

N. 444-A

Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1969

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

Resoconti stenografici della 7^a Commissione permanente
(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1969 (Antimeridiana)

PRESIDENTE	Pag. 408, 421, 428
ABENANTE	426
AIMONI	424, 426
CROLLALANZA	421
LOMBARDI	422
PICCOLO, <i>relatore</i>	408
SAMMARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	408

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1969 (Pomeridiana)

PRESIDENTE	429, 430, 439, 444, 445, 447, 448, 449 450, 451, 452, 453, 454
ABENANTE	429, 430, 445, 449
ANDÒ	435
AIMONI	449
CROLLALANZA	436, 445, 452
DE FALCO	432
FABRETTI	453
GENCO	436, 439, 445
LOMBARDI	448, 449
NOÈ	434

PICCOLO, <i>relatore</i>	Pag. 440
RAIA	435, 436, 437
SAMMARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	440, 444, 445, 448 449, 450, 452, 453, 454
SEMA	437, 439

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1969 (Antimeridiana)

Presidenza

del Vice Presidente AVEZZANO COMES,
indi del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Maderchi, Noè, Piccolo, Poerio, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni e Volgger.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 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 1969 » — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della aviazione civile.

Prima di dare la parola al relatore, senatore Piccolo, do comunicazione agli onorevoli colleghi che il ministro Mariotti ha inviato una lettera in cui si scusa della sua assenza. Il testo è questo:

« Caro Presidente,

mi spiace doverla informare che mi sarà impossibile partecipare alla seduta di domani 4 corrente mese e di mercoledì corrente mese, della Commissione da lei presieduta per la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in quanto dovrò recarmi a Ventimiglia e a Nizza per incontrarmi con il Ministro dei trasporti francese ed assistere con lui all'inaugurazione della nuova linea ferroviaria Nizza-Ventimiglia, che si inoltra per circa sette chilometri in territorio italiano.

Con l'occasione dovrò trattare con lo stesso Ministro francese dei problemi della ricostituzione e riattivazione della linea ferroviaria Cuneo-Marsiglia, interrotta dal tempo dell'ultima guerra, soprattutto allo scopo di ottenere un adeguato contributo per le spese di ricostruzione.

Queste gravi ragioni, dovute ad impegni assunti subito dopo l'assunzione della carica di Ministro dei trasporti, mi impediscono di essere presente alle sedute della 7^a Commissione del Senato, dedicate all'esame del bilancio del Dicastero. Ho delegato a sostituirmi l'onorevole Sammartino. Seguirò personalmente, anche se lontano, lo svolgimento della discussione, ed esprimo fin da ora ai colleghi senatori il

mio ringraziamento per tutti i suggerimenti e le proposte che vorranno avanzare nella materia di competenza del Dicastero dei trasporti e dei quali terrò il massimo conto. Tenendomi in stretto contatto con l'onorevole Sammartino, riferirò a lui il mio pensiero su di essi in modo che possa esporlo alla Commissione; mentre mi riservo di esporre in Aula, al momento della discussione dei bilanci in quella sede, alcune linee programmatiche di politica dei trasporti.

Vivamente rammaricato di dover rinviare il mio primo incontro con lei, quale Presidente, e con gli altri esponenti della Commissione, la prego di farsi interprete presso tutto la Commissione della mia deferente stima e di gradire i miei più cordiali saluti ».

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ad integrazione delle notizie che ci ha dato il Presidente, leggendo la lettera del Ministro, voglio ricordare che il problema di questa ferrovia di cui ci occupammo la scorsa legislatura, è rimasto aperto perchè la Francia non ha inteso contribuire al ripristino della linea interamente danneggiata dalla guerra. In parte questa linea è stata integrata da altra linea ferroviaria, ovvero dalla Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Quindi l'incontro odierno dei due capi dei Dicasteri italiano e francese speriamo porti a qualche risultato positivo. Il Ministro è rammaricato di non essere presente; peraltro egli intenderà intervenire al dibattito in Aula non appena verrà portato il bilancio in quella sede.

P R E S I D E N T E . Invito il relatore a riferire sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

P I C C O L O , *relatore.* Onorevoli senatori, la relazione al bilancio di previsione per l'anno finanziario 1969 relativo al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che ho l'onore di sottoporre al vostro esame, lungi dalla pretesa di rappresentare compiutamente i numerosi e complessi aspetti

di un settore così vasto ed interessante, che avrebbe oltre tutto richiesto tempo e condizioni necessari per gli opportuni approfondimenti e ricerche, vuole essere soltanto un sintetico e schematico documento, sul quale s' possa incentrare un'utile discussione. Per una parte di questa relazione non ci si è potuti sottrarre alla necessità di offrire alla vostra attenzione cifre ed opportuni confronti, che pur nella loro aridità, racchiudono la ferrea eloquenza dei fatti e dei fenomeni concreti, capaci di ravvivare il fremito della nostra vocazione politica e di accendere in noi lo stimolo ad un impegno costruttivo, efficace ed appassionato.

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, limitatamente alle spese di amministrazione generale, della motorizzazione civile e dell'aviazione civile, prevede per l'anno 1969 la spesa complessiva di milioni 90.458, di cui 73.244 per la parte corrente, 17.206 in conto capitale e 7,8 per rimborsi prestiti.

Altri 6.800 milioni, come è detto nel disegno di legge presentato dal Ministro del tesoro, sono stati accantonati per il conto capitale, giusta provvedimenti legislativi in corso, nell'apposito fondo speciale del Ministero del tesoro, per cui, complessivamente le spese ammontano a 97.258 milioni.

In particolare, tali accantonamenti riguardano per 300 milioni il riscatto della ferrovia Sondrio-Tirano, da includere nella rete ferroviaria statale; per 1.500 milioni il contributo destinato al finanziamento della costruzione di linee ferroviarie metropolitane e per 5.000 milioni la costruzione di aeroporti.

Rispetto al precedente bilancio 1968, le spese considerate nell'attuale stato di previsione, presentano un aumento netto di milioni 13.651,8 dovuto:

a) all'incidenza di leggi preesistenti ed alla applicazione di sopraggiunti provvedimenti legislativi;

b) all'adeguamento delle dotazioni di bilancio occorrenti alla nuova gestione.

Le spese, raggruppate in sezioni e categorie comprendono:

a) quelle attinenti all'amministrazione generale, che riguardano le spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di mezzi di trasporto per il servizio automobilistico delle amministrazioni centrali dello Stato e dell'autodrappello di rappresentanza presso il Ministero degli esteri (milioni 180);

b) le spese per trasporti e comunicazioni rappresentate essenzialmente dagli interventi dello Stato nei settori della Motorizzazione civile e trasporti in concessione e cioè: sovvenzioni e sussidi per l'esercizio di ferrovie, tramvie, filovie e funivie (milioni 37.175);

c) le spese per gestione diretta a cura dello Stato di ferrovie e di servizi di navigazione lacuale (milioni 13.900);

d) i contributi dello Stato per la ferrovia circunvesuviana in regime di concessione (milioni 4.500);

e) la spesa per la costruzione di una seconda linea ferroviaria metropolitana di Roma (milioni 2.000);

f) la spesa per l'ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane (milioni 4.000);

g) le spese per l'aviazione civile e precisamente: la costruzione di aeroporti (milioni 4.900);

h) i contributi per le sovvenzioni ad enti, istituzioni e società di navigazione aerea (milioni 1.841);

i) le spese per il mantenimento degli aeroporti ed altri campi di volo (milioni 1.500).

L'analisi della complessiva spesa corrente, quindi, di milioni 73.244,2 e di quella in conto capitale per milioni 17.206 può in definitiva essere così sintetizzata:

Amministrazione generale milioni 180; Servizi generali 3.538,6; Motorizzazione civile 62.831,9; Aviazione civile 6.670,9; Coordinamenti e affari generali 22,6; totale: milioni 73.244,1, per la parte corrente.

Invece, per le spese in conto capitale:

Motorizzazione civile, milioni 12.256; Aviazione civile 4.950; totale: milioni 17.206.

Come si evince dal quadro testè descritto, le spese della Direzione generale della MCTC sono previste, tra parte corrente e conto capitale, in complessivi milioni 75.087,9. Detta somma, per la parte corrente, comprende i seguenti servizi: servizio automobilistico delle Amministrazioni dello Stato (180 milioni); spese per il personale in servizio milioni 11.898,9; acquisto di beni e di servizi milioni 1.156,5; trasferimenti milioni 49.776,5

Per la parte in conto capitale, la stessa somma comprende invece i beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato per lire 6.000.000.000; beni immobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche a carico diretto dello Stato per lire 12.000.000; trasferimenti per lire 6.244.000.000.

Per i trasferimenti della parte corrente, le somme più rilevanti si riferiscono alle sovvenzioni per lire 30.000.000.000, alle spese di esercizio per gestione diretta dello Stato lire 12.600.000.000 ed ai sussidi integrativi di esercizio per lire 7.175.000.000.

Tra i trasferimenti in conto capitale, le spese più rilevanti sono quelle di carattere patrimoniale per le gestioni dirette dello Stato (lire 1.300.000.000) e la terza quota, di lire 4.000.000.000, del contributo dello Stato per l'ammodernamento della ferrovia circumvesuviana disposto con legge del 1968, n. 187.

Per il funzionamento di tutti gli uffici della MCTC è prevista una spesa complessiva di lire 1.168.500.000, di cui lire 1.156.500.000 nella parte corrente per acquisti di beni di servizio e lire 12.000.000 nella parte in conto capitale per beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche.

Quanto alla spesa, gli interventi pubblici per investimenti nel settore delle ferro-tramvie in concessione (nuove costruzioni, ammodernamento, danni di guerra ed alluvionali) ammontano complessivamente a lire 1.706.246.414 per il 1966 e a lire 1.095.466.211 per il 1967.

Nello stesso periodo per lavori di ammodernamento e potenziamento sono state investite dalle imprese concessionarie lire 419 milioni.

Entro il corrente anno, sulla base dello stanziamento di cui al bilancio di previsione del 1968 relativo alle necessità delle ferro-tramvie in concessione, stanziamento dello importo di lire 2.750.000.000 (cui va aggiunta la somma di lire 2.500.000.000 costituente la spesa autorizzata con legge 4 luglio 1967, n. 561, necessaria per il completamento del raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia circumvesuviana), l'Amministrazione ferroviaria si propone di realizzare lavori vari (acquisto materiale, sostituzione, ammodernamento, eccetera), riguardanti le seguenti ferrovie: circumvesuviana, circumflegrea, Roma-Civitacastellana-Viterbo, Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta S. Anastasia-Regalbuto Circumetnea, Trento-Malè, Ferrara-Codigoro, Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga, Metropolitana di Roma: tronchi Termini-Risorgimento e Termini Osteria del Curato.

Intanto, già nel corso del primo semestre del 1968 sono stati effettuati pagamenti per complessive lire 1 miliardo 183 milioni a favore dei pubblici servizi di trasporto in concessione, per riparazioni di danni di guerra, per ammodernamento, per nuove costruzioni e potenziamento in base a leggi speciali e danni alluvionali.

Nel secondo semestre del 1968 sono stati effettuati altresì pagamenti per lire 4.700.000.000, su stanziamenti già autorizzati per danni di guerra, per ammodernamento, per potenziamento e nuove costruzioni, nonchè per danni alluvionali, per la costruzione della linea A della Metropolitana di Roma (Osteria del Curato-Termini).

Per il 1969 è prevista l'effettuazione di pagamenti per lire 13.980.000.000, attinenti sempre alle voci di danni di guerra, ammodernamento, potenziamento, nuove costruzioni, danni alluvionali, nonchè per la costruzione della linea A della Metropolitana di Roma e per le ferrovie Calabro-Lucane.

I più cospicui investimenti, effettuati e da effettuarsi nel corso dell'anno finanziario 1968-69 riguardano: la ferrovia circumvesuviana (legge 13 novembre 1968, n. 167) per la somma di 19.000.000.000; la ferrovia circumflegrea per 3.260.000.000; le ferrovie Ca-

labro-lucane per 16.000.000.000 e la ferrovia metropolitana di Roma (linea A: Osteria del Curato-Termini-Risorgimento) per 14 miliardi.

Quanto alle somme a carico delle ditte private, l'importo per il 1968 è stato di lire 980.000.000.

Per quanto riguarda, invece, la navigazione interna, sono stati spesi per il 1968 milioni 150, quale contributo per la costruzione di navi destinate alla navigazione interna e per le attrezzature.

Si prevede una spesa di 300 milioni per l'anno 1969. Si prevede, inoltre, da parte della gestione governativa per la navigazione sui laghi un impegno di spesa per lire 625.000.000, per il corrente anno 1969, per l'acquisto di materiale e di natanti, nonché per lavori agli scali.

Motorizzazione civile

Accanto agli elementi di giudizio sinora illustrati, così come ricavati dalle tabelle di cui allo stato di previsione, sembra opportuno dotare il presente parere di qualche considerazione con riferimento a degli aspetti particolari che caratterizzano la Motorizzazione civile sul piano politico-economico.

Vi è una carenza di personale che produce i suoi inevitabili riflessi sul funzionamento e sull'efficienza dell'intera organizzazione strutturale. Solo recentemente, a seguito dei concorsi banditi con decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, è stato immesso nella amministrazione un certo numero di meccanici e di autisti, mentre nel corso di questo mese (febbraio 1969) saranno assunti 108 aiuto-ispettori.

Il vuoto è stato, così, solo parzialmente colmato, ma rimane la necessità di acquisire nuovi e qualificati elementi per fronteggiare le crescenti esigenze derivanti dall'incremento quantitativo della motorizzazione, dal dovere irrinunciabile di seguire i progressi della tecnica automobilistica, come dall'urgenza di migliorare le strutture che presiedono all'attività dei controlli amministrativi e finanziari delle aziende di trasporto.

Navigazione interna

È un settore che va studiato con una cura maggiore, più che in passato, perchè presenta aspetti rilevanti per l'economia nazionale, le cui dimensioni si fanno sempre più nette ed imponenti. Infatti, la rete idroviaria italiana è un elemento da non ulteriormente trascurare, ai fini degli orientamenti politico-economici da seguire nel campo dei trasporti. Ciò specialmente in considerazione che la principale rete idroviaria è situata nella zona più sviluppata del Paese, sia dal punto di vista industriale che agricolo.

Essa è destinata a rappresentare un sistema di trasporto aperto ai traffici da e per i porti marittimi, per cui il suo interesse supera i confini della zona padana per estendersi alle regioni rivierasche del medio e basso Adriatico, in relazione alle grandi possibilità di intensificazione del cabotaggio fluvio-marittimo, già favorevolmente sperimentato e destinato a favorire i rapporti di scambio e di integrazione economica tra il Nord ed il Sud.

Sulla base di tale valutazione sono stati inseriti nel programma economico quinquennale i progetti per il completamento del canale Milano-Cremona-Po, per la costruzione della linea Padova-Venezia e quello per la sistemazione del corso del Po e del suo alveo di magra.

Con la realizzazione di tali progetti e con la esecuzione dei lavori in corso (è entrato di recente in esercizio il nuovo canale Migliarino-Ostellato-Porto Garibaldi, che costituisce una seconda linea di accesso al sistema idroviario padano attraverso Ferrara), si avrà la disponibilità di vie omogenee navigabili e di un mezzo di trasporto a basso costo e ad alta velocità di carico.

È da tenere presente che in questa fase di rilancio della navigazione interna incomincia a produrre i suoi effetti la legge 14 novembre 1962, n. 1616, prorogata sino al 31 dicembre 1970, che, recando provvedimenti a favore di nuove costruzioni nonché per il miglioramento al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature portuali della navigazione interna, ha gettato le basi per lo adeguamento della flotta allo sviluppo della

rete e conseguentemente dei trasporti idroviari.

Un accenno merita pure la navigazione da diporto o turistica, che ha una importanza preminente non solo per il settore marittimo ma anche per quello idroviario.

