; anzi, posso testimoniare che in talune occasioni essi hanno fatto tutto quanto era possibile

cercando di razionalizzare gli orari in concomitanza con quelli dei lavoratori, impiegati e studenti, ma oltre non possono andare perchè: primo l'Azienda non mette a disposizione il materiale necessario; secondo, al compartimento, e perciò anche al Ministero in quanto tale, diventa impossibile conoscere la realtà che esiste regione per regione, bacino di traffico per bacino di traffico.

Per acquisire, almeno, questa conoscenza occorre che il compartimento ferroviario cominci ad operare in stretto legame con le Regioni.

Se il Ministero dei trasporti si orientasse a lavorare in questa direzione, se si cominciasse a costruire più vetture vicinali, se si iniziassero gli incontri con le regioni, con i comuni, con i comprensori, con i bacini di traffico, si comincerebbe a fare qualcosa in direzione della risoluzione dei problemi dei pendolari, in attesa che possa essere vinta la grossa battaglia più generale di finanziamenti più organici in materia di trasporti per la quale la parte comunista, è noto, è pronta a fare tutto il suo dovere.

Il secondo problema riguarda una sistemica diversa che, secondo me, occorre dare al traffico ferroviario. Vorrei uscire dalla vecchia polemica tra i treni di bandiera e non. Comprendo benissimo che ogni Paese ha bisogno di avere la sua bandiera che sventoli anche in materia di trasporti e, di conseguenza, anche in materia di ferrovie, per mezzo di certi tipi di treno. Però, così com'è organizzata oggi dalle ferrovie dello Stato la materia dei cosiddetti treni di bandiera o treni di lusso, bisogna criticarla e modificarla. Lei ha sentito anche oggi quale sia la nostra posizione, ma io adesso desidero chiedere: è proprio necessario mantenere in vita certe coppie di treni?

Per esempio, quale servizio compie il super rapido Roma-Milano e viceversa, quando parte pochi minuti prima delle 8 da Milano e arriva a Roma alle 13,35? Cosa fa la gente a Roma alle 13,35? Di quale utilità è questo treno se poco dopo, alle 9,55, parte da Milano il rapido RM che arriva a Roma alle 15,40? Si tratta, è evidente, di uno spreco, per cui non si può venire a parlare di ne-

cessità di finanziamento del bilancio delle ferrovie dello Stato quando poi sprechiamo i soldi in questa maniera. E su tale realtà mi sembra necessario che il Ministero dei trasporti abbia un ripensamento: non è più utile, a tutti gli effetti, abolire il super rapido, anticipando magari il rapido delle 9,55 e tutt'al più aggiungendovi una vettura?

Lo stesso discorso potremmo farlo per la Milano-Genova: è proprio utile e necessario far viaggiare l'Arlecchino così com'è accoppiato? Ho portato alcuni esempi concreti perchè ritengo che occorra considerare anche questi aspetti del problema generale dei trasporti per cominciare a riflettere, e non tanto quindi per puntare l'indice nei confronti dei cosiddetti treni di bandiera, perchè se proprio riteniamo necessario qualcuno per il prestigio delle ferrovie dello Stato, della nazione, dell'Italia, va benissimo, ma almeno rendiamolo efficiente. Sa il Ministro dei trasporti che spesso, in alcuni tratti, l'Arlecchino viaggia vuoto o semivuoto, con 4-5 persone per ognuna delle sue 2-3 vetture? E tutto ciò non è soltanto inconcepibile, ma anche controproducente, perchè per far passare questo rapido gli altri treni sono costretti a fermarsi; e si tratta di treni affollati da migliaia di utenti, da pendolari i quali non possono usufruire dei rapidi, e si servono degli altri treni che quasi sempre arrivano in ritardo. Cosicché si determinano rabbia, collera come diceva prima il collega Abenante, discredito nei confronti dello Stato, delle sue istituzioni, delle ferrovie stesse. A chi conviene tutto ciò? Nemmeno a questo Governo che noi tanto criticiamo.

La terza questione riguarda i prezzi. Capisco il discorso che poco prima il collega senatore Viglianesi faceva e in parte lo condivido: chi vuol viaggiare sui treni di lusso paghi anche costose colazioni; va bene, niente di eccezionale. Ma il problema dei prezzi ha altri risvolti. Tutti quanti siamo d'accordo allorchè facciamo la filosofia sulla necessità che il trasporto per ferrovia diventi primario nei confronti di altri sistemi. Ma stiamo attenti, in quanto oggi abbiamo una mobilità dell'uomo di gran lunga maggiore di quella di 15, 20, 30 anni fa. Ed allora, a

che cosa va riferita la questione dei prezzi che noi facevamo? Ai direttissimi che portano la vettura ristorante, allo stesso servizio di vassoio, o a quello di conforto con l'addetto che va avanti e indietro portando bibite ormai costosissime. A tutti quei treni, cioè, tanto per capirci bene, che, a fronte di quelli di lusso, di bandiera, chiamiamo treni popolari in quanto trasportano lavoratori, agricoltori, emigranti, coloro che devono viaggiare per forza, anche per lunghi tratti. È a vantaggio di costoro che chiediamo sia profondamente rivista la politica dei prezzi del ristoro sui treni, sui mezzi di trasporto ferroviario, altrimenti si entra nel campo della linea di condotta dei cosiddetti prezzi amministrativi, adottata dal Governo Andreotti, che poi l'ha violata nel caso dei telefoni e la sta violando in altri settori.

D'altro canto, onorevole Ministro, ritengo sia opportuno che lei conosca l'opinione anche di coloro che nello schieramento sociale del Paese le sono più vicini, dai quali quando, col 1° gennaio, sono entrati in vigore i fortissimi aumenti dei prezzi, abbiamo sentito parolacce nei confronti del Ministero delle ferrovie che non riteniamo conveniente ripetere in questa autorevole sede.

Ecco quindi il motivo della presentazione di un apposito ordine del giorno, che desideriamo abbia l'interpretazione che ho chiarito, sul quale desideriamo una risposta dell'onorevole Ministro, e soprattutto un'iniziativa che porti a una revisione della posizione di discriminazione dei prezzi nei vari tipi di treno.

PRESIDENTE. Con questo intervento si è conclusa la discussione generale sul bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Nella prossima seduta, che si terrà domattina, il relatore, senatore Sammartino, replicherà alle varie osservazioni dopo di che il ministro Bozzi risponderà a tutti, esponendo le linee generali e programmatiche del Dicastero.

Pertanto il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 20,40.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 GENNAIO 1973

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 17.

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1973

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella n. 10)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1973. — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Come i colleghi ricorderanno la discussione generale si è conclusa; ascolteremo ora le repliche dell'onorevole relatore e dell'onorevole Ministro.

SAMMARTINO, relatore alla Commissione. Sarò telegrafico, anche perchè comprendo che i colleghi siano maggiormente interessati ad ascoltare le dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Non farò quindi un discorso. Posso dire che prendo la parola soprattutto per ringraziare i colleghi, così numerosi, intervenuti nel dibattito di ieri, per le espressioni benevole che hanno avuto nei confronti della mia relazione.

Da tutti gli interventi, nei cui dettagli non mi fermerò, anche per lasciare — dicevo — all'onorevole Ministro il compito di farlo esaurientemente, credo di poter cogliere un elemento comune.

Un elemento comune che va al di là delle osservazioni rispettabilissime della opposizione di sinistra (presente con sette massicci interventi) e di quella di destra, altrettanto rispettabile, illustrata dal senatore Crollanza.

Tale elemento è rappresentato dalla presente istanza, che da ogni parte viene, perchè il Governo dimostri senza equivoci di voler decisamente il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria nazionale, con obiettivo particolare sul Mezzogiorno, sui transiti di confine e sul problema dei trasporti pendolari. Quest'ultimo, fino a qualche anno fa, era un problema circoscritto alle grandi aree tradizionali di elevata industrializzazione; ora è divenuto problema di numerose altre zone in ogni parte del Paese, in virtù della crescente industrializzazione anche del Mezzogiorno.

Che lo Stato dunque restituisca al trasporto ferroviario la sua funzione di asse portante in reale, armonico coordinamento con gli altri settori di trasporto; terrestri, aerei e portuali.

Per raggiungere questo traguardo, per restituire questa funzione alle ferrovie dello Stato è necessaria ed urgente una massa di investimenti che non consenta soluzioni di continuità. Si è parlato ieri del piano « ponte » e si è parlato in termini dubitativi del piano poliennale, del quale il piano « ponte » dovrebbe rappresentare la parte minima, ma di attuazione imminente.

Ora io mi permetto sottolineare la necessità e l'urgenza che il piano poliennale esca dal CIPE e venga all'esame del Parlamento.

Il ministro Bozzi — ne sono certo — e i suoi eminenti collaboratori faranno quanto è in loro potere perchè il Parlamento venga investito al più presto del problema. Ritengo che faremo cosa utile se tutti insieme esprimeremo un voto in questo senso. Di esso il Ministro potrà farne titolo e strumento valido a sostenere presso il Comitato interministeriale per la programmazione economica le sollecitazioni del Parlamento. Perciò nell'invitare la Commissione ad esprimere parere favorevole sullo stato di previsione in esame, sottopongo alla attenzione dei colleghi e del Governo il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

esaminato lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario 1973,

preso atto che ogni altro problema, pure urgente, inerente alla politica dei trasporti, resta condizionato all'impegno di realizzare investimenti che consentano di fare del trasporto ferroviario l'asse portante del sistema dei trasporti nazionale, obiettivo di largo interesse sociale su cui convergono le più importanti istanze tese allo sviluppo economico e sociale del Paese,

considerato che, a fronte di favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici su rotaia, il sistema ferroviario nazionale, in conseguenza del mancato, tempestivo adeguamento, presenta sempre gravi sintomi di insufficienza,

ricordata la funzione propulsiva che un efficiente allacciamento ferroviario può svolgere nell'ambito del graduale sviluppo di zone depresse, il che porta a considerare la necessità di elevare gradualmente anche le caratteristiche di determinate linee, oggi non compiutamente impegnate,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento, con l'urgenza che una visione globale del sistema dei trasporti comporta, il disegno di legge relativo al piano poliennale di potenziamento e di ammodernamento della rete ferroviaria nazionale.

Questo l'ordine del giorno; sarei lieto che la Commissione lo accogliesse.

Prima di chiudere mi si consenta un'ultima considerazione in ordine a quanto ha detto ieri il senatore Samonà. Forse quell'argomento poteva sembrare marginale; in realtà esso rispecchia fedelmente la mentalità, che, purtroppo, prevale negli organi tecnici del Ministero dei trasporti e nella direzione delle ferrovie dello Stato.

Il collega ieri ha parlato del tronco Venezia-Mestre, ma quello è solo un caso. Quando si deve eliminare un passaggio a livello, l'ANAS spesso è costretta ad attendere cinque o sei anni dalla presentazione del relativo progetto per avere il benessere della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Io spero molto che le nuove leve dirigenziali dimostrino maggior dinamismo. Forse in sede di riforma del Ministero, con prov-

vedimenti di decentramento, sarebbe possibile fare questo qualcosa...

S A M O N A . Basterebbe il piano poliennale.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Si tratta della esigenza di ammodernare l'Azienda anche come mentalità. Con questa breve considerazione ho concluso il mio intervento.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Presidente e onorevoli colleghi, ho il dovere, non protocoltare, ma sincero, di ringraziare innanzitutto il relatore per la sua relazione veramente lucida e di ringraziare allo stesso tempo quanti sono intervenuti.

Ho sentito levarsi solo voci di opposizione e ciò, in certo senso, mi è maggiormente gradito, perchè considero questa opposizione come un contributo di critica alle volte forse un poco esasperata — questo è comprensibile — ma in fondo a fin di bene.

Il mio discorso forse non risponderà — ne chiedo scusa — a tutti i numerosi interrogativi che sono stati qui posti, soprattutto a quelli di carattere molto particolare.

Comunque penso che non mancheranno occasioni; avremo da discutere il piano dei 400 miliardi, già deferito all'esame della Commissione. Dovremo esaminare un altro piano, dell'ordine di 4.000 miliardi, sul quale mi intratterò tra breve. Avremo poi un piano di 220 miliardi per i provvedimenti di emergenza per gli aeroporti, nonchè i provvedimenti per l'aerostazione di Fiumicino. Quindi c'è una serie di provvedimenti che ci daranno occasione di approfondire alcuni temi.

Del resto io mi rifaccio innanzi tutto a quanto ebbi l'onore di affermare alla Commissione nella seduta del 14 dicembre e che è stato più volte ricordato, cosa della quale sono grato agli onorevoli senatori. In quella occasione feci un'esposizione panoramica, ed ho il dovere di riprendere il discorso da quel punto per dire cosa si è fatto da allora ad oggi. Tra l'altro accennai al piano-ponte per le ferrovie dello Stato con un fi-

nanziamento di 400 miliardi di lire: esso, come è noto, è stato approvato dalla Camera dei deputati ed è già stato trasmesso al Senato; la somma stanziata, senza dubbio, non è soddisfacente (e per questo si parla di « piano-ponte ») ma è comunque rispettabile.

P R E S I D E N T E . Tra pochi giorni inizieremo l'esame del disegno di legge.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei appunto pregare la Commissione di affrettare i tempi. Ieri il senatore Maderchi, che mi duole sia assente in questo momento, ebbe a dire che la situazione era stata portata alle lunghe alla Camera, quasi a denunciare una cattiva volontà da parte del Governo: ma questa cattiva volontà non v'è stata perchè il Governo, quando presenta un disegno di legge, ha tutto l'interesse a che sia condotto in porto al più presto. Alla Camera, quindi, si è discusso a lungo ed era doveroso: in tal modo si è anche spianata la strada al Senato, con tutto il rispetto per il sistema bicamerale e quindi per le decisioni di questo ramo del Parlamento, talchè mi auguro che il disegno di legge possa essere approvato quanto prima. Esso è infatti largamente atteso e molti dei problemi che qui sono stati enunciati trovano un primo aggancio ed una prima possibilità di soluzione proprio nella sua entrata in vigore.

Ho anche preannunciato alla Commissione la predisposizione di un disegno di legge riguardante gli aeroporti. Ebbene, esso è stato approvato dal Consiglio dei ministri, prevede, come ho già detto, uno stanziamento dell'ordine di 220 miliardi di lire — 170 per gli aeroporti e 50 per le opere di completamento dell'aeroporto di Fiumicino — ed è ora stato proposto al Parlamento: comunque sull'argomento mi intratterò ancora.