Anche in questo settore è stato elaborato un apposito schema di legge sin dalla passata legislatura, che dovrebbe essere ripresentato in Parlamento su iniziativa congiunta del Ministro della marina mercantile e di quello dei trasporti. Detto disegno di legge si propone di conferire alla materia una regolamentazione più adeguata alle esigenze del fenomeno in continua espansione e sviluppo, nonchè di semplificare e snellire le procedure volte ad agevolare l'esercizio del diporto nautico in acque interne e marine.

Anche qui si pone il problema della necessaria dotazione di personale e di mezzi idonei allo scopo. Circa le attrezzature è da tenere presente che sono di imminente istituzione gli apparati della rete di radio collegamento che attualmente coprono l'area della rete idroviaria compresa nel triangolo Portogruaro, Ferrara e Mantova, per estendersi alla zona Cremona-Milano.

Per i servizi di linea della gestione lacuale sono stati approvati i progetti per la costruzione di una nuova unità (aliscafo) e per la messa in efficienza di tre navi già in esercizio. È in programma l'acquisto di altri quattro natanti per la gestione dei laghi.

Autolinee extraurbane

È un settore che è travagliato da una crisi che va ricercata nelle spese conseguenti ai maggiori oneri per il personale in dipendenza dell'applicazione del nuovo contratto di lavoro, nella diminuzione del traffico conseguente all'aumento della motorizzazione privata e alla diminuzione agricola dei piccoli centri, in relazione ai fenomeni della emigrazione e dell'urbanesimo.

Con la legge 28 marzo 1968, n. 375, si prevede la possibilità di un primo intervento statale a carattere straordinario con la erogazione di 4 miliardi per il sostegno del settore, rapportata alle percorrenze del 2° se-

mestre del 1967. Di recente è stato costituito un Comitato interministeriale per il coordinamento del settore delle autolinee al fine di inquadrare gli interventi finanziari dello Stato a carattere ordinario in un piano organico di ristrutturazione della rete degli autoservizi.

A tal uopo non potranno non essere tenute presenti due circostanze fondamentali: l'esistenza del programma economico nazionale approvato con legge 7 luglio 1967, n. 685, e l'imminente attuazione dell'ordinamento regionale.

Infatti, il programma prevede il coordinamento dei vari tipi di trasporto attraverso la loro specializzazione ed in particolare la preminente funzione delle autolinee destinate a soddisfare esigenze di traffico a carattere regionale.

Tale previsione programmatica va peraltro collegata a quella contenuta nell'articolo 117 della Costituzione, che contempla la competenza legislativa ed amministrativa delle Regioni a statuto ordinario in materia di autoservizio di linea a carattere regionale.

Ferrovie in concessione

Sono linee destinate ad assolvere ai compiti di trasporto soprattutto di viaggiatori, che ordinariamente integrano o addirittura sostituiscono i mezzi di trasporto statali, specialmente nelle zone che ne sono sprovviste. Come tali beneficiano di interventi da parte dello Stato, onde possa essere costantemente assicurato un servizio di pubblica utilità.

Sono in genere società benemerite. Tuttavia, non potendo sempre le stesse portare il passo con i tempi, se ne avvertono molto spesso i limiti e la opportunità di una azione di stimolo e di controllo governativo più incisiva, allargata non solo alla organizzazione tecnica, ma anche a quella amministrativa.

Per la parte tecnica, è vero che lo Stato è intervenuto con cospicui finanziamenti, come si è accennato nella parte generale, ma, allo stato, restano ancora molti obiettivi da raggiungere, perchè si possa convenire che le ferrovie in concessione offrono la stessa garanzia di quelle statali.

Basta considerare il maggior costo cui sono assoggettate le popolazioni che ricorrono a tali tipi di trasporto, specialmente quando non vi sono alternative di altri mezzi di trasporto.

È il caso, ad esempio, della Circumvesuviana di Napoli, che beneficia dell'esclusività, almeno nell'ambito della zona nolana, per cui le popolazioni interessate, usufruendo di un percorso pari a quello servito dalle Ferrovie dello Stato o dalle autolinee, sono gravate di un costo di trasporto di gran lunga superiore a quello vigente su detti analoghi percorsi delle Ferrovie dello Stato e delle autolinee. Senza dire che, col regime dell'esclusività, si è privati anche della possibilità di usufruire di mezzi più frequenti, in quanto molte ferrovie concessionarie, su percorsi relativamente brevi (30-40 chilometri), mantengono ancora oggi, in ordine alla frequenza delle corse, le stesse caratteristiche dei treni in servizio su lunghi percorsi.

Non vi è chi non veda come questi aspetti incidono negativamente sullo sviluppo economico delle zone interessate, soprattutto quando queste zone costituiscono l'*hinterland* di grandi città, alle quali esse dovrebbero essere collegate più convenientemente con mezzi disponibili a brevi intervalli.

A questo punto torna a proposito l'argomento delle linee di ferrovia metropolitana, delle quali dovrebbe prevedersi l'estensione ai centri periferici delle grandi città, delle quali sono parte integrante.

La ferrovia metropolitana potrebbe così integrare, ed in qualche caso sostituire, la ferrovia in concessione.

Trattando di questo tipo di ferrovia in concessione, non si può non ricordare un problema più volte discusso in Parlamento: mi riferisco al trattamento economico riservato agli assuntori ed ai loro coadiutori.

La legge che disciplina tale materia è quella del 3 febbraio 1965, n. 14, che ha per oggetto la regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione.

È una legge che non può essere ulteriormente trattenuta in vita essendo essa divenuta uno sconcertante strumento di sfrut-

tamento in danno dei lavoratori, peraltro già preesistente alla legge stessa.

Infatti, l'articolo 4 prevede che « è demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente per territorio, di stabilire, sentite l'Azienda e le organizzazioni sindacali, maggiormente rappresentative, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento dell'assuntoria ed avuto riguardo per i coadiutori a quanto disposto dalla legge per i riposi e le ferie. I coadiutori che saranno assunti col consenso dell'Azienda possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 5 sono prescritti per gli assuntori. Essi debbono essere sostituiti anche dietro richiesta della Azienda, quando divengono fisicamente inidonei, si dimostrano incapaci e commettono irregolarità o negligenze gravi ».

Dal testo dell'articolo 4 della succitata legge si evince agevolmente che l'Azienda viene abilitata, niente di meno, ad utilizzare due unità, quante cioè inevitabilmente ne occorrono per il servizio di una assuntoria, pagando un solo stipendio, cioè quello corrisposto al titolare dell'assuntoria stessa, peraltro appena sufficiente.

Invero, agli sfortunati coadiutori, reclutati tra i giovani anche ben dotati moralmente e professionalmente, vengono corrisposte paghe mensili che difficilmente raggiungono le lire 15.000, come avviene nella ferrovia della Circumvesuviana.

D'altronde, non potrebbe essere altrimenti, dato il trattamento economico fatto all'assuntore, che non consente la corrispondenza di un secondo stipendio.

Ora è inconcepibile che si possa permettere, attraverso una normativa così ambigua, di eludere elementari doveri verso dei lavoratori, che sono costretti ad arrendersi a condizioni così disumane, attratti forse dalla speranza di diventare un giorno titolari di una assuntoria.

Nè ci si può trincerare dietro la strana e nebulosa articolazione della suddetta legge, attraverso la quale si vorrebbe far intendere che la figura del coadiutore è un fatto che non riguarda l'azienda ma l'assuntore, come se questo ultimo potesse anche fare a meno di un sostituto.

Sarebbe un'interpretazione assurda e grossolana, perchè è evidente che non si può pretendere da un titolare di assuntoria di prestare servizio dalle 4,30 alle 23 circa di tutti i giorni.

Se il coadiutore, quindi, è indispensabile per il normale funzionamento del servizio ed è investito delle stesse responsabilità e degli stessi doveri del titolare, egli ha diritto allo stesso trattamento economico.

Ne consegue che non si può consentire ad una azienda, specialmente se svolge attività di pubblico servizio, come nella fattispecie, sovvenzionata dallo Stato per il riequilibrio del bilancio, di sfuggire a dei doveri sociali fondamentali, facendosi scudo di una legge incredibilmente lacunosa, che già troppo a lungo ha legittimato ed avallato gravissime ingiustizie.

Ne discende, pertanto, la necessità, come accennato all'inizio di questa relazione, di intensificare il controllo dello Stato sulla organizzazione anche amministrativa delle ferrovie in concessione, modificando ed aggiornando, se del caso, anche la legislazione in vigore, in relazione specialmente alla legge 3 febbraio 1965, n. 14.

Su questo problema, il vostro relatore ha predisposto un disegno di legge che si propone di modificare l'attuale normativa.

Aviazione civile

La legge 30 gennaio 1963, n. 141, ha disposto l'inquadramento dei servizi dello Stato preposti all'aviazione civile nel Ministero dei trasporti, che, per effetto di tale inquadramento, ha assunto la denominazione di Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il fondamento di tale inquadramento risiede nell'esigenza di inserire l'amministrazione dell'aviazione civile in un Ministero, che, per le sue specifiche ed ormai lontane

attribuzioni in materia di trasporto terrestre, fosse maggiormente in grado, che non il Ministero della difesa, di comprendere e valutare le esigenze del Paese nel settore del trasporto aereo.

In realtà, la legge n. 141 non ha raggiunto interamente gli obiettivi sperati che costituivano la finalità e lo spirito del nuovo inquadramento del trasporto aereo. Invero, non ancora sono stati risolti i complessi problemi affioranti nel settore, tendenti, anzi, di giorno in giorno a crescere e forse ad aggravarsi.

Infatti, a distanza di circa sei anni, non essendo stati conseguiti risultati del tutto soddisfacenti, si corre il rischio di vedere aumentare le difficoltà, anche in considerazione che lo sviluppo del trasporto aereo ha sollevato e solleva continuamente esigenze sempre più pressanti.

L'esame della situazione richiederebbe un'ampia esposizione; ma si possono delineare sinteticamente gli elementi fondamentali ai quali si deve indirizzare l'esame più attento, per un'opportuna e sollecita valutazione dei vari aspetti del problema e giungere eventualmente a valide ed idonee riforme.

Struttura dell'organizzazione

L'ordinamento creato con la legge succitata n. 141 richiede un serio consolidamento, se si vuole che la nuova Amministrazione abbia le reali possibilità di svolgere la sua funzione con efficacia e con tempestività, in rapporto alle pubbliche esigenze, tenuto conto della costante e rapida evoluzione del settore.

Perchè la struttura possa reggere a tali esigenze occorrono provvedimenti, atti a conseguire:

a) una nuova base di ordinamento dei servizi della Direzione generale dell'aviazione civile attraverso una più precisa ed esatta identificazione delle necessità degli uffici ed un maggiore adeguamento di questi ai reali bisogni;

b) il funzionamento dei compartimenti di traffico aereo, che debbono costituire la base per il decentramento delle attribuzio-

ni, indispensabile per il tempestivo svolgimento dell'azione amministrativa. All'uopo, è da considerare che l'esiguo numero dei compartimenti previsti dalla legge 141 è assolutamente insufficiente e che il loro funzionamento, nell'attuale consistenza, rischia di creare sempre nuovi disagi e nuovi problemi;

c) un'organizzazione più adeguata e più corrispondente alle crescenti necessità delle circoscrizioni aereoportuali.

Personale

La legge 141 prevede un organico di 350 unità. Si tratta di un'entità numerica del tutto inadeguata, che non può considerarsi rispondente al funzionamento dei servizi. Basta confrontare tale organico al numero degli aeroporti civili o aperti al traffico civile già esistenti (circa 40) ed a quelli in programma (circa 6), nonché al complesso delle attività aeree di linee nazionali e straniere, che si svolgono nel territorio dello Stato, come pure ai servizi italiani e stranieri a domanda, che, nel periodo estivo, raggiungono in taluni aeroporti volumi impressionanti.

È necessario fissare un organico del personale, quindi, che risponda alle esigenze suaccennate, tendenti, come è facilmente prevedibile, a crescite vertiginose.

L'ostacolo all'attuazione del provvedimento si auspica non sia rappresentato dal fatto che vi è una riforma della pubblica amministrazione in corso. Le esigenze dell'aviazione civile, campo relativamente nuovo dell'attività dello Stato, richiedono provvedimenti particolari e specifici, che non possono attendere di trovare la loro definizione nell'ambito di una disciplina generale del problema, peraltro non di semplice realizzazione. Si tratta, in altri termini, di compiti nuovi e particolari, che vanno risolti con appropriati strumenti e provvedimenti, indipendentemente dalla riforma generale, che, in ogni caso, potrebbe comprenderli ed incorporarli al momento opportuno.

Il problema del personale investe anche l'aspetto del trattamento economico, in correlazione con quello riservato al personale

degli altri settori del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che giustamente ha una disciplina particolare per quanto concerne le indennità.

Tale aspetto ha un'importanza primaria se si considera che in sei anni non è stato possibile coprire neppure il trascurabile numero dei posti previsti dall'organico attuale.

È questa una esigenza già riconosciuta dal Parlamento che, nella passata legislatura, ha approvato un ordine del giorno (sia alla Camera dei deputati che al Senato), col quale si invitava in sostanza il Governo ad esaminare la situazione economica del personale della Aviazione civile.

È indispensabile conseguire la massima efficienza possibile sul piano organizzativo, perchè l'Amministrazione abbia tutta intera la sua forza di contrattazione nei confronti delle imprese aeree nazionali e straniere, per la formazione del personale nel campo tecnico e giuridico, per gli studi necessari nella materia in questione, che, come già accennato, richiede una preparazione la più completa possibile, reclamata pressantemente dalla crescente evoluzione del fenomeno dei trasporti aerei.

È opportuno riesaminare altresì la regolamentazione dell'aviazione civile, che non ha ancora superato tutte le fasi che dovranno svincolarla da alcuni limiti di insufficienza e di arretratezza, come emerge dalle seguenti considerazioni.

Aeroporti

È uno dei problemi più scottanti, in quanto, nonostante siano trascorsi, come sopra menzionato, circa sei anni dalla legge 141, non è stato ancora attuato nè, allo stato, se ne prevede la possibilità a breve scadenza, il trasferimento dei beni dell'aviazione civile prevista dall'articolo 15 della legge.

Il motivo fondamentale di tale difficoltà è da ricercare nell'impossibilità, per mancanza di personale, di costituire l'organizzazione periferica necessaria, cui affidare la gestione degli aeroporti, una volta attuata la norma di cui al citato articolo 15.

Occorre infine una visione organica dei problemi aereoportuali, perchè gli stessi si

possano affrontare con più sicura obiettività ed aderenza alla realtà, senza incorrere in azioni dispersive e non coordinate con le varie iniziative locali, che pur vanno sollecitate.

Assistenza al volo

È un altro dei grossi problemi, di vitale importanza.

Il servizio è affidato al Ministero della Difesa, mentre interessa soprattutto l'aviazione civile e investe l'aspetto della sicurezza dei voli.

Le possibilità di bilancio del Ministero della Difesa non consentono di affrontare le necessità di adeguamento e di mantenimento in efficienza degli impianti di radioassistenza; la somma assegnata per le esigenze dell'aviazione civile nel bilancio suddetto (5 miliardi per ogni esercizio), è assolutamente insufficiente e non consente di provvedere adeguatamente ai complessi servizi attinenti e dipendenti dall'evoluzione dei traffici.

Servizi aerei

È opportuno che i provvedimenti riguardanti i vari settori tendano al potenziamento dei servizi aerei nel senso che i medesimi provvedimenti costituiscono il presupposto necessario per lo sviluppo delle attività aeree nazionali e straniere in Italia. Esiste, infatti, una grande ansia di realizzazione di servizi aerei che oggi soltanto si accenna a soddisfare, come sarà da qui a un momento precisato.

Vi sono dei problemi relativi alla formazione dei piloti in misura adeguata alla richiesta e alle molteplici incessanti necessità; i problemi dell'industria, i quali, pur rientrando in altro settore dell'Amministrazione dello Stato, non possono essere trascurati, nei termini aeronautici, dall'aviazione civile, specie in vista della collaborazione europea in tale settore; quelli poi relativi all'aviazione in generale, che non ancora è obiettivamente ed opportunamente valutata nel nostro paese.