Sono poi stati presentati quattro disegni di legge, sempre riguardanti il personale delle ferrovie dello Stato, e cioè l'unificazione del regime pensionistico, la riforma dell'opera di previdenza, l'istituzione di mense aziendali, il riordinamento degli appalti di manipolazione, carica e manutenzione de-

gli accumulatori. E, ancora, un disegno di legge, ora all'esame della Camera, riguarda la revisione delle competenze accessorie e quella dell'indennità di trasferta.

Verranno poi portati all'esame del Consiglio dei ministri altri provvedimenti riguardanti l'orario di lavoro, la prevenzione degli infortuni e modifiche di varia natura alla normativa sullo stato giuridico del personale delle Ferrovie.

Tale complesso di provvedimenti fa parte di una piattaforma rivendicativa che era stata concordata tra il mio predecessore e le organizzazioni sindacali. Per la verità si trattava solo di alcune firme poste su alcuni fogli: cosa naturalmente molto impegnativa, ma gli impegni andavano tradotti concretamente in disegni di legge; e, soprattutto, occorreva trovare la copertura, perchè a questa non si era pensato. Io ho assunto l'incarico di portare avanti i suddetti adempimenti e questi sono in corso di attuazione. Ho infatti notato con soddisfazione che, salvo un fuggevole accenno del senatore Abenante, nessuno degli oratori intervenuti nel dibattito ha fatto riferimento alle rivendicazioni dei ferrovieri, il che mi dovrebbe far pensare e sperare che esista uno stato di tranquillità nella grande famiglia; ed uso deliberatamente tale espressione perchè quella dei ferrovieri è una vera comunità, è appunto una « famiglia ».

Il dibattito, come dicevo, è stato ampio. Non voglio sottolineare talune, che considero solo apparenti, contraddizioni tra questo e quell'intervento; quella che è risultata soprattutto concorde è stata la rivendicazione di un miglior sistema di trasporti, soprattutto ferroviari, nelle aree meridionali e concordo con questo punto di vista, ma nello stesso tempo abbiamo sentito manifestare un'altra esigenza che non dico contrasti con la prima, che però si pone certo sullo stesso piano, cioè quella di condurre una politica dei valichi. Se volessi fare polemica potrei notare a questo punto una sconcordanza, ma in realtà questa non c'è, perchè sono valide entrambe le tesi. Certo, non possiamo fare una politica del Mezzogiorno pensando al Regno delle Due Sicilie: dobbiamo considerare che il Meridione oggi

si difende nel contesto di una politica nazionale, anzi europea e comunitaria, e che quindi anche il miglioramento delle reti centrali e del Nord e la politica dei valichi, cioè l'apertura verso il grande mondo commerciale — il mondo delle idee, della circolazione degli uomini — sono modi di adempiere a tale difesa; il che non significa che non dobbiamo migliorare alcune linee ma che bisogna contemperare le due esigenze in una visione non angusta.

Mi permetto di ricordare che fu proprio un uomo di parte liberale — immaturamente scomparso — a proporre l'assegnazione obbligatoria del 40 per cento degli interventi statali alle industrie meridionali: parlo di Guido Cortese, un deputato liberale di Napoli. Noi, senza retorica, sentiamo profondamente il problema del Mezzogiorno: non vorrei neanche chiamarlo « del Mezzogiorno » bensì nazionale, italiano; e dicendo questo mi riferisco anche agli ordini del giorno presentati con una concordanza sostanziale d'impostazione, che il Governo — e, per quello che mi riguarda, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile — sente profondamente. Non condivido un certo scetticismo affiorato ieri nel discorso del senatore Viglianesi...

M A D E R C H I . È l'esperienza...

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Una prima prova doverosa del nostro impegno è data dal ricordato progetto di piano-ponte, che dei 400 miliardi stanziati assegna una quota quasi del 50 per cento al Mezzogiorno.

Quindi in questo quadro di politica italiana meridionalistica si inseriscono le particolari richieste che qua e là sono state prospettate e che poi potranno avere una maggiore considerazione in sede di esame delle suddette proposte.

Venendo alla politica delle regioni, debbo dire che si tratta di un'esigenza che sento molto vivamente — lo dissi anche nella seduta del 14 dicembre, ma forse non sono stato ben ascoltato e lo vado dicendo dappertutto — perchè la questione non consiste nell'essere o non essere regionalisti. Noi libe-

rali non fummo favorevoli all'istituzione di quel tipo di regioni, ma questa è ormai acqua passata: oggi dobbiamo rispetto, e non protocollare, alla legge, perchè oltre ad essere legge è anche una realtà; e quando dico che occorre raccordare la politica dei trasporti (usata in senso omnicomprendivo, cioè riferita non solo alle ferrovie, ma a tutti i sistemi di trasporto) con la politica regionale non dico che si debba fare della prima una specie di somma, ogni addendo della quale sia costituito dall'attuazione della seconda, poichè questo sarebbe un errore grave; nella grande politica dei trasporti a grande e media distanza, si deve inserire la considerazione regionale. Perchè oggi tale considerazione acquista un'angolatura ed una vivezza che prima non aveva? È forse un problema sorto dall'oggi al domani? Oggi è sorto l'interlocutore politico, cioè la regione, ma il problema preesisteva.

Come ho già detto, non considero il trasporto di persone come un fatto meramente economico di trasferimento di masse da un punto all'altro. Certo, è anche questo, ma bisogna considerare che cosa questa gente fa, quando la trasportiamo da Roma a Milano, da Palermo a Napoli; bisogna cioè valutare ciò che si svolge al di fuori delle stazioni e quindi guardare all'attività, a quello che oggi si chiama « il comprensorio » e che può coincidere o non coincidere con la regione istituzionalmente considerata, che può essere più piccolo o più grande di essa. Ecco quindi l'esigenza di accordi pluriregionali, o biregionali. Oggi tutti i trasporti, e la ferrovia anzitutto, come trasporto di massa, debbono essere in funzione dell'attività che si svolge in questi comprensori; e quindi la politica che ho trattato a Milano, ad esempio, in un Convegno apposito, ed a Trieste, è per il raccordo tra metropolitane e ferrovie statali. Non si può tralasciare di considerare quello che è l'assetto urbanistico, la dislocazione delle industrie, quelli che si chiamano oggi i poli industriali: non è possibile lasciare viaggiatori alla stazione di Milano e disinteressarsene, perchè proseguano per conto loro: bisogna aiutare i pendolari, gli studenti, a raggiungere le loro destinazioni, il che por-

ta appunto all'esigenza di condurre una politica complementare tra l'aspetto urbano-metropolitano rappresentativo di una attività viva, economica e sociale, e la funzione strumentale delle Ferrovie.

Questa è una realtà della quale sono consapevole e che difendo; è una impostazione nuova che oggi si dà alla politica dei trasporti e che deve funzionare, tanto che ho tenuto alcune riunioni con i direttori dei compartimenti, appunto perchè si rendessero conto anch'essi di tale nuova situazione. Appena assunto l'attuale incarico, una delle prime cose che ho fatto è stata quella di inviare una circolare — che non conteneva direttive, perchè so di dover rispettare la autonomia regionale, ma voleva essere solo una voce di richiamo — affinché presso le regioni si costituissero organismi di carattere consultivo per l'elaborazione della politica regionale dei trasporti. Bisogna che le regioni, se vogliono veramente essere rispettose del principio autonomistico, acquistino esse stesse una coscienza regionale. Devo dire che esse hanno risposto: sono stati compiuti passi, vi è stata una riunione di assessori regionali ai trasporti, a Roma, cui ha partecipato anche il Presidente del consiglio dei ministri, per dibattere tali problemi. Lunedì o martedì prossimo, senatore Sema, avrà luogo a Trieste un'altra riunione indetta dalla regione Friuli-Venezia Giulia, alla quale parteciperanno (almeno questo è stato l'invito) tutti i suddetti assessori, sempre sullo stesso argomento; vi parteciperemo, o io stesso, o un Sottosegretario, ed ho fatto porre all'ordine del giorno, per uscire da certe astrazioni, la politica delle concessioni e delle linee secondarie nelle Regioni; altrimenti si può avere la suggestione di fare *verba generalia*, su certi temi. Una linea politica è indispensabile, ma poi bisogna scendere nella concretezza.

Questa è quindi l'impostazione che ho dato ai vari problemi, e sono lieto di constatare che la Commissione condivide unanimemente il punto di vista e sollecita il Governo perchè prosegua su questa strada.

Un altro aspetto è stato considerato — e giustamente — cioè l'esigenza di una politica unitaria. In proposito, debbo dire che

c'è una tradizione, che ha pure il suo peso. Non è facile abbandonare certe abitudini, frutto di una tradizione storica, per cui il Ministero dei trasporti era considerato il Ministero delle ferrovie, ma si tratta di una mentalità che va abbandonata. Il senatore Sammartino ha affermato appunto, in relazione ai passaggi a livello, la necessità di abbandonare certi abiti mentali. A proposito dei passaggi a livello apro una parentesi per dire che non sono 13.000, ma 13.700: però se ne sono eliminati parecchi, perchè erano 24.000. Dicevo dunque che anche il senatore Sammartino ha prospettato l'esigenza di abbandonare certi abiti mentali. Vi è infatti l'assoluta necessità di una politica globale dei trasporti, nella quale non deve esistere concorrenza tra un mezzo e l'altro: è la comunità dei trasporti, la politica unitaria dei trasporti, che deve soddisfare una esigenza umana, sociale ed economica, che deve saper offrire la migliore prestazione per i cittadini e per l'attività produttiva del Paese, naturalmente al minimo costo possibile, perchè il trasporto non va considerato solo dal punto di vista economico, ma sociale. Forse nel passato — non voglio però avanzare critiche verso nessuno, perchè i tempi cambiano e, conseguentemente, devono cambiare le politiche — si è fatta questa politica di concorrenza tra la strada e la rotaia. Oggi però questo non è più concepibile e si deve attuare la politica integrata dei trasporti, con una concezione unitaria e globale. Tutto questo presuppone però, naturalmente, l'esigenza di un coordinamento e purtroppo, invece, una delle malattie italiane è proprio quella della frammentazione delle competenze, pur di fronte a fenomeni che hanno bisogno di una impostazione e di una realizzazione unitarie. Di qui, appunto, le difficoltà e le lungaggini.

Per quanto riguarda il Ministero dei trasporti esiste una Direzione generale del coordinamento. Allo stesso scopo ho istituito presso il Ministero un comitato tra i vari direttori generali, che è presieduto da un Sottosegretario, che, debbo riconoscere, ha ottenuto risultati positivi. Tutto questo però, ovviamente, non basta. È stato detto che occorrerebbe far affluire nel Ministero dei

trasporti alcune attività del Ministero dei lavori pubblici, il che significherebbe però decretare la morte del Ministero dei lavori pubblici. Lo stesso dicasi per i rapporti col Ministero della marina mercantile. Il senatore Samonà ha parlato, con la competenza che gli è unanimemente riconosciuta, di tutto questo, di questa visione unitaria. Concordo perfettamente con lui, ma non so però quanto alcune delle soluzioni da lui prospettate siano concretamente realizzabili. Bisogna cercare, invece, di battere strade capaci di portare a risultati concreti. Io spero di poter portare presto — dipende anche da altri Ministeri — all'esame del CIPE il disegno di legge concernente il Consiglio superiore dei trasporti.

Nell'ambito dei trasporti integrati, il Ministero ha presente il problema dei *containers*: sono stati già realizzati parecchi *terminals* e altri ne abbiamo in programma.

Posso assicurare la Commissione che, in merito alla necessità di stretti collegamenti tra politica stradale e politica ferroviaria, cioè in pratica tra Ministero dei trasporti e Ministero dei lavori pubblici, noi certo, nel momento in cui stiamo elaborando il piano poliennale, teniamo conto di questa realtà, come potrete constatare quando il piano verrà sottoposto all'esame del Parlamento. A questo riguardo devo innanzitutto ringraziare il senatore Sammartino per l'ordine del giorno che ha presentato e che considero utilissimo, perchè di notevole aiuto all'azione del Governo. Il piano poliennale sarà sottoposto tra sette-dieci giorni all'esame del CIPE. Quindi, in merito ai sospetti sollevati dal senatore Maderchi, posso assicurare che gli impegni del Governo saranno mantenuti. Bisogna rendersi conto, comunque, che si tratta di un piano che prevede l'impiego di 4.000 miliardi; un piano di tal genere richiede necessariamente una lunga elaborazione. Si tratta per il momento, logicamente, di un piano di partenza, che occorrerà esaminare anche con le regioni. Do assicurazione che è impegno del Governo sollecitarne al massimo l'*iter* nelle diverse fasi.

Quanto all'aspetto finanziario, al *deficit* del bilancio, non mi vorrei abbandonare alla

melanconia delle cifre, come con frase amaramente poetica ha detto il relatore. È un vecchio discorso che si ripete: certo, noi dobbiamo fare tutto con criteri di economicità, aumentando quindi le entrate — ma quando si tocca questo tasto si dà luogo a proteste — e riducendo le spese. Tuttavia, per quanto concerne l'aumento delle entrate, sussiste l'esigenza sociale che tiene bloccate le tariffe ferroviarie, e quindi non ci possiamo comportare con criteri rigorosamente economicistici, ma occorre tener conto della realtà sociale. D'altra parte c'è una considerazione da fare — che è anche una giustificazione — ed è che l'attività ferroviaria si svolge a beneficio della collettività ed è a sua volta produttrice di altre entrate, attraverso il movimento di merci, di persone, di traffici che sono colpiti dal sistema tributario.

Bisognerebbe fare un calcolo, estremamente difficile però, per vedere quanto del deficit delle Ferrovie sia poi in qualche misura ripagato dai benefici economici e finanziari che lo Stato ricava dall'attività dell'Azienda.

Per il riassetto del Ministero, anche in vista di un'eventuale concentrazione dei poteri decisionali in materia di trasporti, ringrazio il senatore Sammartino per il suo contributo. Debbo dire sinceramente che in ordine a questo problema non ho ancora idee definitive. Sono stati fatti in proposito alcuni studi, complessi e difficili; vi sono anche direttive comunitarie, per la cui attuazione abbiamo però ancora tempo a disposizione: il termine è infatti fissato nel 1978.

È comunque in atto un vasto e capillare decentramento amministrativo, sino a livello delle divisioni, che non potrà non dare i suoi frutti, dato l'alto senso di responsabilità del personale dell'Azienda ferroviaria.