Per le considerazioni di cui sopra le somme assegnate in bilancio per l'aviazione civile (11 miliardi e 690 milioni) andrebbero possibilmente aumentate.

D'altronde, maggiori rilevanti assegnazioni troverebbero, allo stato attuale, una struttura dell'aviazione civile, come si è detto, per quanto concerne organizzazione e organico del personale, alquanto impreparata.

È necessario, pertanto, affrontare il problema in una visione globale, al fine di risolverlo in conformità alle esigenze del Paese, in una società che di giorno in giorno, nella sua vertiginosa ascesa, si accosta sempre di più ai traffici veloci e, quindi, a quelli aerei.

Invero, nel 1967, il processo di espansione ha registrato i seguenti eloquenti dati:

il movimento degli aereomobili è stato di 307.904 unità, con un aumento del 10,1 per cento;

il movimento dei passeggeri (sbarcati, imbarcati ed in transito) è stato di 10.495.102 unità, con un aumento del 12,1 per cento;

il movimento delle merci è stato di chilogrammi 138.807.704, con un aumento del 9,5 per cento.

È evidente che lo sviluppo raggiunto, già di per sé di notevoli proporzioni, si avvia a toccare traguardi sorprendenti in un prossimo avvenire, in dipendenza del progresso tecnologico dell'industria aeronautica, in virtù del quale i trasporti aerei vanno assumendo rapidamente un posto di primaria importanza nell'economia nazionale.

Occorre, quindi, da parte del Governo accompagnare la delicata fase di ascesa di questo settore con provvedimenti ed interventi urgenti, rapportati alle reali necessità e alle prospettive sopra accennate, tali da favorire la preparazione professionale del personale, l'ampliamento e l'adeguamento della rete dei traffici aerei nazionali, nonché delle linee aeree a breve raggio.

Intanto, non si può non prendere atto con soddisfazione, che schiude l'animo a fiduciosa speranza, pur nelle carenze e nei risultati piuttosto limitati sinora conseguiti, di alcuni provvedimenti di notevole rilievo, come il potenziamento dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, nella prospettiva dell'entrata in funzione di nuovi supersonici civili di grande capacità; il potenziamento degli aeroporti minori ed il programma di co

BILANCIO DELLO STATO 1969

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

struzioni di nuovi aeroporti specialmente nel Mezzogiorno, nel quadro della politica di sviluppo del Meridione.

Sarà un altro strumento per accelerare la fine dell'isolamento di molte zone, permettendone un più rapido inserimento nel contesto dell'economia nazionale.

Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

Il bilancio di previsione riguardante la azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1969, il cui importo complessivo è di lire 1.013.821.147.000, presenta un disavanzo di milioni 286.074, con un peggioramento di milioni 28.040 rispetto a quello di milioni 258.034 previsto per l'esercizio 1968. Il suddetto peggioramento risulta in sintesi dalle seguenti variazioni:

Entrate

	<i>milioni</i>
prodotti del traffico	— 9.000
altri titoli	+ 4.915,6
minori entrate	4.084,4

Spese

	<i>milioni</i>
personale	+ 3.748,5
oneri finanziari (al netto del rimborso del Tesoro)	+ 13.434,1
altri titoli	+ 6.773

	<i>milioni</i>
Maggiori spese	23.995,6
Maggiore disavanzo	28.040

Il predetto maggior disavanzo di milioni 28.040 è però, per 22.000 milioni, soltanto apparente, in quanto dovuto al fatto di non aver riconsiderato nella previsione 1969 la ipotesi dell'aumento delle tariffe ferroviarie che era stato, invece, scontato, appunto per la suddetta cifra di 22.000 milioni, nella previsione 1968.

Per i restanti milioni 6.040, il maggior disavanzo è interamente attribuibile alla maggiore incidenza sul bilancio 1969 degli oneri finanziari (interessi e ammortamenti dei prestiti contratti per il finanziamento degli investimenti e per la copertura dei di-

savanzi di gestione), che sono passati, per la parte non rimborsata dal Tesoro, da milioni 122.890,7 per l'esercizio 1968 a milioni 136.324,8 dell'esercizio 1969, con un aggravio di milioni 13.434,1, in assenza del quale il bilancio 1969 avrebbe, quindi, presentato anzichè un peggioramento, un miglioramento di milioni 7.394,1.

È da rilevare che l'incidenza degli oneri finanziari sull'esercizio 1969, al netto dei relativi rimborsi del Tesoro, ascende alla cospicua cifra di milioni 136.324,8, di cui milioni 65.434,4 relativi ai prestiti contratti per il finanziamento delle spese patrimoniali e milioni 70.890,4 per i prestiti riguardanti la copertura dei disavanzi di gestione.

Se si tiene conto di tale incidenza, il vero e proprio disavanzo della gestione ferroviaria dell'esercizio 1969 si riduce a milioni 149.749,2 (286.074 milioni — 136.324,8 milioni).

Entrate correnti

Le entrate correnti presentano una diminuzione di milioni 4.250 rispetto al 1968, attribuibili alle seguenti variazioni:

In meno:

milioni 9.000, per minor gettito previsto nei prodotti del traffico;
milioni 165,7, per minor rimborso dal Tesoro degli interessi sui prestiti contratti per la ricostruzione;
complessivamente, milioni 9.165,7.

In più:

milioni 4.915,6, per maggior gettito previsto nelle altre entrate proprie dell'azienda;
differenza in meno: milioni 4.250,1.

Prodotti del traffico

Il minor gettito previsto di milioni 9.000 è dovuto da un lato alla eliminazione della previsione degli effetti dell'aumento delle tariffe già scontati nell'impostazione del bilancio 1968 per milioni 22.000, in quanto l'aumento stesso non ha avuto più luogo e, dall'altro, ai maggiori prodotti che si prevede di realizzare con l'incremento naturale del traffico, in relazione all'andamento delineatosi nel corso dell'anno 1967 e nei primi mesi del 1968.

Altre entrate

L'aumento complessivo di milioni 4.915,6 previsto per le altre entrate è il risultato di valutazioni principalmente fondate sull'andamento presentato dalle entrate stesse del 1967.

Spese correnti

Le spese correnti presentano un aumento complessivo rispetto al 1968 di milioni 21.025,6 ripartite tra retribuzioni del personale di ruolo, oneri riflessi per il personale di ruolo, assuntori ed incaricati (retribuzioni ed oneri riflessi), manutenzioni, interessi passivi ed altre spese.

Interessi passivi

Il maggiore onere di milioni 10.504,1 è così costituito: previsione 1968: 107.042,5, previsione 1969: 117.546,5. Pertanto, gli interessi passivi presentano per il 1969 un aumento di 10.504,1 rispetto al 1968.

Nessun incremento, inoltre, è stato proposto per lo stanziamento relativo alle spese per le manutenzioni, ad eccezione di quello di milioni 350 conseguente all'aumento dell'indennità integrativa speciale al personale delle officine ferroviarie, aumento che ha interessato tutto il personale statale, nonostante il previsto incremento del traffico e gli aumenti intervenuti nel costo della mano d'opera privata e dei materiali.

Questa possibilità di contenimento della spesa per le manutenzioni è da mettersi in correlazione ai sensibili miglioramenti che si sono potuti conseguire nelle condizioni generali del parco, delle linee e degli impianti, per effetti di declassamenti e dei rinnovamenti realizzati nel quadro del piano decennale di ammodernamento e potenziamento della rete.

Lo stato attuale del materiale e degli impianti consente, infatti, di considerare lo stanziamento proposto come sufficientemente adeguato alla necessità di programma di manutenzione. Occorre però rilevare che nessuna riduzione potrebbe essere apportata allo stanziamento indicato senza determinare l'inevitabile conseguenza della rinun-

cia o del rinvio di lavori indispensabili per il mantenimento dell'attuale livello di manutenzione e di efficienza del materiale e degli impianti.

Il divario fra entrate e spese non fa apparire illusoria la possibilità di un suo graduale riassorbimento dei futuri esercizi con i maggiori prodotti che potranno realizzarsi, in dipendenza del naturale incremento del traffico connesso con l'espansione economica del Paese e per effetto della riqualificazione del traffico stesso, che si dovrà perseguire, attraverso la ristrutturazione del sistema delle tariffe attualmente in vigore, semprechè non intervengano particolari cause di aggravio delle spese non dipendenti dalla espansione del traffico.

Pur rilevandosi un peggioramento attraverso le nude cifre del bilancio, tuttavia non si può non intravedere in esso un certo assestamento, che va considerato come fatto positivo.

Il peggioramento è dovuto, come innanzi accennato, essenzialmente alla lievitazione degli oneri finanziari, cui l'azienda si è dovuta assoggettare per reperire i finanziamenti occorrenti al ripiano del disavanzo derivante dai precedenti esercizi, nonchè per il finanziamento del piano decennale, che punta al riclassamento degli impianti e del parco, oneri che dovrebbero gravare sul Tesoro.

Va considerato anche l'aumento sia pure lieve delle spese del personale in dipendenza della variazione della scala mobile, per un ammontare di circa 5 miliardi.

Un certo assestamento si può altresì ravvisare nel fatto che il miglioramento generale delle strutture e degli impianti fissi, del materiale rotabile, eccetera, costituisce indubbiamente un aspetto concreto ed un motivo di richiamo verso i trasporti ferroviari, generando così una nuova potenzialità produttiva.

Ma perchè nuovi impulsi possano confluire su di una linea di ripresa e di normalizzazione della vita dell'azienda delle ferrovie dello Stato, nel solco della legge 27 luglio 1967, n. 668, occorre valutare con senso di responsabilità alcuni altri aspetti del problema.

Invero, è auspicabile, tra l'altro, un più ampio decentramento di competenze agli organi dell'azienda, a diversi livelli; una maggiore comprensione ed un migliore trattamento economico al personale destinato ad incidere positivamente sul maggiore rendimento e su una maggiore produttività; un più rispondente snellimento delle procedure; ed infine una politica tariffaria più aggiornata soprattutto per il trasporto merci.

L'attuale sistema tariffario è ancora legato al principio della tassazione *ad valorem*, che ormai è superato e andrebbe sostituito da nuovi indirizzi che tengano conto dell'economia aziendale, adeguando cioè i prezzi di trasporto ai costi e comunque ad una valutazione più agile.

Nell'attesa della riforma tariffaria, per la azienda ferroviaria, si appalesa più conveniente il ricorso al sistema concessionale.

Comunque, per quanto attiene al traffico merci, pur essendosi avuta una ripresa dal 1965 in poi, tale ripresa non ha avuto nel 1968 la dilatazione ed il crescendo che sembrava potersi prevedere. Tuttavia, si ha motivo di ritenere, sulla base dell'andamento degli ultimi mesi, che la ripresa possa continuare.

E qui corre l'obbligo di far cenno della moderna tecnica del trasporto di merci a mezzo di grandi *containers*.

Si tratta di una organizzazione che si va sempre più espandendo e che indubbiamente va assumendo aspetti e dimensioni del massimo riguardo nel settore dei trasporti e, quindi, nell'economia del paese.

Questo tipo di trasporti, molto diffuso negli Stati Uniti d'America, va guadagnando terreno anche in Europa, soprattutto in quella del Nord, con riferimento non tanto alle merci povere (carbon fossile, materiali da costruzione, eccetera) ma a quelle ricche.

La tecnica di trasporto in esame implica l'impiego di:

- a) grandi contenitori aventi determinate caratteristiche (*containers*);
- b) carri pianali speciali o specializzati;
- c) mezzi di carico, scarico o trasporto;
- d) impianti fissi.

Tali contenitori sono costituiti da grossi cassoni in lega metallica, di diverse dimensioni, muniti di dispositivi particolari che consentono il carico e scarico a terra o il trasbordo su altro mezzo.

La funzione del *container* è il trasferimento delle merci dal magazzino dello speditore o da determinati centri di raccolta direttamente a domicilio del destinatario, senza manipolazioni intermedie, anche attraverso trasporti successivi (marittimo, fluviale, ferroviario, stradale).

In Italia è allo studio un tipo di *container* idoneo anche al trasporto dei prodotti ortofrutticoli dal meridione al settentrione e al Nord Europa.

L'impiego di *containers* richiede la creazione di *terminals* lungo la rete ferroviaria, come nell'ambito dei porti, che in effetti sono degli scali merci opportunamente predisposti per il ricevimento dei treni *containers*.

Tali *terminals* debbono essere dotati di speciali gru, di binari a raso senza linea elettrica di alimentazione, di spazi laterali adeguati alle necessità di movimento di mezzi gommati, eccetera.

Questo nuovo strumento di trasporto, che qui abbiamo brevemente ricordato, è in grado di realizzare una forma di coordinamento tecnico tra trasporto marittimo, ferroviario e stradale, che offre notevoli vantaggi ed in particolare una riduzione di tempi di carico e scarico, una accelerazione dei tempi di trasporto, una diminuzione dei costi di imballaggio, una diminuzione dei rischi di perdita, di avaria e di manomissione del trasportato.

Basta calcolare che si possono caricare e scaricare (il calcolo viene dall'esperienza di Rotterdam) in 24 ore 8.000 tonnellate di merci containerizzate contro 1.000 non containerizzate.

Anche in questo campo le ferrovie statali italiane sono, quindi, impegnate, dovendo aggiornare i loro mezzi di trasporto, apprestare nuove strutture, in maniera da non essere *handicappate* dagli altri paesi e favorendo così le nostre esportazioni interne ed esterne a costi più vantaggiosi.

Un *terminal* è già impiantato a Milano, mentre altri impianti sono in corso, come a Napoli smistamento, a Firenze, eccetera.

Le note salienti che caratterizzano il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'anno 1969 possono, quindi, individuarsi in alcuni aspetti che incidono notevolmente sulla vita economica e sociale del Paese.

Il piano decennale di opere e di costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento della rete, di cui alla legge 27 aprile 1962, numero 211, da realizzarsi in due quinquenni, ormai è entrato nella piena fase esecutiva.

È, infatti, in corso di avanzata attuazione il programma relativo al primo quinquennio, comportante la spesa di 800 miliardi, di cui 320 per il rinnovamento, il riclassamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile, 475 per il rinnovamento, riclassamento, potenziamento e rinnovamento degli impianti fissi; 5 miliardi per l'aumento delle partecipazioni azionarie delle ferrovie dello Stato nelle società che esercitano servizi automobilistici, complementari ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Al 1° gennaio 1968 i progetti approvati ed in buona parte appaltati raggiungevano l'importo complessivo di lire 774.147.000.000, pari al 97 per cento dell'intero fondo di 800 miliardi.

Purtroppo la rapidità nell'esecuzione dei lavori viene normalmente attenuata dal fatto che essi si eseguono in corso di esercizio.

Circa la ripartizione tra Centro-Nord e Centro-Sud degli impegni di spesa autorizzati, risulta rispettata la quota dei due quinti di cui all'articolo 9 della legge di opere e forniture per il Mezzogiorno, come da apposito quadro riportato nella pagina 110 della tabella in esame. Intanto, con la legge del 6 agosto 1967, n. 688, è stato pure approvato un piano di costruzione di opere per un importo di 150 miliardi da imputarsi al fondo di 700 miliardi previsto per la seconda fase del piano decennale.

Di detto importo di 150 miliardi, 110 sono destinati alla costruzione di rotabili e 40

agli impianti di armamento, agli impianti fissi ed alle attrezzature di esercizio.

Con legge 28 marzo 1968, n. 374, è stato altresì approvato un secondo programma stralcio di 100 miliardi, sempre in conto della seconda fase del piano decennale, di cui 50 miliardi per il materiale rotabile e 50 per gli impianti fissi.

Tra le opere più cospicue sono da rilevare l'ammodernamento ed il potenziamento degli impianti elettrici, i lavori di raddoppio in quasi tutte le regioni d'Italia, costruzioni di nuovi raccordi, sistemazione di nuovi impianti idrici e termici, costruzioni di nuovi fabbricati di servizi, costruzioni di oltre 5.000 alloggi per il personale per l'importo di 40 miliardi, costruzione di 175 locomotive, 23 elettromotrici, 34 rimorchi per elettromotrici, eccetera.