Per quanto riguarda la motorizzazione civile, la materia è stata largamente devoluta alla competenza delle regioni. C'è una parte che è, però, ancora riservata alle attribuzioni dello Stato e non so se non sia il caso di delegare anche questa alla competenza delle regioni, perchè attualmente è spesso difficile tracciare una precisa linea di demar-

cazione tra competenze statali e competenze regionali. E quando ci si trova di fronte a queste zone grige sorgono inevitabilmente conflitti che procurano notevole perdita di tempo nelle decisioni da adottare. Cito in proposito un caso di fronte al quale mi sono trovato: per le scivvie e le funivie la competenza è stata trasferita dal 1° aprile alle regioni, ma la salvaguardia della sicurezza sulle stesse è rimasta tra i compiti dello Stato. Mi pare ben difficile pensare che chi gestisce non debba anche garantire la sicurezza. Mi rendo conto che siamo nella prima fase di attuazione delle regioni, ma, superato questo primo periodo, occorrerà risolvere definitivamente la questione, avendo la massima fiducia nelle regioni stesse.

La politica delle ferrovie in concessione e delle ferrovie secondarie è strettamente connessa alla politica regionale. Le metto sullo stesso piano, ferrovie in concessione e ferrovie secondarie, perchè, anche se dal punto di vista giuridico-amministrativo sono diverse, funzionalmente e strutturalmente hanno le stesse caratteristiche. A loro riguardo si parla sempre di rami secchi. Ho indetto in proposito una riunione di tecnici e le idee sono state le più diverse. Il mio punto di vista è che il problema dei rami secchi va visto in una nuova angolatura. Può darsi che si tratti di rami secchi se considerati sotto il punto di vista della rete nazionale; ma è così anche se li si inquadra nell'economia regionale? È un problema da risolvere caso per caso, considerandoli anche e soprattutto nell'ambito dei piani regionali, al fine di valutare se queste linee hanno ancora una loro validità. Occorre quindi innanzitutto esaminare i vari tronchi nell'ambito nazionale e poi nell'ambito regionale e abolire solo quelli che risultassero inutili per tutti e due. Per gli altri, bisognerà valutare se integrarli nel sistema nazionale o trasferirli alle regioni, evidentemente ammodernandoli dove necessario. Il senatore Abenante ha sostenuto in proposito la necessità di finanziamenti. È un problema generale, questo, davanti al quale ci troviamo sempre. Comunque sono convinto che quando le regioni avranno dato prova di serietà e avranno elaborato piani concreti, anche i

finanziamenti verranno. Però solo per investimenti seri, che si risolvano a vantaggio della comunità; per piani fantasma, per iniziative generiche, invece, è logico che vi siano resistenze. Anche come presupposto per la politica delle ferrovie in concessione sorge quindi l'esigenza di concreti e validi piani regionali. Alla Camera dei deputati è stato presentato un disegno di legge, d'iniziativa dei deputati della Lombardia, per la ristrutturazione della Milano-Nord. È un progetto cui sono personalmente favorevole. Naturalmente occorrerà uno stanziamento notevole — tra i 60 e gli 80 miliardi — e bisognerà poi vedere come gestire quella ferrovia e a chi farla gestire.

Vorrei ora intrattenermi sulle questioni degli aeroporti. È stata chiesta un'indagine conoscitiva: il Governo e il Ministro dei trasporti sono a disposizione del Parlamento e della Commissione se questa indagine sarà ritenuta opportuna. Per parte nostra non possiamo che essere lieti dell'appoggio e della collaborazione del Parlamento per la soluzione di questi gravi problemi. Mi permetto però di suggerire di coordinare l'iniziativa con l'altro ramo del Parlamento, presso il quale ne è stata predisposta una analoga. L'indagine potrebbe eventualmente essere effettuata in occasione della discussione del disegno di legge che prevede stanziamenti per 220 miliardi per i provvedimenti di emergenza.

Le risultanze della Commissione Lino hanno costituito una radiografia organica, una documentazione ufficiale di quello che prima poteva essere soltanto un sospetto, o una realtà non controllata. Ora quindi bisogna provvedere e per questo è stato presentato il disegno di legge. Però sappiamo che nel nostro Paese non basta stanziare fondi, ma bisogna anche poterli spendere, e bene. Nel 1971, per esempio, furono stanziati 50 miliardi — poi ridotti a 35 in seguito all'alluvione di Genova — di cui un certo numero per l'aeroporto di Agrigento, che è ancora in alto mare, per quello di Napoli e per quello di Firenze, che è l'unico che va acquistando una sua concretezza. Pertanto abbiamo individuato alcune strozzature am-

ministrative. Ogni progetto di spesa, anche minima, deve essere sottoposto al parere della Corte dei conti, del Consiglio di Stato, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio superiore dell'aviazione civile. Insomma, per spendere anche somme modeste — 20-30 milioni — occorrono almeno due o tre anni, perchè tra l'altro questi pareri devono essere successivi e quindi i tempi si addizionano. Per ovviare a tale inconveniente si propone la costituzione di un comitato, composto da funzionari della Corte dei conti, del Consiglio di Stato, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio superiore dell'aviazione civile, e così via, in modo che il parere di tutti questi organi possa essere espresso congiuntamente.

Mi auguro pertanto innanzitutto che il Parlamento approvi presto il provvedimento, ora che l'individuazione dei mali è stata fatta e che lo stanziamento — in misura anche apprezzabile — è stato autorizzato. Poi si tratterà di spendere presto e bene questi fondi. In attesa che il disegno di legge segua il suo iter e sia approvato, sto intanto facendo predisporre tutti gli atti amministrativi, di modo che, appena il comitato sarà costituito, si possa mettere in moto tutto il meccanismo.

È stato sollevato il problema della gestione degli aeroporti. Vi è in proposito una varietà di opinioni. Mi propongo di presentare al Parlamento un disegno di legge per il riordinamento organico della materia. Occorre tener presente che vi è una varietà di situazioni diverse. La Camera dei deputati ha svolto in proposito una inchiesta conoscitiva molto utile, le cui conclusioni sono state stampate. Anch'io condivido il punto di vista di quanti pensano che si possono prospettare anche gestioni pubbliche di vario tipo. Non credo che occorra un modello unitario: vi possono essere aeroporti gestiti direttamente, per la loro importanza, dallo Stato; ve ne possono essere altri gestiti dalle Regioni. È possibile una varietà, purchè resti allo Stato, attraverso la direzione generale, la funzione di indirizzo, di coordinamento, di controllo.

C R O L L A L A N Z A . Chiedo scusa dell'interruzione. Sarebbe anche necessaria una uniformità di criteri tecnici. La realtà sta invece dimostrando che molti lavori vanno col rallentamento, perchè questi criteri vengono continuamente modificati. Certo sarà giunta anche a lei, onorevole Ministro, la notizia — o direttamente dalle autorità locali, o tramite la stampa — di un'agitazione che si va determinando in questo senso a Bari per l'aeroporto. Il Ministero ha voluto — e ciò ha provocato un ritardo di due anni e mezzo — che la nuova pista avesse un orientamento con canale di atterraggio verso terra; adesso non so chi ha suggerito che bisogna fare il corridoio di atterraggio verso il mare, per cui si dovrebbero buttar via due miliardi e mezzo, che sono serviti a fare la pista — la quale è finita —.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In questo momento non sono in grado di fornirle chiarimenti sulla situazione prospettata. Le farò comunque avere una risposta.

Concludendo, queste sono le linee sostanziali della politica dei trasporti che intendiamo perseguire, non ignorando certo le difficoltà esistenti, per far fronte alla grande domanda di mobilità che è caratteristica fondamentale della società moderna, non solo italiana, ma di tutto il mondo. Tutti sono presi da questa ansia di muoversi, il che è un bene, ma certo, come ogni medaglia, ha il suo rovescio. C'è un ritrovamento della ferrovia — un mezzo di trasporto più sicuro e sufficientemente celere in un Paese come il nostro, nel quale non si devono affrontare grandi distanze e dove quindi il mezzo aereo può essere sostituito da quello ferroviario — in una società che si va sviluppando continuamente, che pone nuovi problemi che si riflettono sulla situazione dei trasporti. Vi è una esplosione della domanda, alla quale l'amministrazione non ha risposto adeguatamente, soprattutto a causa di una macchina burocratico-amministrativa incapace di far fronte alle nuove istanze. Alla lentezza della macchina burocratica va poi aggiunto il fatto che vi sono tempi tec-

nici da rispettare, nel corso dei quali la tecnologia si muove anch'essa e impone nuovi cambiamenti.

Posso comunque assicurare il massimo impegno del Governo e del Ministero dei trasporti nell'affrontare le esigenze fondamentali del Paese.

Per finire, un problema particolare che riguarda la Pontebbana. Sono stato a Trieste e in una riunione alla regione Friuli-Venezia Giulia abbiamo discusso questo problema ed esaminato un progetto risultato funzionale. Stiamo lavorando. Vi sono problemi tecnici e di finanziamento da risolvere; riconosciamo comunque che l'ammodernamento della Pontebbana rappresenta una esigenza fondamentale.

Rinnovo il più vivo ringraziamento alla Commissione per il contributo offerto e mi dichiaro sempre a disposizione per tutti quegli incontri e scambi di idee che essa reputerà utili.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il ministro Bozzi per le esaurienti risposte.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo ordine del giorno, presentato dai senatori Piscitello, Cebrelli, Maderchi, Sema, Cavalli, Abenante, Samonà e Mingozzi, è il seguente:

Il Senato,

a) considerata l'esigenza fondamentale e prioritaria di assicurare lo sviluppo economico e civile delle regioni meridionali e delle altre aree depresse, come punto di riferimento per la ripresa generale dell'economia e per un più ordinato ed organico sviluppo economico del Paese;

rilevate la carenza e l'arretratezza del sistema ferroviario e viario nelle predette zone, che, ostacolandone lo sviluppo dei traffici, ne rendono più difficile e tormentata la crescita economica;

b) considerata l'insostenibile e paralizzante situazione della circolazione e del traffico nelle zone industrialmente congestionate e nelle grandi aree metropolitane, dove la mancanza di attrezzature adeguate e il conseguente caotico incremento della moto-

rizzazione privata intralciano gravemente e rendono lenta ed estenuante la mobilità dei lavoratori pendolari da e per i luoghi di lavoro,

impegna il Governo:

1) a dare assoluta e concreta priorità nei programmi di intervento per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, all'Italia meridionale e ad altre zone meno sviluppate del Paese, in connessione con i piani di assetto del territorio;

2) a dispiegare il massimo impegno, d'intesa con le Regioni interessate, cui vanno attribuiti i necessari mezzi finanziari, per organizzare, costruire e rendere efficiente e celere la rete dei servizi pubblici di trasporto autotramviario e ferroviario nelle zone congestionate e nelle grandi aree metropolitane sovraffollate.

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Accolgo questo ordine del giorno nel punto 1) del dispositivo; nel punto 2) del dispositivo stesso, lo posso accettare per quanto di mia competenza, perchè vi sono accenni anche a competenze regionali.

P R E S I D E N T E. Il secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Piscitello, Abenante, Sema, Samonà, Maderchi, Cebrelli, Cavalli e Mingozzi, è il seguente:

Il Senato,

considerato il crescente sviluppo del traffico per traghetti sullo stretto di Messina e il suo ulteriore naturale incremento previsto per i prossimi anni dall'Azienda delle ferrovie dello Stato;

considerato che fin da ora nei momenti di maggior traffico ferroviario e viario, si verificano lunghi e gravi intasamenti, talora anche per giorni e settimane, soprattutto per le merci, con conseguente aggravamento dei costi, e con pericolosi guasti per quelle deperibili;

rilevato altresì che il servizio di traghetti — che spetterebbe esclusivamente

alla gestione pubblica dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato — è gravemente e pericolosamente insidiato, dalla presenza delle società private « Caronte » e « Tourist Ferry Boat », che effettuano lo stesso servizio realizzando colossali profitti, che utilizzano spesso per condizionare lo sviluppo economico della Calabria e della Sicilia e per organizzare — com'è successo — azioni eversive contro le istituzioni democratiche,

impegna il Governo:

1) a progettare e costruire entro il più breve tempo possibile dei nuovi invasi nelle due sponde e a porre in esercizio altre navi traghetto, per elevare l'efficienza del servizio pubblico di traghettamento e renderlo adeguato alle crescenti esigenze del traffico;

2) a provvedere rapidamente alla revoca delle concessioni del servizio di traghettamento ad entrambe le società private, facendone assorbire dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato attrezzature e personale dipendente.

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Debbo dire che in proposito c'è un impegno con i sindacati di pubblicizzare completamente questo servizio; ma naturalmente tale impegno non si può realizzare dall'oggi al domani. Siamo sulla strada di nuovi traghetti bidirezionali; si sta effettuando un invaso a Reggio-Villa San Giovanni e un altro invaso in località Mezzina-Torrente Annunziata. Pensiamo che siano superate le difficoltà; però debbo anche dire, per quanto concerne il numero 2) dell'ordine del giorno, che non abbiamo dato alcuna concessione. Le navi del tipo « Caronte » rappresentano un grosso problema che provoca conflitti con il CIPE, con la Marina mercantile, con la Presidenza del Consiglio dei ministri. Quindi, mentre accetto il punto 1) come raccomandazione, non posso accettare il punto 2), avendo per l'appunto escluso che il mio Dicastero abbia mai attribuito concessione di traghettamento.

A B E N A N T E . Quindi, c'è gente che opera senza alcuna concessione.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Hanno un'autorizzazione per l'approdo al porto. D'altra parte bisogna onestamente dire, considerando i ritardi dei treni, che la situazione è estremamente deficitaria. La Sicilia, come ho trovato scritto in un programma elettorale, è un'isola circondata dal mare; e questo è un inconveniente che, finchè non avremo il famoso ponte che non credo si possa realizzare domani, non consente di eliminare anche questi mezzi di trasporto senza creare una situazione di carenza assoluta.

P R E S I D E N T E . Il terzo ordine del giorno, presentato dal senatore Alessandrini, è il seguente:

Il Senato,

preso atto del piano di adeguamento della rete ferroviaria del Paese alle crescenti esigenze del traffico;

considerata l'insufficienza del tronco ferroviario Gallarate, Laveno, Luino, collegante il centro Europa con l'Italia, che è rimasta ancora a binario unico,

invita il Governo ad iniziare nel minor tempo possibile i lavori per la costruzione del secondo binario.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per la linea Gallarate-Laveno-Luino sono in corso i lavori per la costruzione del secondo binario. In conseguenza di tali lavori, sarà possibile elevare sui tratti interessati la velocità massima. Inoltre, il potenziamento delle linee, nel quadro dei collegamenti internazionali, sarà tenuto presente.