Ciò nonostante, non si può non rilevare che tuttora alcune regioni del Mezzogiorno permangono in uno stato di arretratezza più volte denunciato anche in Parlamento.

Ora se è vero, come è vero, che l'accorciamento delle distanze non potrà sortire il suo effetto benefico sul piano dell'economia generale del Paese, se esso non si estende a tutto il territorio nazionale, bisogna convenire che ulteriori adeguati sforzi vanno compiuti, con un ritmo più rispondente alle necessità delle zone meno fortunate, nell'interesse di tutto il Paese.

L'obiettivo che l'ampliamento ed il potenziamento delle ferrovie si prefiggono di conseguire, predisponendo impianti e mezzi più adeguati per tenere il passo con i tempi, non può dirsi interamente raggiunto se permangono anche in questo settore squilibri sensibili, che non facilitano di certo la promozione di quel progresso e di quella espansione, che devono essere assicurati come linfa vitale capace di raggiungere e di vivificare l'intero tessuto nazionale.

Ben venga la variante sulla Firenze finanziata in questi giorni che consentirà di accorciare il tempo e la distanza sul tratto Roma-Milano, ma si nutre fiducia che lo stesso anelito solleciterà volontà e slancio indispensabili, perchè uguale vittoria sullo spazio e sulle distanze possa essere assicu-

rata sui tratti della Puglia, della Calabria, della Sicilia, della Basilicata, degli Abruzzi, del Molise e della Campania.

Oggi il problema si pone ancora con maggiore impellenza in questo clima di rilancio del trasporto ferroviario, che, una volta raggiunti i traguardi della tecnica moderna, non è in contrasto od in concorrenza con gli altri tipi di trasporto, ma li integra, allargandone il respiro, in un quadro globale ed organico al servizio dell'economia del Paese.

In questa visione, nella certezza che l'impegno del Governo, in piena armonia con tutte le altre forze vive ed operanti del Paese, varrà ad imprimere più validi impulsi al progresso della comunità nazionale, vi invito, onorevoli colleghi, ad esprimere parere favorevole sullo stato di previsione in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Piccolo per la sua relazione così precisa e completa. Sulla base di essa potremo poi svolgere la nostra discussione.

CROLLALANZA. Signor Presidente, sarò brevissimo. Ho presentato un ordine del giorno in relazione alla compilazione del prossimo piano quinquennale della programmazione ed all'attività che l'Amministrazione delle ferrovie svolgerà in tale periodo.

Come è noto, fino ad ora il piano decennale ha avuto inadeguate realizzazioni nel meridione. È vero, che sulla linea ionica sono stati eseguiti dei lavori di una certa importanza; è mancato, però, fino ad oggi un intervento decisivo per assicurare più rapide ed agevoli comunicazioni tra il Mezzogiorno e l'Italia centrale e settentrionale, sia verso il versante tirrenico che lungo quello adriatico cioè, in quest'ultimo caso, su una linea che è molto importante per l'avviamento dei nostri prodotti agricoli verso i mercati del nord della Penisola e dell'Europa, specialmente durante il periodo della vendemmia e delle primizie ortofrutticole.

Per quanto riguarda i collegamenti con Napoli e Roma, il tronco Foggia-Caserta continua ad essere caratterizzato da un anda-

mento alquanto vizioso e perciò bisognoso di rettifiche, ed è ancora ad un solo binario. Di doppio binario mancano anche vari tratti della linea che da Foggia risale verso il nord lungo l'Adriatico. Compiuto alcuni anni fa il raddoppio tra Foggia e Bari si è trascurato il tratto Bari-Lecce, pur trattandosi di tronco molto importante, sia perchè nella zona di Brindisi sono stati realizzati dei grossi impianti industriali, sia perchè nel leccese vi è un'intensissima attività agricola che determina un grosso volume di traffico verso il nord.

Per tutti questi motivi, ritengo di dover sottoporre nuovamente all'attenzione del Ministro competente l'opportunità che, come già accennato, nel nuovo piano quinquennale sia previsto anche il completamento e l'ammodernamento di questi tronchi ferroviari; un intervento questo che non può essere ulteriormente procrastinato, se è vero come è vero che l'avvaloramento economico del Mezzogiorno presuppone anche infrastrutture quanto mai efficienti sia nel settore dei trasporti marittimi, che in quello dei trasporti ferroviari e stradali.

Con l'occasione, vorrei anche richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità, in relazione alle considerazioni già fatte in merito ai traffici tra la Puglia e l'Italia settentrionale, che le Ferrovie dello Stato, nelle future commesse, tengano particolarmente conto dell'esigenza di assicurare ai traffici un adeguato numero di carri frigoriferi, oggi assolutamente insufficienti rispetto alle sempre crescenti richieste.

Per concludere, sarei curioso di conoscere se le Ferrovie dello Stato considerino ancora il Mezzogiorno non dico come una specie di colonia — sarebbe offensivo per noi meridionale una simile considerazione — ma come una zona cui possa essere destinato senza offesa tutto il materiale rotabile antiquato. Solo nella composizione di alcuni rapidi, e solo su qualche linea, si impiegano carrozze moderne o almeno decenti. Ma vi sono anche altri inconvenienti come, ad esempio, quello di utilizzo tra la Puglia e Roma di vetture letto, cosiddette speciali. Tali vetture furono nell'anteguerra messe in circolazione come vetture di seconda classe,

ma ancora oggi sono in servizio, però come vetture di prima. Sono queste anacronistiche vetture a due piani sfalsati, quanto mai scomode ed anguste. Della necessità di sostituire tali vetture ne parlai l'anno scorso al ministro Scalfaro, il quale, trovata giusta la mia segnalazione, si impegnò a risolvere il problema. Successivamente egli mi comunicò per iscritto che le Ferrovie dello Stato avevano esaminato la questione ed accertato che nella composizione dei treni tra la Puglia e Roma era possibile inserire le normali vetture pesanti, aggiungendo che tale possibilità era stata comunicata alla Direzione della compagnia dei vagoni letto. Fino ad oggi però, nonostante sia stata accertata tale possibilità non si è ancora provveduto. Vorrei quindi pregare il Sottosegretario di adoperarsi verso il Ministro perchè si provveda a risolvere questa situazione.

Sui problemi illustrati ho presentato alla Presidenza un ordine del giorno.

L O M B A R D I . Le numerose competenze attribuite oggi al Ministero dei trasporti ci impediscono di trattare il problema relativo alla politica del settore così globalmente come vorremmo. Questa è una osservazione che ricorre periodicamente nelle nostre discussioni ed abbiamo potuto evitarla soltanto quando abbiamo parlato dei trasporti in occasione della discussione del piano quinquennale, quando si ebbe la buona idea di conglobare in un'unico contesto l'intera materia. Purtroppo però oggi ciò non è possibile, perchè, nonostante tutte le buone intenzioni, nonostante tutte le riforme che si volevano attuare, si è riusciti a condurre in porto soltanto quella leggina che istituisce la direzione generale del coordinamento; per il resto, si è riusciti soltanto a trasformare l'Ispettorato generale della motorizzazione e quello dell'aviazione civile in direzioni generali, mentre nulla si è fatto, ad esempio, per l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti.

Questa è una situazione che io denunzio per l'ennesima volta perchè ci mette in difficoltà rispetto a tutte le altre nazioni. Facendo una specie di statistica, scommetterei che l'Italia è l'unico Paese in cui non esiste

una razionale distribuzione delle competenze a livello ministeriale. E questo non ci giova perchè quando il Ministro dei trasporti va alla Conferenza europea o al MEC, non è mai in condizioni di rappresentare la politica dei trasporti, che è divisa niente meno che fra tre ministeri. Vorrei che, una buona volta, anche in questa Commissione, il Ministro discutesse questo problema.

E passo alla questione del bilancio. Mi soffermerò solo su due punti; il primo riguarda la politica ferroviaria, il secondo la navigazione interna.

Per quanto riguarda la politica ferroviaria, parlerò solo della questione del disavanzo cui ha fatto cenno il relatore, il quale ha detto che abbiamo un disavanzo di oltre 286 miliardi. Ma se facciamo alcune considerazioni in ordine allo stesso bilancio dell'azienda ferroviaria, questo disavanzo va diminuito. Tuttavia, prima di fare un'osservazione generale su questo disavanzo, mi conviene passare in rassegna alcuni capitoli del bilancio di quest'azienda. Il capitolo 102, che riguarda il rimborso di oneri che non competono all'Amministrazione ferroviaria, chiamati oneri extra-aziendali, porta la somma di 31 miliardi e 300 milioni. Questo capitolo non interessa il disavanzo, in quanto c'è il rimborso di un servizio reso; senonchè i 31 miliardi e 300 milioni rappresentano un rimborso in forma forfettaria.

Quando alcuni esperti del settore, *in primis* il Direttore generale del coordinamento, scrivono che questa cifra è inferiore a quella reale, è sottinteso un disavanzo occulto nei confronti dell'Amministrazione ferroviaria, ed è bene tenerlo presente se vogliamo calcolare il disavanzo reale.

Capitolo 112: somme corrisposte dal Ministero del tesoro per l'esercizio delle linee a scarso traffico. Qui si rimborsa la cifra, ormai da parecchi anni uguale, di 27 miliardi e 700 milioni. Anche questa cifra è ritenuta molto inferiore al calcolo fatto dall'azienda ferroviaria. Se ascoltiamo il dottor Santoro, si tratta di 110 miliardi; se ascoltiamo alcuni relatori al Senato e alla Camera, che hanno trattato quest'argomento, si arriva anche a 90 miliardi, il che significa che la differenza è un disavanzo che non viene cal-

colato. La differenza in questo caso si dovrebbe aggiungere alla cifra ricordata dal relatore per abbassare il disavanzo.

Da notare che questa cifra viene corrisposta solo per le linee di scarso traffico, che superano il coefficiente di esercizio numero 3, il che vuol dire che i costi sono tre volte superiori ai ricavi. Non si dice quanto è necessario per coprire la differenza al di sotto del coefficiente n. 3, cioè da uno a tre; infatti dove c'è uno evidentemente c'è il pareggio tra costi e ricavi, superando uno e arrivando a tre c'è un disavanzo.

Comunque, le linee di scarso traffico raggiungono praticamente quattro mila chilometri, una lunghezza notevole dell'intera rete ferroviaria statale. Questo è molto importante per dimostrare la gravità del fenomeno, che già altri Paesi hanno risolto attraverso una politica molto più avveduta, eliminando quello che effettivamente si poteva sostituire con servizi migliori con vantaggio sia del consumatore del trasporto sia dello Stato.

Al capitolo 143 si parla di sovvenzioni del Ministero del tesoro per colmare il disavanzo di gestione. Questa dizione non è completata dalla cifra. Qui si dovrebbe dire che la politica del Tesoro è in contrasto con la politica dei Ministeri del tesoro di altri Stati, i quali sovvenzionano i *deficit* delle aziende ferroviarie attraverso dirette sovvenzioni nel bilancio.

Scompare il *per memoria* e compare una cifra. Voi vi chiederete come si colma il disavanzo del bilancio dell'azienda ferroviaria attraverso un sistema che altre volte, tanto al Senato che alla Camera, è stato denunciato come un sistema strano; cioè invitare l'azienda ferroviaria a fare dei prestiti obbligazionari, o anticipazioni sulla Cassa depositi e prestiti per colmare il disavanzo per spese che non sono in conto capitale, ma correnti. C'è un duplice assurdo in questo: far contrarre dei mutui per spese correnti e obbligare l'azienda ferroviaria ad assumersi l'incarico di fare queste operazioni.

Tra l'altro il Tesoro stranamente mette a carico dell'azienda gli interessi e non le quote di capitale. Con questo sistema avremo fra qualche anno un lievitare continuo

di queste cifre, che snaturano il reale disavanzo dell'azienda ferroviaria.

Qualcuno potrebbe chiedere perchè si fa questo. In una relazione ministeriale su tale questione si disse che era necessario usare questo sistema perchè non ci si fidava dell'azienda ferroviaria. Si voleva spingere l'azienda a ridurre le proprie spese e perciò le si lesinavano i mezzi per la copertura del disavanzo.

A me pare che questo sistema sia contrario ai principi dell'economia e ritengo opportuno invitare il Ministro dei trasporti a sostituirlo con un altro. Se non è possibile mettere nel bilancio dell'azienda ferroviaria 286 miliardi, ricorrendo ai normali strumenti e senza ricorrere a prestiti, si potrebbe d'ora innanzi, graduando l'aumento, introdurre la copertura del disavanzo con mezzi dati dal Tesoro.

C'è un'altra questione sulla quale voglio attirare l'attenzione della Commissione: il problema dei mutui e dei rimborsi da parte del Tesoro, che si riferiscono al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie.

Il relatore, nel calcolare il disavanzo reale, ha escluso tutte le partite passive per gli interessi che riguardano i disavanzi e anche le quote di capitale, e ha fatto bene; però ha introdotto, a decurtazione del disavanzo, gli interessi che paga l'Amministrazione ferroviaria per tutti i mutui che ha fatto, sia per impianti fissi che per materiale rotabile. Qui bisogna distinguere la questione in questo modo: dobbiamo considerare che tutti gli impianti fissi siano a carico dello Stato o del contribuente? Diciamo allora al compilatore del bilancio di non mettere a carico dell'azienda ferroviaria le quote di interesse dei mutui che si contraggono per gli impianti fissi. E ancora, il materiale rotabile deve essere a carico dello Stato o a carico dell'azienda? Se lo mettiamo a carico dello Stato o del contribuente creiamo una discriminazione nei confronti degli altri settori dei trasporti. Voi sapete che la soluzione data dal bilancio è questa: gli interessi a carico dell'azienda e le quote di capitale a carico dello Stato.

È una soluzione che io personalmente non condivido perchè dovremmo, a mio giudizio,

per le infrastrutture far carico allo Stato e al Tesoro, per il materiale rotabile all'azienda. Diversamente creiamo una distorsione nel coordinamento dei trasporti, che non è accettabile quando noi a nostra volta facciamo delle critiche nei confronti della strada o della navigazione interna, circa la compensazione per costi e infrastrutture.

Ho voluto dire queste cose perchè desidererei che il Ministro discutesse a fondo nella nostra Commissione questi problemi, e aggiungo un'altra cosa. Tenete presente che il fondo pensioni dell'Amministrazione ferroviaria, che ammonta in entrate e uscite a 197 miliardi, è coperto, oltre che dalle ritenute del personale, dal contributo dell'azienda, di oltre 64 miliardi.

È una norma di legge che mette in una situazione particolare l'azienda, a differenza di altre attività nel campo privato; mette a carico del Tesoro 121 miliardi.

Teniamo presente questa situazione che dimostra che, se il relatore è stato ottimista nel dire che si potrebbe in futuro prevedere un miglioramento del disavanzo, nel senso di vederlo diminuito, se andiamo avanti con i sistemi attuali di formazione dei bilanci, nonostante il sistema dei *containers*, riservato solo alla ferrovia, il disavanzo aumenterà e la cifra che risulterà non costituirà il disavanzo reale.

Navigazione interna; voglio dire solo due parole per raccomandare al rappresentante del Governo, poichè al 31 dicembre 1970 scade la legge n. 1616 del 1965 e sta per essere predisposta un altro disegno di legge governativo, di continuare a fornire aiuti ad un settore che nel nostro Paese è appena agli inizi.