A L E S S A N D R I N I . Ho formulato l'ordine del giorno perchè *La Stampa* ha parlato ripetutamente del raddoppio del binario del tronco ferroviario Gallarate-Laveno-Luino. Ringrazio l'onorevole Ministro per le assicurazioni fornite, e ritiro l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Il quarto ordine del giorno, presentato dai senatori Sema, Piscitello, Maderchi, Cavalli, Abenante, Mingozzi e Cebrelli, è il seguente:

Il Senato,

considerato che di crescente ampiezza ed importanza diverrà il traffico ferroviario con i Paesi del Centro Europa e del sistema socialista;

tenuto conto che la « Pontebbana » è a tutt'oggi l'unica linea ferroviaria che collega con questi Paesi il porto di Trieste e la regione Friuli-Venezia Giulia, nonchè tutto il nostro Paese e che questa linea ha un solo binario e manca dei parcheggi necessari rappresentando così una dannosa e anacronistica strozzatura,

impegna il Governo e per quanto di sua competenza l'Azienda delle ferrovie dello Stato a dare urgente attuazione al raddoppio della « Pontebbana » ed alla realizzazione dei parcheggi di cui una moderna linea di questa importanza ha bisogno.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per la linea Pontebbana ho già risposto nel corso della mia relazione. Adesso sono anche in grado di dire il nome dell'ingegnere, cioè Belli, che ha fatto un bel progetto. Quindi, questo ordine del giorno lo accetto, per quanto di mia competenza.

P R E S I D E N T E . Il quinto ordine del giorno, presentato dai senatori Piscitello, Abenante, Mingozzi, Cebrelli, Sema, Maderchi, Samonà e Cavalli, è il seguente:

Il Senato,

considerato che la Corte dei conti, esaminando il bilancio dello Stato ha espresso recentemente l'opinione che si debba tenere conto della grave situazione di disavanzo in cui versano le Ferrovie dello Stato e porvi rimedio il più rapidamente possibile;

che si verifica da anni che il Ministero del tesoro, anzichè provvedere con mezzi propri, ordinari, impegna l'Azienda ad emettere un prestito i cui interessi hanno finito

col trasformare le ferrovie dello Stato in una vera e propria fonte di profitti per i prestatori di denaro tanto che metà del bilancio dell'Azienda è impegnato a pagare interessi alle banche e agli acquisti delle emissioni così che su ogni 1.000 lire di costo del biglietto ferroviario 500 vanno per interessi passivi,

impegna il Governo a provvedere, secondo le indicazioni della Corte dei conti, a garantire i finanziamenti necessari al ripiano del bilancio delle ferrovie dello Stato.

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Credo che qui vi sia un equivoco, perchè il Tesoro ha cambiato sistema: fino a due anni fa ripianava il bilancio mediante un sistema di mutui, oggi con la cosiddetta anticipazione, ponendo a carico dell'Azienda un interesse simbolico che mi pare sia dello 0,1 per cento. Per queste considerazioni, ritengo che il contenuto dell'ordine del giorno sia superato.

M A D E R C H I. Ancora, però, non siamo nel sistema regolare!

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Infatti ho parlato di una « cosiddetta anticipazione » di cui non si comprende bene quale sarà la sorte.

Accetto, quindi, l'ordine del giorno come raccomandazione.

M A D E R C H I. Permettiamo, così, che l'Azienda s'indebiti ulteriormente!

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Secondo il mio punto di vista avrei alcuni interessi settoriali da sostenere, ma naturalmente debbo concordare la linea di condotta sulla materia con il Tesoro.

P R E S I D E N T E. Il sesto ordine del giorno, presentato dai senatori Cavalli, Sema, Maderchi, Cebrelli, Samonà e Piscitello, è il seguente:

Il Senato,

considerando la necessità non più dilazionabile di costituire un sistema nazionale pubblico di trasporto merci che eliminando le attuali strozzature dia a tutti gli operatori economici e su tutto il territorio nazionale, con particolare riguardo per il Mezzogiorno, libero accesso ai mercati nazionali e internazionali,

impegna il Governo a provvedere:

1) alla ristrutturazione dell'Istituto nazionale dei trasporti per farne efficace strumento di un servizio pubblico integrato strada-rotaia;

2) a predisporre ed attuare un piano nazionale di *terminals containers* a gestione pubblica;

3) a predisporre ed attuare un piano di trasporto frigoriferi pubblico e integrato che colleghi le zone di produzione, in particolare del Mezzogiorno, con i mercati nazionali ed esteri;

4) ad indirizzare la flotta di proprietà dell'industria di Stato verso la realizzazione di linee nazionali porta-*containers* e canguro al servizio delle isole e del Mezzogiorno.

B O Z Z I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. In proposito vorrei fare una dichiarazione di principio, perchè il problema è molto importante; è stato accennato dal relatore ed io non mi ci sono soffermato nel corso della mia esposizione perchè mi riservavo di trattarlo in sede di esame degli ordini del giorno.

Debbo comunicare che il Consiglio di amministrazione delle ferrovie ha nominato una Commissione, la quale ha già fatto un approfondito esame dei vari aspetti economici, funzionali e strutturali del problema. La relazione sarà discussa nella prossima riunione, o in febbraio; come ho già detto alla Camera, sono disponibile per venire a discutere in Commissione, *ex professo*, di questo problema. Per quanto concerne la questione dei *terminals containers*, accetto l'ordine del giorno come indirizzo.

A B E N A N T E. D'accordo; ritiriamo l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Il settimo ordine del giorno, presentato dal senatore Crollalanza, è il seguente:

Il Senato,

considerata la critica e sempre più grave situazione esistente nella città di Bari, soffocata com'è nella sua crescita edilizia, nella sua attività economica e nelle molteplici altre sue esigenze di vita, dall'attuale giacitura della stazione ferroviaria e dai binari che dividono il vecchio borgo murattiano dai nuovi quartieri, che hanno assunto vastissime proporzioni e sono in crescente sviluppo;

considerato il già avvenuto insediamento, a monte della ferrovia, di altri 150.000 abitanti;

considerata la necessità, in base anche al nuovo piano regolatore, di eliminare tale insostenibile situazione;

considerati, infine, le soluzioni al riguardo previste e gli studi e le intese intercorse con gli organi tecnici della stessa amministrazione ferroviaria,

invita il Governo ad includere, nel nuovo piano quinquennale delle Ferrovie, un primo adeguato finanziamento per dare iniziale soluzione ad un problema che ormai non è più procrastinabile.

B O Z Z I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Dalle informazioni assunte, risulta che effettivamente c'è un accordo tra il comune e le ferrovie; però mi si dice anche che, affinché quanto richiesto possa trovare attuazione, è necessario che le sistemazioni previste dal piano regolatore siano incluse definitivamente nel piano regolatore urbano e che siano reperiti gli ulteriori fondi che, dovendo servire al soddisfacimento di esigenze non ferroviarie, non possono far carico sull'Azienda delle ferrovie dello Stato.

A B E N A N T E . Allora aveva ragione il collega Samonà!

C R O L L A L A N Z A . Ho fatto presente che il Consiglio comunale, nel giro di

uno o due mesi, approverà il piano regolatore e quindi il progetto delle Ferrovie. Per quanto riguarda il finanziamento, debbo ricordare che per la stazione di Savona lo Stato ha assunto l'onere di molte decine di miliardi; in diverse riprese abbiamo stanziato fondi a questo scopo.