A I M O N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, i problemi del settore dei trasporti sono talmente vasti e intrecciati che ritengo non sia possibile trattarli ed approfondirli tutti nella discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, discussione che sarà certamente interessante, ma che dobbiamo contenere in certi limiti di tempo, onde evitare che abbiano a scade-
dere i termini fissati per l'esercizio provvi-

sorio. La nostra parte è d'accordo di rispettare tali limiti di tempo. Credo che dovrà rimanere, signor Presidente, ancora valida la proposta che ella fece a suo tempo alla Commissione di svolgere un ampio dibattito sul problema dei trasporti, cioè sul sistema dei trasporti. Mi limiterò quindi a fare alcune considerazioni generali e a trattare qualche questione che ritengo importante ed ad avanzare anche, se mi sarà possibile, una proposta. Chiedo scusa al relatore se non farò molti riferimenti alla sua pregevole relazione; ciò è dovuto al fatto che non è stata distribuita e quindi non ho potuto leggerla, e riflettere su di essa. Non ho la presunzione di essere in grado di rispondere ad una relazione preparata con cura e tempo, avendola soltanto udita; non ho la capacità per farlo e, se lo facessi, comunque lo riterrei offensivo per lo stesso relatore.

Il settore dei trasporti, che noi riteniamo uno dei più importanti della vita economica e sociale del Paese, va considerato nella sua più ampia dimensione economica e sociale e in tutte le sue implicazioni di ordine più generale nel contesto di una decisa volontà politica di sviluppo economico.

La stessa Corte dei conti nel consuntivo del 1967 afferma, al capitolo dodicesimo, che il settore al quale è preposto il Ministero dei trasporti è tra i più direttamente impegnati in attività essenziali per lo sviluppo sociale ed economico del Paese. Pertanto anche in questo settore, come del resto in tutti i grandi settori della vita economica e sociale del Paese, il problema di fondo è quello di sapere superare la frammentarietà, la disorganicità nell'elaborazione e nell'applicazione dei provvedimenti legislativi. Tale superamento lo esigono, anzi lo impongono, il nesso che esiste oggettivamente tra il problema delle classi lavoratrici e quelli di struttura, il rapporto e il condizionamento reciproco esistenti tra i diversi tipi di trasporto e tra il settore del sistema dei trasporti e l'organizzazione della vita civile e sociale del Paese e la politica di sviluppo economico democratico. Ecco perchè condividiamo l'affermazione fatta in altro documento, sempre in relazio-

ne alla discussione del bilancio in esame, e precisamente: « il trasporto ha acquistato una funzione decisiva rispetto allo sviluppo economico della società, e al miglioramento delle condizioni dell'individuo », e che esso « rappresenta una funzione primaria spesso pregiudiziale al loro sviluppo equilibrato ». E aggiungiamo noi che tale settore agisce come fattore condizionante e condizionabile, propulsivo e trainante nella determinazione dello sviluppo economico, come pure nella organizzazione della vita sociale e civile.

Credo di non errare nella affermazione che la coscienza di tale sviluppo e di tale funzione è notevolmente diffusa nel Paese e ciò è dovuto: primo, alle lotte dei lavoratori delle categorie (Ferrovieri), secondo, alla crescita del congestionamento delle strozzature determinata dal caotico e disordinato sviluppo dei traffici, le cui conseguenze sono, tra le altre cose, anche quelle di elevati costi dei trasporti per le popolazioni delle città e delle campagne. Da questa coscienza e consapevolezza del ruolo e della funzione dei trasporti in rapporto allo sviluppo economico e all'organizzazione della vita sociale e civile, dalla conoscenza delle condizioni in cui si trova questo settore e dalle conseguenze che ne derivano a danno di gran parte della popolazione, da tutto questo, signor Presidente, vengono le lamentele, le sollecitazioni, le spinte, che il relatore in parte recepisce in alcuni passi della sua relazione, ma che mancano nelle indicazioni per tradurre in azione politica coerente una coscienza così largamente diffusa nel Paese. Non è sufficiente, per esempio, lamentare, come si è fatto in altro documenti, che in questi ultimi 15 anni è mancato il necessario, indispensabile potenziamento delle ferrovie, pur essendo in Italia il bilancio dei trasporti quasi interamente assorbito da quello delle ferrovie. Occorre individuare le cause che hanno impedito tale rinnovamento e hanno sollecitato ed ottenuto lo sviluppo vorticoso di altri settori dei trasporti, ad esempio l'autotrasporto, creando un tale squilibrio, per cui oggi abbiamo l'intero settore dei trasporti nella confusione e, per certi aspetti nel caos.

La politica e le scelte di convenienza delle grosse concentrazioni private di potere (industriali), imposte al Paese sono la causa prima di tale situazione e la responsabilità di tutto ciò ricade sui Governi precedenti sia quelli centristi che quelli di centro-sinistra. Questa politica, queste scelte hanno provocato gli attuali ritardi, squilibri e gravi distorsioni in tutto il processo economico del Paese. Individuate tali cause, è necessario, se non si vuole restare fermi allo stato della diagnosi, indicare cosa deve essere fatto per rovesciare l'indirizzo imposto dai monopoli. Si dice che oggi è in atto un potenziamento, un rinnovamento e risanamento delle ferrovie. Come viene avanti? Viene avanti in senso strettamente settoriale, cioè non passa attraverso una politica unitaria di tutto il sistema dei trasporti.

Quale valore può avere dunque l'affermazione che le ferrovie devono avere un ruolo decisivo e preminente, se il bilancio non riflette tale posizione? Infatti noi stiamo esaminando un bilancio che non ha una visione unitaria dei trasporti, che colloca l'azienda ferroviaria non al centro di un programma propulsivo e coordinato con gli altri settori dei trasporti e che è caratterizzato da una visione ancora frammentaria dei diversi comparti del settore trasporti; visione che porta a considerare il problema dei trasporti urbani e extra urbani, per esempio, staccato da quello delle ferrovie; il trasporto dei passeggeri staccato da quello delle merci, l'autotrasporto terrestre staccato dai problemi portuali e da quelli del trasporto marittimo e aereo. Se a questo punto ricordiamo l'esplicita dichiarazione fatta dall'onorevole Crocco, a conclusione di una sua pregevole relazione al bilancio 1968, e precisamente: « Consideriamo lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per il 1968 come l'epilogo di una concezione ancora settoriale, nella aspettativa che il successivo bilancio, quando sarà presentato alla nuova Camera, rappresenti l'inizio di una nuova politica dei trasporti, inquadrata nella politica di piano ».

Tenendo conto di tali affermazioni, si deve concludere che nulla è cambiato, visto che il bilancio non reca traccia di queste novità. Si può obiettare: ma ci sono gli investimenti. Ebbene, vediamo cosa possiamo ricavarne. Il disavanzo dell'azienda ferroviaria è notevole e raggiunge — almeno si dice — il quaranta per cento delle entrate. Inoltre, molti miliardi già stanziati non sono, in alcuni casi, tempestivamente utilizzati. Pare, se non erro, che a tutto il 31 dicembre 1967, per gli impianti fissi si sia speso soltanto il 63 per cento del previsto, e soltanto il 78 per cento per il materiale rotabile. Come affrontare, quindi, e superare tali difficoltà finanziarie dell'azienda? Non certo in termini puramente amministrativi e di bilancio. La politica del trasporto pubblico e del suo sviluppo non può essere basata sul rapporto costi-ricavi in termini puramente aziendali, ma l'efficienza del servizio ferroviario deve essere valutata in rapporto al costo e al ricavo sociale e cioè alla sua corrispondenza o meno ad esigenze sia essenziali che civili e sociali. Questa tesi, tra l'altro, vale anche per i cosiddetti rami secchi delle Ferrovie dello Stato che si vogliono eliminare.

Siamo quindi in presenza di due esigenze fondamentali: quella di riammodernare, risanare e potenziare il trasporto su rotaia per adeguarlo alle attuali esigenze di mobilità collettiva e quella di affrontare le crescenti difficoltà derivanti dall'aumento del disavanzo aziendale. Si tratta di fare una scelta precisa, che comunque non può essere quella dell'aumento delle tariffe ferroviarie, che certamente provocherebbe una fuga massiccia degli utenti verso la motorizzazione privata.

Dalla tabella in esame risulta che per realizzare le opere previste per il primo quinquennio dal piano decennale delle ferrovie autonome si sono dovuti contrarre notevoli mutui e sostenere gli oneri derivanti dagli interessi e dalle quote di ammortamento; per eseguire le opere del secondo quinquennio del piano medesimo le quote di ammortamento relative ai mutui accesi dall'azienda autonoma delle Ferrovie sono a carico del Ministero del tesoro, mentre

continuano a rimanere a carico del Bilancio della suddetta azienda gli oneri derivanti degli interessi dei mutui contratti. Si potrebbe quindi — e non mi sembra una proposta assurda — accollare al Ministero del tesoro tutti i debiti derivanti dagli interessi relativi ai mutui accesi dall'azienda. Questa soluzione però sarebbe del tutto provvisoria e servirebbe soltanto a chiudere una falla, destinata ben presto a riaprirsi se non si addivenisse ad una riforma dell'attuale politica dei trasporti, riforma che preveda innanzitutto a potenziare il trasporto ferroviario, a decongestionare il traffico urbano ed extraurbano, a dare priorità al mezzo pubblico e a estendere la gestione pubblica dei trasporti. In proposito abbiamo presentato un ordine del giorno, riguardante l'assegnazione dei 1.200 miliardi previsti dal piano quinquennale di sviluppo a favore delle Ferrovie dello Stato. Gli investimenti relativi ai primi tre anni di attuazione del programma medesimo ammontavano a circa il 28 per cento. Con il disegno di legge n. 247, approvato dalla Camera e dal Senato, si è provveduto allo stanziamento degli ultimi 450 miliardi dei mille e cinquecento previsti dal piano decennale. Ma quanti dei 1,200 miliardi fissati nel piano 1966-70 (di cui, ripeto, risulta che nel triennio soltanto il 28 per cento sia stato investito) saranno totalmente utilizzati entro la data stabilita? È possibile conoscere quale percentuale dei 1.500 e dei 1.200 miliardi è stata realmente spesa? e conoscere altresì quanto rimane ancora da investire e se tale rimanenza è sufficiente per la realizzazione delle opere progettate e previste? E nel caso che, per effetto dello slittamento della lira, tale rimanenza non fosse più sufficiente, quale sarebbe la somma mancante?

A questi interrogativi spero che il Ministro o il Sottosegretario vorranno dare una risposta.

A B E N A N T E . Mancano 350 miliardi.

A I M O N I . Un ordine del giorno è stato da noi presentato anche in relazione

ai 450 miliardi a completamento della seconda fase. Il Governo affermò proprio in questa sede che quest'anno è stato registrato sui 1.500 miliardi un calo in percentuale del 22 per cento, pari a 330 miliardi. Ne consegue che, sottraendo dai 550 miliardi i 330 dovuti allo slittamento, ne rimangono 220: un po' troppo poco, mi pare, rispetto ai 650 che si dice di aver messo a disposizione. Mancherebbero quindi 150 miliardi per completare i 700 previsti per la seconda fase del piano decennale. Ove poi 200 miliardi venissero stanziati per la Roma-Firenze (e non per altre opere previste dal piano), per il completamento della seconda fase sarebbe necessario uno stanziamento di 350 miliardi. E questo vale anche nel caso che si voglia considerare positivo — al fine di nuovi investimenti — il fatto che il Parlamento abbia, con il disegno di legge n. 247, autorizzato l'azienda delle Ferrovie dello Stato al compimento di opere a carattere prioritario per un ammontare superiore ai 200 miliardi. Si tratta però di stabilire se tali opere prioritarie siano riguardate in un contesto generale che comprenda anche il sistema autostradale — ormai in fase di ultimazione — il rinnovamento dei porti e della flotta e il piano generale delle ferrovie metropolitane. Se così non fosse, ci troveremmo ancora una volta di fronte ad un provvedimento incapace di imprimere all'attuale politica degli investimenti una spinta in senso inverso alle attuali tendenze negative.

Gli investimenti quindi nel settore dei trasporti, a nostro parere, devono essere delle vere e proprie scelte, per evitare che il ritardo nella realizzazione di una politica in un settore dei trasporti si trasformi in una strozzatura per lo sviluppo del sistema di un altro settore dei trasporti, che può essere quello delle ferrovie, il quale ha tempi di sviluppo troppo lenti rispetto al ritmo di sviluppo di un altro settore come quello autostradale.

Ecco da dove deriva l'aumento dell'incidenza del trasporto sul costo delle merci e, di conseguenza, l'aumento dei prezzi al consumo.

Circa gli strumenti capaci di favorire la unitarietà della politica dei trasporti, tutti, credo, concordiamo sulla necessità di un organico coordinamento fra le diverse forme di trasporto. Tale esigenza deriva dal fatto che l'intervento finanziario pubblico a sostegno dei vari settori dei trasporti ha assunto un carattere generalizzato, ha provocato e provoca « situazioni concorrenziali » fra tali settori, che certamente si traducono « a detrimento e danno di alcuni di essi ».

Il discorso si farebbe molto lungo se volessimo esaminare le reali situazioni di ogni settore dei trasporti. Mi limito solo a dare alcune cifre che riguardano la posizione dell'Italia, rispetto agli altri Paesi, sul trasporto delle merci su strada o delle merci su ferrovia.

In Italia, per esempio, viene trasportato il 27 per cento delle merci su ferrovia, il 72 per cento su strada e l'uno per cento per idrovia, mentre in Germania il 42 per cento delle merci è trasportato su ferrovia, il 29 per cento su strada e il 29 per cento per idrovia. In Francia il 59 per cento delle merci è trasportato su rotaia, il 30 per cento sulle strade e l'11 per cento per idrovia.

E così potremmo continuare, ma è sufficiente questo specchio per dire come effettivamente ci sia un notevole divario circa la situazione tra l'Italia e gli altri Paesi del MEC nel trasporto delle merci e anche delle persone fra ferrovie, strada e idrovia.

Sono quindi d'accordo con il senatore Lombardi, quando ieri sollecitava il Governo a presentare un disegno di legge che desse il via a quanto è stato stabilito sul capitolo 11° del Piano quinquennale, se si vuole che quello che è stato finora speso nel settore idroviario possa dare determinati risultati.

Circa l'autostradale possiamo dire che oggi esercita veramente una grande concorrenza alla ferrovia. Ma, accanto a questa rete stradale efficiente, abbiamo delle situazioni gravi che sono state denunciate e che saranno citate da altri interventi, si tratta di linee ferroviarie secondarie veramente antiquate e superate.

Vi sono lunghi periodi in cui anche la rete stradale e autostradale, la più adeguata

ta ai traffici moderni, non risponde peraltro a tali esigenze, come avviene ad esempio in tutta la valle Padana, avvolta per mesi nella nebbia, che rende difficile e a volte impossibile il traffico su strada e causa spesso molti — troppi — tragici incidenti. A fianco di questa rete stradale e autostradale efficiente vi è una rete ferroviaria secondaria che non risponde — ripeto — alle esigenze, specialmente nel periodo invernale, quando il passeggero chiede di avere un mezzo più sicuro per potersi recare da una zona all'altra, da una città all'altra.

Trattando del gravoso e mai risolto problema del settore delle ferrovie in concessione, si tratta di evitare ogni ulteriore appesantimento dei mezzi finanziari dello Stato: non dico certo di eliminare tale rete ferroviaria, ma di statizzarla via via nel tempo.

Vorrei qui ricordare ancora che la Corte dei conti, nel consuntivo 1967, ci fornisce cifre molto eloquenti: « Lo Stato ha erogato in poco più di 12 anni alle ferrovie concesse all'industria privata la somma di 110 miliardi di lire circa. Esso dovrà pagare altri 22 miliardi di lire circa nel corrente anno finanziaria (1967) ed ha assunto a carico degli anni futuri impegni complessivi per 435 miliardi di lire ».

Riprendendo l'argomento degli strumenti in grado di attuare una inversione di tendenza e l'avvio di una politica di sviluppo, ci sembra opportuno rivolgere la nostra attenzione a tre momenti che sono condizionati, a nostro avviso, e che conservano nello stesso tempo una loro autonomia. Essi sono: il momento dell'autonomia aziendale e settoriale; il momento del decentramento regionale (regioni, comuni, province); il momento dell'intervento centrale, ministeriale, relativo alla direzione ed al coordinamento dell'intero settore.

Abbiamo presentato anche su tale questione un apposito ordine del giorno.

Concludo, onorevole Presidente, citando ancora un passo della relazione dell'onorevole Crocco che accompagnava il bilancio 1968: « Se vi è un settore dell'economia che richiede una revisione profonda delle

previsioni programmate, questo è il sistema dei trasporti. Fra i primi e più gravi problemi non risolti la prossima legislatura » (cioè quella in corso) « dovrà affrontare la riforma dei trasporti ».

Orbene, onorevoli colleghi, nel bilancio sottoposto al nostro esame non compare una linea politica di effettiva riforma, che si potrebbe così riassumere: politica dei trasporti; nuovi investimenti nel settore dei trasporti; strumenti moderni di direzione.

Pertanto il nostro voto a questo bilancio dei trasporti e dell'aviazione civile non potrà essere che contrario; un voto contrario che ha lo scopo di sollecitare una svolta, una alternativa capace di rovesciare l'indirizzo imposto dai monopoli, che ha portato nella più completa confusione un settore così importante della vita economica e sociale del Paese.

In altri termini il nostro voto contrario vuole sollecitare l'avvio effettivo ad una politica di riforma dell'intero sistema nazionale dei trasporti e delle vie di comunicazione.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,55.

—

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1969
(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta è aperta alle ore 17,05.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Noè, Piccolo, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni, Volgger.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Giacomo Ferrari è sostituito dal senatore Sema.

A norma dell'articolo 26, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore De Falco.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

ABENANTE. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, desidero soltanto sottolineare alcune questioni, che peraltro sono già state trattate egregiamente dal senatore Aimoni.

In particolare, ritengo di dover rilevare come i ritardi denunciati derivino da una chiara scelta politica adottata non soltanto a livello nazionale, ma anche in sede sovranazionale, nell'ambito cioè del Mercato comune europeo, quando la nostra classe dirigente aderì a quelli che sono stati i principi ispiratori di una politica dei trasporti a livello comunitario che si basava su tre presupposti fondamentali: liberalizzare i vari settori cessando ogni finanziamento di sostegno per l'impresa pubblica; giungere a tariffe adeguate ai costi aziendali sulla base di un assurdo rapporto tra costi e prezzi del servizio; potenziare solamente i servizi interessanti le grandi linee di comunicazione nazionale (è appunto in questo quadro che, pur non essendo prevista nel quadro economico nazionale, è stata decisa la linea Roma-Firenze), accentuando così gli squilibri ed i disagi per la massa dei cittadini. Basti pensare a questo proposito al dramma dei cosiddetti

« pendolari », per il quale non esiste alcuna prospettiva di soluzione.

In definitiva, quindi, ci troviamo di fronte ad una politica di aperto attacco alla funzione sociale delle aziende pubbliche in questo settore, nel quale i *deficit* sono derivati — come è stato già ricordato dal senatore Aimoni — da questa politica governativa svolta a sostegno delle esigenze e dei bisogni dei grossi gruppi monopolistici.

Le stesse scarse previsioni del Piano economico nazionale non sono state rispettate: basta considerare infatti che — come risulta chiaramente dalla relazione previsionale alla voce « Consumi sociali » — gli investimenti per i trasporti sono molto inferiori a quelli previsti da tale Piano per avere l'indice di come questa politica abbia rappresentato un elemento di strozzatura.

Desidero pertanto richiamare l'attenzione dell'onorevole rappresentante del Governo su alcune questioni fondamentali ed in primo luogo sulla necessità di un'azione che possa risolvere il grosso dramma dei trasporti urbani nel nostro Paese. Il caotico sviluppo urbanistico ha addossato infatti costi umani e sociali alla collettività; il ritardo e la saturazione dei trasporti urbani rappresentano oggi, inoltre, una delle strozzature fondamentali per lo sviluppo economico, per l'insediamento industriale e per lo stesso assetto urbanistico.

La riduzione della velocità commerciale media dai 15 chilometri orari del 1949 ai 5 chilometri orari del 1965 rappresenta il più grosso prezzo sociale nel nostro Paese e il più grosso regalo ai gruppi automobilistici che operano sul nostro mercato.

Lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata è espressione tipica dei consumi indotti e giunge fino all'assurdo di condizionare la personalità stessa del cittadino che considera l'auto come il simbolo del prestigio sociale: si tratta evidentemente di un idolo, di un feticcio da distruggere! Tale sviluppo peraltro è favorito da una politica generale a favore della FIAT, dei gruppi petroliferi, della Pirelli, dell'Italcementi, e così via, senza alcuna tutela per l'incolumità pubblica.

La sicurezza dei veicoli costituisce il primo grosso problema. Non è più possibile accettare infatti la comoda tesi, che da anni è diventata il *leit motiv* delle giustificazioni, che come negli infortuni sul lavoro anche negli infortuni automobilistici la colpa è della disattenzione, della violazione del codice, in una parola dell'uomo. Vi sono invece dei problemi di sicurezza che debbono essere tenuti presenti nella costruzione dei veicoli: le attuali nostre automobili rappresentano invece una fabbrica di morti!

In Italia non si estendono neppure le più elementari misure adottate negli altri Paesi, quali il doppio circuito frenante, gli specchi e lo sterzo snodabili. Che cosa si aspetta? Non si deve forse disturbare il profitto delle aziende automobilistiche e soprattutto della FIAT?

P R E S I D E N T E . Rivendico il fatto di aver già detto queste cose in Aula nel 1959. È fuori dubbio infatti che lo spessore troppo sottile e il peso troppo leggero di alcuni tipi di macchine favoriscono l'aggravamento delle disgrazie.

A B E N A N T E . Ebbene — ripeto — che cosa si aspetta? Chi deve tutelare la salute del cittadino costretto a servirsi della macchina? Alcuni ritengono che sarebbe necessario ridurre il limite di velocità: io sono del parere invece che finché rimarremo nell'ambito di questo discorso non riusciremo mai a risolvere il problema. Infatti, è stato ormai provato da studi scientifici e tecnici che allo scopo di limitare il numero degli incidenti sarebbe necessario apportare una serie di modifiche al veicolo in quanto tale.

È certo comunque che il Governo, la pubblica autorità, gli amministratori della Nazione non possono assistere impassibili ad una situazione di questo genere.

P R E S I D E N T E . Desidero far rilevare al senatore Abenante che mentre in passato la legge stabiliva che tutte le nuove macchine venissero collaudate (il che era praticamente impossibile), nel nuovo codice della strada — e questa fu proprio una mia idea

— è previsto il collaudo da parte della Motorizzazione civile soltanto dei prototipi per accertare la sussistenza di particolari condizioni di stabilità, di sicurezza, di peso, di velocità e così via, che consentano di garantire nel modo migliore possibile la sicurezza della macchina. Non sono del tutto certo però che anche questo tipo di collaudo venga eseguito.

A B E N A N T E . Arrivati a questo punto, per poter giungere ad una soluzione del problema bisognerebbe trascinare il signor Agnelli, Presidente della FIAT, in tribunale accusandolo di omicidio plurimo aggravato e continuato.

Negli Stati Uniti proprio in questi giorni è scoppiato uno scandalo perchè le società automobilistiche avevano tutte insieme deciso di non adottare sulle auto alcun sistema moderno scientifico per evitare l'inquinamento atmosferico causato dagli scarichi di gas. Ebbene, le nostre società costruttrici di automobili non sono esse pure interessate a questo?

È evidente quindi che è necessaria ormai una energica azione pubblica per tutelare la salute dei cittadini e per impedire che ogni anno una enorme ricchezza nazionale vada consumata in incidenti stradali. È stato detto in occasione di una delle ultime edizioni del Salone dell'automobile di Torino che le nostre auto non sono che vecchie diligenze col motore, vecchie carrozze senza cavallo: può sembrare un paradosso, ma quando si va a fare l'analisi tecnica costruttiva ci si accorge che purtroppo è la realtà.

Presso il Ministero dei trasporti esiste un centro studi e progetti per le Ferrovie dello Stato: non sarebbe possibile istituire qualcosa di analogo per la Motorizzazione civile?

È in tale quadro che noi intendiamo non soltanto porre fine alla tragica catena di incidenti, ma anche portare avanti un discorso per far prevalere anche in questo settore la politica pubblica su quella privata, per eliminare la distorsione che si è avuta negli investimenti pubblici, nonchè per evitare l'appesantimento delle condizioni di vi-

ta dei lavoratori che lo sviluppo del mezzo di locomozione privata ha imposto a danno della casa, a danno soprattutto delle esigenze primarie della famiglia.

Il trasporto su strada ha raggiunto nel nostro Paese un'incidenza sul totale dei trasporti unica in Europa: esso rappresenta infatti in Italia il 72 per cento, contro il 30 per cento della Francia ed il 29 per cento della Germania occidentale. L'incidenza della spesa per l'autotrasporto individuale sul nostro reddito nazionale è la più elevata d'Europa: in Italia infatti è dell'11 per cento, in Inghilterra del 10,50 per cento, in Germania occidentale del 9,90 per cento, in Francia del 9,80 per cento. Questo significa che sulla spesa di una famiglia grava l'enorme tangente del trasporto privato che sottrae i mezzi — ripeto — alle esigenze fondamentali e prioritarie. In tal modo, inoltre, si sprecano energie, si deteriorano le condizioni psicofisiche dei lavoratori, si aggrava l'inquinamento atmosferico, si perdono tempo e vite umane.

Il caos dei trasporti provoca il più grosso spreco sociale.

Le conseguenze dell'abnorme sviluppo della motorizzazione privata sono l'alto costo ed i *deficit* paurosi dei trasporti pubblici e privati. A ciò valga l'esempio di Napoli dove nessuna azienda di trasporto presenta un bilancio attivo. Non sono d'accordo peraltro con l'affermazione contenuta nella relazione secondo la quale una delle componenti che hanno aggravato il *deficit* delle aziende è da ricercarsi negli ultimi aumenti salariali. Si può risolvere questa situazione con la circolare del 10 febbraio 1966, n. 5/66, inviata dal Ministero dell'interno che subordinava le autonome determinazioni delle aziende municipalizzate e dei Consigli comunali all'approvazione tutoria del Prefetto? No. La verità è che, allo stato attuale, non esiste soluzione ricercabile all'interno delle singole aziende: le cause del *deficit* sono esterne e sono le sole che debbono essere rimosse. La compressione dei servizi, l'aumento delle tariffe, l'estensione della politica degli appalti nei servizi pubblici non sono altro che dei palliativi. In una situazione del

genere bisogna avere il coraggio di rilanciare il mezzo collettivo come strumento prioritario del trasporto urbano di massa, di allargare l'area delle gestioni pubbliche, di ristrutturare le attuali imprese superando i limiti attuali e portandole a dimensioni comunali, comprensoriali, provinciali e regionali.

Per questo è urgente: ristrutturare le municipalizzate, esaltando il potere decisionale dei lavoratori e la massima autonomia funzionale; far pagare il costo del trasporto pubblico a chi ne beneficia: ai datori di lavoro, ai proprietari e agli speculatori edili; e, in attesa della realizzazione delle Regioni, costituire aziende a livello regionale o comprensoriale, che sovrintendano al coordinamento ed alla unificazione delle aziende settoriali.

Valga a questo proposito l'esempio di Napoli, dove il traffico è effettuato da aziende pubbliche (ATAN, TPN, Alifana, Circumvesuviana, eccetera). Non esiste alcun coordinamento, ma l'accumulazione caotica di servizi concorrenti sulle stesse direttrici. In tutte le aziende i ricavi di puro esercizio non coprono le spese per il personale. Riteniamo che la situazione napoletana sia matura per attuare nel settore dei trasporti urbani soluzioni organizzate nuove, che si basino sul coordinamento, sull'efficienza e sul miglioramento dei servizi.

È in tale quadro che bisogna condurre decisamente una azione per stroncare il dilagare degli appalti e l'estendersi del sottosalarario; in tale quadro io concordo sull'accenno che nella relazione è stato fatto sulla necessità di risolvere il problema delle assuntorie, piaga vergognosa che ancora continua a sussistere e che trova una sua logica soltanto nello scarico dei *deficit* aziendali sulle spalle dei lavoratori e nella necessità di un rapporto costi-ricavi, come se gli attuali *deficit* non fossero determinati da fattori esterni alla capacità della stessa conduzione aziendale.

Noi approvammo in Commissione un ordine del giorno con il quale il Governo si impegnò ad affrontare il problema delle assuntorie. È opportuno che in questa sede l'onorevole Sottosegretario confermi gli

orientamenti del Governo, anche in ordine ai tempi, alle forme e ai modi che si intendono adottare per superare e risolvere la questione delle assuntorie.

D E F A L C O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario e onorevoli colleghi, come sapete, io non faccio parte di questa Commissione, son qui per illustrare un mio ordine del giorno, che, nei suoi aspetti di politica generale dei trasporti ferroviari nel Sud, ha trovato eco, sia pure platonica, nella relazione al bilancio dei Trasporti. In altre occasioni è stato affermato che l'attuale situazione dell'armamento e materiale rotabile soddisfa le esigenze della Puglia e della Lucania: ciò sarebbe dimostrato dal basso indice delle utenze. Questa è una realtà formale, secondo me. Difatti la lentezza dei convogli ferroviari allontana i viaggiatori, mentre la celerità e il *comfort* li richiamerebbe. Si è anche detto, autorevolmente, da parte del Governo e anche della Direzione autonoma delle Ferrovie dello Stato che il treno sta avanzando verso nuove frontiere, in particolare verso la frontiera competitiva dell'alta velocità, e che sta affrontando la sua seconda giovinezza. Posso essere d'accordo su questo nella misura in cui tali giudizi si riferiscono all'intero territorio nazionale. L'Aviazione civile, per esempio, è su questo terreno. Nel Sud si sono avuti aumenti di utenza aerea da primati assoluti, in particolare in Sicilia. Per Taranto in quattro anni il traffico aereo è quasi quadruplicato; per Bari ancora di più.

In questi incrementi non c'è una logica. In una zona depressa, il basso reddito dovrebbe favorire il mezzo ferroviario, più economico, e invece si preferisce l'aereo, che costa di più. Quando per andare da Palermo a Roma o da Taranto a Milano si impiega tanto quanto, più o meno, si impiegava dieci anni fa, non c'è reddito che tenga. Cosa accadrà quando da Milano a Napoli si andrà in cinque ore circa? Credo che il mezzo aereo perderà molti utenti.

L'altra componente è la viabilità su strada. L'ex ministro Caiati, inaugurando la superstrada Brindisi-Lecce, affermò: « È que-

sto il primo passo concreto per superare il pericolo dell'isolamento del resto della Puglia e del Mezzogiorno dal Paese ». E ancora, in altra occasione, disse che alla fine di questo decennio il Mezzogiorno disporrà di un sistema infrastrutturale autostradale paragonabile, se non superiore, a quello esistente nel Nord all'inizio degli anni 50, cioè all'inizio dell'espansione industriale. Questo è vero; ma il Mezzogiorno non avrà, come il Nord aveva allora, negli anni 50, una rete ferroviaria le cui dorsali erano tutte a doppio binario, e qualcuna anche a triplice binario, con armamento moderno e materiale rotabile adeguato, nonchè scali ed apparecchiature moderne.

Nello scorso settembre il ministro Natali dichiarò: « Per quanto riguarda in particolare il Mezzogiorno, le progettate autostrade Bari-Taranto e Taranto-Metaponto-Sibari rispondono rispettivamente alle esigenze, la prima, di collegare tra di loro ed alla rete autostradale nazionale due importanti centri in via di rapido sviluppo industriale e, la seconda, di realizzare la naturale saldatura del sistema autostradale meridionale, incentrato sulle due grandi direttrici longitudinali tirrenica e adriatica, nonchè alla necessità di migliorare i collegamenti del Mezzogiorno alla rete autostradale italiana ed al sistema della grande viabilità europea ».