B O Z Z I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ho dovuto affrontare parecchi problemi del genere e qualcuno l'ho anche avviato a soluzione. Quindi sarà forse il caso che il Presidente della regione interessata, una volta definito il piano regolatore, venga al Ministero, dove faremo una riunione collegiale e vedremo come risolvere anche questo problema.

Per queste considerazioni, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . L'ottavo ordine del giorno, presentato dal senatore Crollalanza, è il seguente:

Il Senato,

considerate le carenze e la inadeguatezza tuttora esistenti nella rete delle ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno e nelle Isole, nonostante il processo di avvaloramento in atto e le prospettive che si delineano in quella vasta area del territorio nazionale,

invita il Governo ad assicurare a tale scopo adeguati finanziamenti nei programmi di opere da eseguire attingendo, sia al fondo del cosiddetto piano-ponte di 400 miliardi, sia a quello dei 4.000 miliardi previsti per il nuovo piano poliennale delle Ferrovie, tenendo presente, nella graduatoria delle opere: il completamento del doppio binario e dell'elettificazione della linea adriatica in tutto il suo tracciato fino a Lecce, nonché le necessarie rettifiche e raddoppio delle linee Foggia-Caserta e Bari-Taranto, cioè il più rapido ed agevole collegamento tra la Puglia, Napoli e Roma e tra il versante meridionale adriatico e la Calabria.

B O Z Z I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Accetto come raccomandazione anche il secondo ordine del giorno Crollalanza.

P R E S I D E N T E . I senatori Sammartino, Salerno, Santi, Pacini e Avezzano Comes hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

discutendosi lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1973;

preso atto che, allo scopo di pervenire all'auspicato potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie, con particolare riguardo a quelle del Mezzogiorno, è in corso di approvazione da parte del Parlamento il disegno di legge relativo al cosiddetto piano-ponte, per la spesa di lire 400 miliardi;

ricordato che tra le opere, costantemente considerate, vi è la costruzione di una variante ferroviaria tra le stazioni di Venafro e di Rocca d'Evandro (Cassino), grazie alla quale la percorrenza attuale dal Molise a Roma e viceversa verrà ridotta di un'ora, con evidente interesse economico e sociale delle popolazioni interessate — comprese fra i quattro nuclei industriali, quali quello della valle del Biferno, di Campobasso-Boiano, di Isernia-Venafro e di Cassino-Pontecorvo — e con notevole vantaggio economico per la stessa Azienda ferroviaria;

considerato che la soluzione di questo annoso problema è, oltre tutto, suffragata da voti solenni delle Giunte regionali del Lazio, della Puglia e del Molise; delle Amministrazioni provinciali di Campobasso, Isernia, Foggia e Frosinone; dalle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle stesse provincie, nonché dai Sindacati dei ferrovieri, aderenti alle massime Confederazioni nazionali;

a conoscenza che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha già provveduto agli studi tecnici necessari ed ha ora in avanzata fase la redazione del progetto di dettaglio dell'opera stessa, per cui essa rientra perfettamente nell'indirizzo assunto dalle ferrovie dello Stato di dare la precedenza a progetti sollecitamente realizzabili (cfr. Verbale di accordo fra Ministero e sindacati,

datato 31 maggio 1972, a firma del ministro Scalfaro),

impegna il Governo a dare inizio alla costruzione della variante Venafro-Rocca di Evandro (Cassino), desumendone il primo, congruo finanziamento dagli stanziamenti contemplati dal piano-ponte, in corso di approvazione da parte del Parlamento.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per quanto riguarda l'ordine del giorno proposto dai senatori Sammartino ed altri, posso dire che la volontà dell'azienda e del Ministero è conforme all'ordine del giorno stesso. Difatti per la costruzione della variante Venafro-Rocca di Evandro l'Azienda ha già completato la progettazione e deve ora iniziare la fase di realizzazione. La prima tappa è costituita dagli espropri, ai quali si provvederà con i fondi del piano-ponte dei 400 miliardi. Con il finanziamento del piano successivo si provvederà poi alle altre tappe.

Per queste ragioni il Governo accoglie l'ordine del giorno Sammartino ed altri.

P R E S I D E N T E . I senatori Cebrelli, Cavalli, Maderchi, Abenante, Sema e Piscitello hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

discutendosi il bilancio di previsione per il 1973 del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

in relazione alla decisione assunta dalla società dei vagoni letto di aumentare in misura eccessiva, dal primo gennaio 1973, i prezzi delle consumazioni fornite dal servizio ristoro sui treni,

impegna il Governo e per esso il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e chiede all'Azienda vagoni letto di rivedere la decisione nel senso di un ripristino dei prezzi e delle tariffe, sia del servizio ristoro che delle consumazioni servite in vettura ristorante.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* In relazione all'ordine del

giorno proposto dai senatori Cebrelli ed altri sul problema del servizio ristoro sui treni, prego i presentatori di ritirarlo, per consentire al Governo di approfondire il problema prima di pronunciarsi in merito.

Il servizio *restaurant* è costato alle Ferrovie circa un miliardo e seicento milioni. La necessità di un aumento dei prezzi era già stata presa in considerazione e si era dato mandato all'Azienda di fissare i necessari aggiustamenti. I costi nel frattempo sono ancora aumentati. Per questo il Governo chiede solo un poco di tempo per studiare a fondo questo problema.

C E B R E L L I . Ritiriamo senz'altro l'ordine del giorno, chiediamo però al Ministro l'impegno di fornire quanto prima dati e notizie in ordine alla politica del ristoro sui treni che il Governo intende perseguire. Quello che l'onorevole Ministro ha detto sui prezzi del *restaurant* è vero, ma solo se ci riferiamo ai « TEE »; il costo dei vecchi vagoni *restaurant* sarà ormai ammortizzato.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo.

P R E S I D E N T E . Il senatore Sammartino ha presentato il seguente ordine del giorno, che è stato sottoscritto da tutti i componenti della Commissione:

Il Senato,

esaminato lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario 1973;

preso atto che ogni altro problema, pure urgente, inerente alla politica dei trasporti, resta condizionato all'impegno di realizzare investimenti che consentano di fare del trasporto ferroviario l'asse portante del sistema dei trasporti nazionale, obiettivo di lar-

go interesse sociale, su cui convergono le più importanti istanze, tese allo sviluppo economico e sociale del Paese;

considerato che, a fronte di favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici su rotaia, il sistema ferroviario nazionale, in conseguenza del mancato, tempestivo adeguamento, presenta sempre gravi sintomi di insufficienza;

ricordata la funzione propulsiva che un efficiente allacciamento ferroviario può svolgere nell'ambito del graduale sviluppo di zone depresse, il che porta a considerare la necessità di elevare gradualmente anche le caratteristiche di determinate linee, oggi non compiutamente impegnate,

impegna il Governo a presentare al Parlamento, con l'urgenza che una visione globale del sistema dei trasporti comporta, il disegno di legge relativo al piano poliennale di potenziamento e di ammodernamento della rete ferroviaria nazionale.

B O Z Z I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno proposto dal senatore Sammartino e sottoscritto da tutti i componenti della Commissione.

P R E S I D E N T E . Propongo che la Commissione conferisca al senatore Sammartino il mandato di trasmettere alla Commissione di merito un rapporto favorevole all'approvazione della tabella n. 10.

Poichè non si fanno obiezioni, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 18,30.