Ora, onorevole Presidente ed onorevole Sottosegretario, o queste affermazioni hanno un senso, e quindi riflettono una situazione, ed allora anche le Ferrovie dello Stato debbono arrivare alle stesse conclusioni di potenziamento armonico dei servizi ferroviari su tutto il territorio nazionale o, diversamente, il discorso sulle autostrade nel Sud è un pretesto per giustificare una scelta politica.

La linea ferroviaria Lecce-Brindisi-Taranto-Potenza-Napoli è una dorsale importante del sistema viario nazionale su rotaie: collega tra loro tre mari. La linea Lecce-Brindisi-Bari è l'inizio di una delle due linee fondamentali nazionali: l'adriatica, cioè la Lecce-Milano. E la linea Taranto-Bari è fondamentale per il collegamento tra la Sicilia, la

Calabria e l'adriatica. Ebbene, queste tre linee sono oggi come furono costruite cento anni fa.

Oggi per percorrere i 92 chilometri tra Bari e Taranto un diretto ci impiega quasi tre ore. Quando si potrà andare da Milano a Napoli in quattro ore e novanta minuti, un viaggiatore si rifiuterà, anche psicologicamente, di impiegare tre ore per andare da Bari a Taranto. Con l'autostrada impiegherà quaranta minuti e forse anche meno.

Questa sarà la forma mentale dell'utente che i tempi accorciati già detti determineranno. Come è concepibile che oggi — e peggio sarà domani — un viaggiatore si assoggetti ad impiegare da Brindisi a Roma, via Potenza, tredici ore? Nè diverso è il tempo di percorrenza sulla via Bari-Foggia-Roma, che raggiunge le undici ore. Sulla Brindisi-Taranto-Potenza-Roma un rapido impiega dieci ore, con due trasbordi. Questa è la situazione.

A Taranto, dieci anni fa le merci arrivate o partite via mare erano alcune centinaia di migliaia di tonnellate: oggi sono venti milioni di tonnellate all'anno. Il porto di Taranto oggi è uno dei primi d'Italia, mentre le ferrovie sono quelle di una volta. Nel 1960 arrivarono a Taranto per ferrovia, escluso il collettame, circa 98.000 tonnellate di merci e ne partirono circa 110.000 tonnellate; nel 1967 ne sono arrivate circa 400.000 e partite oltre 600.000. Come si è fatto fronte? Con accorgimenti, con ripieghi, e con relativi ritardi. Bari oggi è un centro industriale e quasi una metropoli. Taranto, che nel 1920 aveva 65.000 abitanti, oggi ne ha 220.000. Questi due grandi centri pugliesi si dovranno, dunque, servire di una grande rete autostradale ad alto livello, che è in via di ultimazione, e di una ferrovia costruita per le esigenze del « Regno » di Napoli. Questo, oltre che anacronistico, è antieconomico, nè può essere giustificato in alcun modo, poichè divide l'Italia in due tronconi. Non si può accettare il concetto di percorrere gli 846 chilometri che dividono Milano da Napoli in cinque ore circa e di impiegare dieci ore per coprire i 432 chilometri che dividono Napoli da Lecce, cioè la metà dei chilometri nel doppio del tempo, o undici ore per percor-

rere i 316 chilometri della Napoli-Taranto con un diretto.

Si è affermato in autorevole sede ministeriale che la direttissima Roma-Firenze servirà ad agevolare i collegamenti ferroviari con il Sud: questo può essere vero solo se si va con il potenziamento, oltre Napoli, da un lato verso Foggia-Bari-Lecce e dall'altro verso Potenza-Taranto.

Limitare l'accelerazione fino a Roma o Napoli vuol dire che si cita il Sud quale pretesto.

Ma colgo l'occasione per denunciare una situazione intollerabile.

La Puglia e la Lucania vengono considerate talvolta dalle Ferrovie come zone coloniali, spesso il materiale rotabile è rappresentato dallo scarto nazionale.

Sulla linea Brindisi-Taranto in partenza per Roma e viceversa non vi è la vettura-cuccette; sulla Taranto-Roma non vi sono vetture-cuccette dirette; non vi è una vettura cuccetta sulla linea diretta Taranto-Torino da agganciare al treno Lecce-Torino.

Basti considerare che le vecchie vetture letto speciali sono state tolte da tutte le linee ferroviarie italiane e ora sono state adibite esclusivamente sui tratti Taranto-Roma, Lecce-Roma, Taranto-Milano e Lecce-Milano.

È un assurdo! Una zona depressa che non può avvalersi della più economica possibilità del letto doppio o triplo turistico!

Si dicono molte cose sul Mezzogiorno e sulla Puglia in particolare ma, il più delle volte, si tratta di luoghi comuni o di enfasi; si è detto che la Puglia rappresenta la Lombardia del Sud e anche se nessuno può disconoscere i grandi progressi di sviluppo economico e sociale che si sono verificati in Puglia, o meglio in alcune sue zone, bisogna anche dire che questo progresso è il frutto di lotte, di sofferenze, di lutti.

Il meridionalismo moderno, il più illuminato, ha già acquisito alla storiografia scientifica e critica come il problema del Mezzogiorno sia un problema non regionale, ma nazionale; ed anche coloro che hanno concepito la grandiosa rete autostradale nel Sud sanno che per parecchi anni ancora alcuni tratti di essa saranno passivi.

Per il professor Petrilli il problema meridionale è un problema di sviluppo armonico dell'intero tessuto socio-economico che richiede interventi coordinati per aprire prospettive favorevoli al processo di industrializzazione.

Nel campo dei trasporti Petrilli risolve il problema con la costruzione di nuove autostrade non avendo nulla a che vedere con le Ferrovie; tuttavia, lo stesso Petrilli senza l'approvazione del Governo le autostrade nel Sud non le farebbe!

Si tratta dunque di scelte politiche, scelte che tengono conto delle esigenze della motorizzazione privata e dei monopoli ad essa legati.

Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, questo è lo spirito e la sostanza del mio ordine del giorno (io qui ho rappresentato i voti espressi in proposito da milioni di cittadini pugliesi e lucani) che è il frutto di studi di illustri meridionalisti, di eminenti economisti. Ho anche espresso i voti di tutte le Camere di commercio di Puglia e Lucania, i voti dei sindacati, delle associazioni studentesche, degli Enti locali.

Onorevole Presidente, chiedo a questa Commissione e all'onorevole rappresentante del Governo di voler accogliere l'ordine del giorno presentato tenendo conto delle ragioni che lo hanno ispirato.

N O E'. Onorevole Presidente, mi riservo di trattare diffusamente in Aula l'argomento delle nascenti vie idrovie della Valle padana e del collegamento tra le varie iniziative, tenuto anche conto del possibile futuro allaccio di questa rete con quella che si sta formando al di là delle Alpi attraverso il traforo ferroviario dello Spluga; desidero tuttavia in questa sede illustrare molto brevemente alcune mie osservazioni derivanti dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto.

Primo argomento: velocità delle ferrovie. Sono favorevole al fatto che ci si incammini per questa strada; rendere più rapido il collegamento tra Firenze-Roma, ad esempio, ri-

sponde ad indicazioni emerse nella Conferenza di Vienna del giugno scorso cui hanno partecipato tutti i Paesi dell'Europa. In Germania, stanno studiando di realizzare un collegamento Bonn-Amburgo nello spazio di cinque ore e molte altre Nazioni hanno allo studio problemi simili.

Tuttavia, mi permetto di far presente all'onorevole Sottosegretario che in attesa che questi progressi investano tutta la rete ferroviaria del nostro Paese — e tenuto conto che si dovrà procedere con gradualità — sono convinto che molti passi in avanti si potrebbero compiere comunque fin da ora mettendo allo studio un più attento esame degli orari, di tutte le coincidenze esistenti nella rete nazionale che, ne sono certo, porterebbero a vantaggi tali da soddisfare un po' tutti gli utenti dei treni.

Tra l'altro, si tratta di una revisione, di uno studio che non costa niente altro che buona volontà da parte dell'Amministrazione ferroviaria e credo che sarebbe veramente utile tentarlo. Ripeto, non è pensabile che tutto possa essere risolto con questo accorgimento, ma talune situazioni potrebbero senza meno essere migliorate.

Seconda osservazione: mi consta che presso il Ministero dei trasporti, da circa un anno, è stata creata una Direzione per il coordinamento alla quale lavorano 90 funzionari; ritengo che sarebbe auspicabile che, in un futuro non molto lontano, da parte del Ministero fosse messa al corrente alla 7^a Commissione dei lavori e dei frutti di questa Direzione; dovremmo essere informati dei progressi compiuti, tenuto conto, ad esempio, che un efficace coordinamento tra rotaia ed autocorriere potrebbe eliminare gran parte delle carenze che affliggono questo settore, offrendo ai cittadini una maggiore utilità.

Un altro argomento che desidero trattare riguarda l'Aviazione civile facendo presente un'esigenza tecnica di questo settore; sarebbe opportuno, a mio avviso, che al centro ci fosse un ufficio ben aggiornato tecnicamente al quale i singoli aeroporti possano rivolgersi prima di effettuare una qualsiasi modifica.

Si tratta infatti di un settore nel quale è richiesta un'alta specializzazione, mentre spesso volte, nelle città dove questi aeroporti si trovano, non ci sono ingegneri che si intendano della materia. È dunque preferibile che da parte del Ministero vengano diramati quei suggerimenti e consigli tecnici omogenei per tutti gli aeroporti della penisola.

Vorrei fare una semplice segnalazione a proposito delle metropolitane. L'Istituto Battel, con sede a Ginevra e a Francoforte, che sta studiando sistemi di trasporto di persone, su piccole distanze molto trafficate, che siano meno costosi della metropolitana, ha in esame un metodo articolato su nastri trasportatori.

Per i centri congestionati della città può darsi che questo nuovo sistema si dimostri efficace e, comunque, lo sottopongo all'attenzione del Ministero dei trasporti perchè, all'occasione, ne tenga conto.

R A I A . Onorevole Presidente, ci troviamo in questa strana situazione: non è possibile sviluppare un discorso concreto quando — lo ha detto lo stesso ministro Mancini — ogni discussione più approfondita viene rimandata dall'esame di un decreto, di una legge a quello del bilancio dello Stato e quando poi, in sede di bilancio, tutto si svolge con estrema rapidità perchè i tempi stringono.

Ma, anche quando li facciamo, c'è da domandarsi se i nostri dibattiti abbiano un minimo di significato perchè spesso volte accade che, dopo aver parlato e deciso in Commissione o in Aula in merito a taluni avvenimenti del nostro Paese, ci accorgiamo poi, all'atto pratico, che le cose vanno esattamente al contrario di come si era stabilito andassero.

Dicendo questo mi riferisco, in particolare, ad un problema cui ha fatto cenno, alla fine della sua relazione, anche il relatore: la direttissima Roma-Firenze.

Questo tema ha affascinato molti anche durante la discussione ed il dibattito sul cosiddetto « decretone » e della Roma-Firenze si parlò anche all'epoca dell'approvazione del piano decennale; in quell'occasione tale

questione venne accantonata con la precisa motivazione che si trattava di cosa secondaria rispetto ad altri problemi quale quello della quadruplicazione dei binari per agevolare i trasporti di massa dei grandi agglomerati urbani e l'aggiornamento di antiquate linee di comunicazione.

Non voglio ora fare polemiche sulla Roma-Firenze anche perchè, in occasione del dibattito sul « decretone », ebbi a dare, a nome del mio Gruppo, parere favorevole sulla questione, naturalmente, con alcune precisazioni.

Noi siamo infatti convinti che accelerare linee come la Roma-Firenze non porti al Sud d'Italia alcun beneficio, anzi, contribuisca ad accentuare ancora di più il divario tra il Nord ed il meridione.

A N D O ' . Un beneficio esiste, anche se indiretto.

R A I A . Vede senatore Andò, quando parliamo di questo beneficio, io penso alla sua provincia, alla sua zona: noi ci troviamo in queste condizioni: per viaggiare da Ragusa a Siracusa — percorso di 105 chilometri — ci vogliono cinque ore e per fare i 200 chilometri da Ragusa a Palermo, ci vogliono addirittura 7 ore. Ma non basta. Lei che è siciliano come me, sa che in questo momento una grave crisi minaccia il settore degli agrumi, ma non si tratta soltanto di scarsa vendita, si tratta anche di crisi dei trasporti, perchè spesso volte non ci sono vagoni sufficienti per effettuare i trasporti stessi. Ecco il punto: lei parla di beneficio, io penso, invece, che ne trarremo soltanto un danno; il problema, quindi, non è quello della Roma-Firenze! Il CIPE decide, poi noi ne discutiamo, ma quando ci troviamo ad avere i dati di fatto, noi non possiamo più intervenire. Ora io chiedo: in quale stanziamento è stato previsto questo progetto? Ebbene, non ho avuto risposta di sorta. Non mi pare che sia incluso negli stanziamenti previsti per il piano decennale, non mi pare che sia incluso negli stanziamenti previsti per il piano quinquennale e neppure è incluso nel bilancio. Allora? Da dove escono questi 200 miliardi? E torno a rifare la do-

manda: su quali fondi dovrà fare affidamento la Roma-Firenze? La risposta non può essere diversa: i 200 miliardi che erano destinati ad altre spese, verranno sacrificati per favorire questo disegno e tenete presente, onorevoli colleghi, che non sto parlando da meridionale; ho la preoccupazione che il distacco tra Nord e Sud aumenterà.

CROLLALANZA. Un minimo del 40 per cento deve essere riservato al Sud.

RAIA. Questo dice la legge! Ma se volete, io vi faccio i conti lira per lira di quello che è stato lo stanziamento del piano decennale e di quello quinquennale e ci troviamo nelle condizioni, senatore Crollalanza, per cui questa somma di 200 miliardi viene ad essere detratta proprio in base a quel 40 per cento; il collega Aimoni lo ha già detto questa mattina ed io torno ora a ripeterlo. Sappiamo che la cifra globale era di 950 miliardi, considerati il piano decennale per le ferrovie e il piano quinquennale; se il 40 per cento fosse effettivamente destinato al Meridione e se il Ministro, qui rappresentato dal Sottosegretario Sammartino, ci darà ampie assicurazioni in merito, io non presenterò neppure un ordine del giorno. Quindi non è che sia contrario alla Roma-Firenze, è soltanto che mi preoccupa del problema da un punto di vista generale.

È una questione di principio che riguarda il Meridione e che è molto importante ribadire: non vogliamo che il Meridione sia svantaggiato da alcune decisioni che potrebbero rivelarsi dannose per il suo sviluppo; semmai noi chiediamo di allargare le spese per il Nord stanziando tutti i fondi necessari; e qui ritorna il discorso di prima fatto dal collega Abenante sulle autostrade.

L'atteggiamento più volte ribadito dai responsabili della politica dei trasporti è che pur essendo 16.000 i chilometri di linea ferroviaria nazionale, soltanto su 5000 debbono essere concentrati i finanziamenti e, purtroppo, questi 5000 chilometri sono quelli che corrono paralleli ai tracciati delle autostrade, lasciando quasi abbandonata la rete re-

stante che è destinata a diventare progressivamente un insieme di rami morti e non soltanto secchi, ma soprattutto trascurando di risolvere i gravi problemi del trasporto in certe zone e qui voglio riferirmi, in particolare, al problema dei pendolari. Per caso mi sono trovato ieri a sera a vedere la televisione: c'era un programma destinato ai lavoratori pendolari, in riferimento alle azioni di protesta che ci sono state e che sono tuttora in atto. È stata fatta una specie di intervista, nella quale i lavoratori si lamentavano in primo luogo della mancanza di infrastrutture del traffico e del grave disagio che debbono subire per viaggiare (nessuna comodità, le multe che a volte sono costretti a subire per il ritardo della precedenza che si dà a tutti gli altri treni, compresi quelli merci, dovendo stare sul treno — a volte — delle ore per pochi chilometri. E questo è un problema che ognuno di noi conosce: la giornata lavorativa diventa in questa maniera di 12-13 ore; così i lavoratori non soltanto sono soggetti allo sfruttamento in fabbrica, ma debbono anche perdere del tempo che potrebbe essere utilizzato altrimenti. Scioperi e proteste si susseguono, ma nessun serio provvedimento viene adottato, neppure quello di aggiungere altri treni. Questo chiedevano i pendolari ieri sera alla televisione ed a mia volta chiedo all'onorevole Sottosegretario quando cominciamo ad affrontare seriamente questo problema. Noi chiediamo che a questi lavoratori vengano assicurate condizioni civili anche fuori della fabbrica per alleggerire la già tanto pesante giornata lavorativa, per cui oltre all'usura fisica e psichica, di cui parlava il collega Abenante, ne consegue una decurtazione del tempo libero.

Approfitto di tale questione per porre una altra domanda all'onorevole Sammartino: si è ventilato un aumento delle tariffe per il trasporto delle merci — lo abbiamo sentito nella relazione questa mattina —; alla Camera il relatore onorevole Machiavelli fece intravedere, però, anche l'aumento dei biglietti ferroviari.

GENCO. Con il che si perderanno anche altri clienti!

R A I A . Non solo, ma questo significa anche per un lavoratore pendolare l'annullamento di quanto è riuscito a conquistare dopo tante lotte; infatti, supponendo il percorso medio di 60 chilometri, con un aumento di lire 1,50 per chilometro — tale è l'aumento di cui si è parlato —, si arriva a circa tremila lire al mese. Questo vuol significare che ogni battaglia che il lavoratore pendolare conduce per avere un miglioramento, viene frustrata dall'aumento del costo delle ferrovie. E allora chiedo una risposta al Governo, ma una risposta che sia chiara, precisa, senza equivoci; una risposta che, spero, possa tranquillizzare anche quei lavoratori.

Altre brevi questioni riguardano gli aeroporti; già stamattina se ne è parlato, senza però fare questioni di fondo. In Italia, e anche in Sicilia, noi abbiamo dei collegamenti aerei un po' strani; ora, quando abbiamo rimesso in sesto l'aeroporto di Comiso, non si parlò di un collegamento qualsiasi, ma si parlò di un collegamento che mettesse in condizioni quella zona di essere attivamente e completamente servita, con aziende perfettamente funzionanti, in grado di svolgere effettivamente un collegamento che non fosse — permettetemi di dire — «campato in aria». Purtroppo si verifica che l'interno di questo aeroporto è completamente inagibile. Faccio presente tale questione al Governo perchè, almeno da quanto ho saputo da un dirigente di quell'aeroporto, basterebbero pochi milioni per rimetterlo in sesto.

Per quanto riguarda i collegamenti aerei, c'è un settore che potrebbe e dovrebbe essere sviluppato: quello degli eliporti. Io sono di Agrigento, ebbene in questa città c'è stata una presa di posizione in favore dell'aeroporto. Io non sono di questo avviso, anzi dico che non so proprio a che cosa possa servire un aeroporto ad Agrigento; al contrario ritengo che un collegamento attraverso elicotteri sia molto più conveniente e redditizio, specialmente quando avremo a disposizione — già ce ne sono — degli elicotteri giganti. Ho fatto questa segnalazione sperando che il Ministero ne voglia tener conto.

Signor Presidente, ho finito; però non posso fare a meno di dire che noi riteniamo ne-

cessario un potenziamento delle ferrovie; se non sarà affrontato seriamente il problema, il settore rischia veramente di aggravarsi. Noi sappiamo che il traffico ferroviario si è sviluppato nel complesso con un tasso nettamente inferiore a quello su strada; la struttura del traffico si è andata modificando e ciò a danno delle entrate delle ferrovie. Questo è conseguenza della politica dell'autotrasporto privato, e le ferrovie, pur mantenendo nel traffico viaggiatori il passo con lo sviluppo economico, in quello merci, che è il più redditizio, hanno segnato il passo. Al vertiginoso, pauroso sviluppo del traffico su strada non ci si è adeguati; e l'inadeguatezza del sistema ferroviario e in generale la politica dei trasporti attuata riducono l'incidenza della ferrovia sul traffico globale con la conseguente gestione deficitaria e l'aggravamento della situazione finanziaria dell'Azienda.

La crisi dei trasporti, oltre che alla forzata motorizzazione privata, è dovuta alle scelte di investimento operate e, non ultime, a quelle autostradali. Ma di ciò non parlo perchè potrei arrecare alle orecchie di qualche collega suoni sgradevoli. Soltanto ho da dire che avendo presenti gli interessi dei cittadini, dobbiamo affermare che il potenziamento delle ferrovie, la pubblicizzazione dei trasporti e il suo potenziamento è cosa impellente e necessaria.

Ma di ciò non vi è traccia nel bilancio che viene alla nostra approvazione e pertanto il nostro voto sarà contrario.

S E M A . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, per quanto concerne l'Aviazione civile, posso considerare per il momento sufficienti i dati forniti. La questione, invece, dei trasporti aerei nel suo complesso merita un'attenzione che certamente in questa sede non potrà avere, per cui annuncio fin da ora che, avvalendomi degli strumenti conoscitivi nuovi che la struttura stessa delle Commissioni e del Parlamento ci fornisce, chiederemo, nelle possibilità di tempo che abbiamo davanti, un'indagine conoscitiva sulle intenzioni del Governo. È un settore di estrema importanza al quale, oltre il singolo cittadino ed i singoli settori economici, è vivamente interessata l'intera comunità naziona-

le, per lo sviluppo generale della nostra economia degli scambi e dei traffici commerciali, del turismo, eccetera. E la nostra Aviazione civile ha registrato un ritmo di sviluppo abbastanza intenso. Molti colleghi lo hanno sottolineato. Per nostra fortuna, le società che gestiscono i nostri servizi appartengono allo Stato. Esse, quindi, dovrebbero sottostare al controllo diretto del Parlamento, e questo chiediamo con insistenza.

Non altrettanto si può dire di tutta quella parte di attività che viene esercitata a terra e che è invece data in gestione privata, sottraendola così al controllo del Parlamento, esponendola ad abusi sottoponendo il personale ad uno sfruttamento spesso inumano, dando luogo a numerose agitazioni e a molti inconvenienti. Su questo non mi voglio soffermare molto proprio perchè abbiamo intenzione di discuterne successivamente, e più ampiamente, ma qualcosa credo che si debba dire.

Quasi tutti noi usufruiamo spesso di mezzi aerei di trasporto e — se non siamo disattenti cittadini e insensibili uomini politici — abbiamo potuto constatare quante volte impiegati e funzionari di questi servizi sono al limite fisico e nervoso delle loro possibilità di lavoro. Sia al Terminal di Roma che all'aeroporto mi sono trovato di fronte ad impiegati che stavano per crollare letteralmente, e non esagero, con le conseguenze che sono facilmente immaginabili, anche per la sicurezza successiva del viaggio e per gli strascichi che possono derivarne per la navigazione nazionale e per i collegamenti internazionali. È un fatto, quindi, che ci deve preoccupare.

L'altro problema è quello del personale navigante che, come sappiamo, è insufficiente. Abbiamo presentato delle interrogazioni in proposito. Molti di voi certamente sapranno che all'aeroporto nazionale di Milano, ad esempio, in dicembre sono state sospese alcune centinaia di partenze soltanto perchè all'inizio di quel mese il personale viaggiante aveva già compiuto tutte le ore di navigazione che gli accordi e le disposizioni internazionali consentono. Questo fatto mi sembra che illustri sufficientemente la situa-

zione ed il pensiero di ciò che può succedere deve far venire i brividi. Desidero aggiungere che proprio all'aeroporto di Milano, qualche mese prima, per un puro caso e per la grande perizia del nostro personale viaggiante un incidente non si è trasformato in una grave sciagura che poteva comportare la morte di parecchie decine di persone. Ebbero, che io sappia, a tuttora, dopo circa sei mesi, i risultati dell'inchiesta — che pure sembra sia stata fatta — non sono stati resi noti. Un giornale del Nord ha denunciato questo fatto circa tre mesi fa ed io ho voluto sottolinearlo perchè la pubblicità dell'esito di una inchiesta costituisce un altro elemento estremamente importante ed istruttivo, non per la curiosità del singolo cittadino che legge la cronaca nera per sapere come era straziato il corpo del bambino o della hostess che viaggiavano in quell'aereo, ma per il pilota, per il comandante dell'aeroporto e per tutto il personale che trae e deve trarre esperienza da ogni infortunio e dall'analisi delle modalità e delle cause. La precisa richiesta che rivolgo al Ministro, pertanto, è che l'inchieste si facciano con personale altamente competente e responsabile (e di ciò non dubito) e che i risultati siano immediatamente portati a conoscenza almeno di tutto il personale che ha bisogno di sapere per migliorare la propria formazione e di conseguenza l'efficienza e la sicurezza dei servizi aerei.

Sempre a proposito del personale e del loro trattamento, mi risulta che gli stewards e le hostess non sono trattati come personale viaggiante, sebbene vengano considerati indispensabili agli effetti del viaggio, tanto è vero che l'aereo non parte se l'hostess, ad esempio impedita per una ragione o per l'altra, non possa partire. Queste linee di navigazione sono linee IRI, linee di Stato; esigiamo pertanto che questo ingiusto ed inopportuno trattamento sia superato; è già grave e vergognoso che le aziende private compiano tante ingiustizie contro i lavoratori.

Un'altra questione che voglio brevemente trattare è questa. Le nostre società di navigazione hanno acquistato vecchi e buoni Fokker, hanno acquistato o acquisteranno DC9, Caravelle, e così via. Allo stato attuale non

possiamo produrre con altri Paesi dei Cara-velle o dei Concorde; però ho saputo che acquistiamo per la Difesa dei ricognitori costruiti in Francia da consorzi di produttori, ai quali partecipano, insieme ad aziende di altri Stati dell'Europa, anche i costruttori italiani. Esiste nei piani e nelle intenzioni del Governo italiano una prospettiva di questo tipo anche per gli aerei civili, per interessare a questo settore in qualche modo la nostra industria, la ricerca applicata e la tecnica del nostro Paese? Non è una domanda da poco, perchè penso ad uno sviluppo sempre più intenso della nostra aviazione.

Si è parlato, poi, di tariffe ferroviarie e della possibilità di qualche aumento. Ebbene io sono di Trieste e devo dire che una delle ragioni della crisi della mia città — legata anche a molti altri fattori — è costituita dal sistema viario e ferroviario, in altre parole dal collegamento con il resto del Paese, con l'Europa e con il mondo.

Per quanto riguarda le tariffe, l'elemento che maggiormente ci colpisce è quello del sistema delle tariffe stabilite dalle Ferrovie della Germania Federale valendosi del trattato di Roma che favorisce il porto di Amburgo e quello di Brema e che consente ad Amburgo di accentrare quasi tutto il movimento merci del Centro Europa. Avviene che non solo merci dell'Austria (ricordo che Vienna dista da Trieste quasi quanto Roma) trovano convenienza ad andare ad Amburgo, tre volte più lontana di Trieste, ma merci della stessa regione Friuli-Venezia Giulia trovano convenienza a varcare il confine, ad attraversare mezza Europa per andare ad Amburgo piuttosto che arrivare a Trieste, grazie alla fallimentare politica dei nostri trasporti e delle tariffe. Al riguardo abbiamo dati e documenti per dimostrare la verità del nostro assunto.

PRESIDENTE. Giocano altri elementi, fra cui le spese di imbarco.

SEMA. Sono in grado di dimostrare che non è così perchè i portuali di Amburgo sono pagati assai più dei portuali di Trieste.

PRESIDENTE. Bisogna tenere conto dei mezzi tecnici a disposizione e della spesa globale.

SEMA. Anche a questo riguardo lei non fa che sottolineare la fallimentare politica del nostro Governo. Le posso dire che la Repubblica socialista jugoslava ha fornito il porto di Buccari di un sistema di scarico di merci secche per 50 mila tonnellate nelle 48 ore, mentre Trieste non riesce ancora a farne un terzo.

Tornando alle ferrovie, devo dire che tutta un'area abbastanza vasta dell'Italia Nord-Est, sebbene non si trovi nelle condizioni della Puglia, della Lucania e della Sicilia, tuttavia versa in una situazione di estremo disagio. Da Venezia a Trieste un direttissimo — non un accelerato — fa sei fermate. E vi faccio presente che quella linea collega Venezia e l'Italia a Belgrado, a Sofia, ad Atene, a Istanbul, oltre che a Trieste! Tre sono le linee ferroviarie che servono Trieste: una ha cento anni, l'altra è del 1906, la terza è la Pontebbana; le prime due hanno percorsi quasi interamente in territori esteri, ma la Pontebbana è un rudere; ha un binario unico e con fortissime pendenze e, attraverso questo rudere, passa tutto il traffico che dovrebbe collegare Trieste all'Europa.

GENCO. Ma ha visto, senatore Sema, il lavoro che a Pontebba ha fatto l'Azienda dei trasporti con una spesa di 8 miliardi?

SEMA. L'ho visto, ma per andare a Pontebba ci vogliono circa 200 chilometri.

GENCO. Ma il programma è in corso.

SEMA. Assieme alla stazione bisogna fare il raddoppio del binario. Quello che è stato fatto è molto bello e noi non possiamo che esserne lieti, ma le merci passano prima per i vagoni, per i binari e poi arrivano alla stazione. Mi pare che di norma sia così. Ma tutto ciò è lontano da venire per la Pontebbana.

L'opera più urgente, però, è il completamento del raddoppio della Venezia-Trieste.

Perciò, onorevole Sottosegretario, raccomandando al Governo che, finalmente, il raddoppio della ferrovia Venezia-Trieste di cui si parla da venti anni ad ogni scadenza elettorale, ad ogni visita dei vari Ministri, diventi una realtà, come una delle condizioni per la rinascita della città.

Ad esempio, sono stati concessi altri 100 miliardi per l'autostrada Udine-Tarvisio e va bene; ma Trieste, la città più cara al cuore degli italiani quando si fa della retorica, è ancora congiunta al resto della penisola da un unico cordone ombelicale per quanto riguarda i trasporti ferroviari! Questa situazione deve rapidamente mutare se non si vuole che Trieste rimanga strangolata nei suoi traffici.

P I C C O L O , *relatore*. Non avrei quasi motivo per intervenire in quanto i colleghi, forse giustamente, non si sono specificamente soffermati sulla relazione da me fatta se non per farvi qualche osservazione indiretta.

Ringrazio comunque tutti coloro che hanno avuto parole di apprezzamento per la mia esposizione e li ringrazio anche per aver messo in luce problemi e studi del settore trasporti che io stesso, per brevità, ho tralasciato di citare.

Il senatore Lombardi si è soffermato, nel proprio intervento, sui disavanzi del bilancio ed effettivamente ritengo che si tratti di una questione tecnica da approfondire in sede competente; considerazioni altrettanto interessanti sono state fatte dai senatori Abenante ed Aimoni in relazione al ritardo nel potenziamento dei trasporti urbani a tutto vantaggio di quello delle grandi linee di collegamento anche se, per la verità, ritengo che certe asserzioni che questi oratori hanno fatto non siano del tutto esatte.

Da tutti gli interventi, comunque, sono emerse deficienze, discrasie che potrebbero essere eliminate a breve scadenza dopo un attento studio da parte del Ministero.

Si è anche parlato del sistema tariffario e di suoi eventuali aumenti e, a questo proposito, ho fatto nel corso della mia relazione questa considerazione: uno dei motivi, a mio avviso, che in ordine al trasporto merci va

rivisto ed approfondito riguarda l'attuale sistema tariffario incoraggiando, al tempo stesso, l'Azienda ferroviaria ad ottenere gli opportuni interventi da parte del Ministero del tesoro.

Inoltre, anche nel settore del trasporto merci è necessario rivedere taluni sistemi non più rispondenti alle esigenze attuali che pesano sulla gestione delle Ferrovie.

Si è poi parlato della linea Roma-Firenze ed in proposito mi rifaccio alla tabella che accompagna il bilancio dei Trasporti dalla quale risulta che la quota del piano decennale spettante al Sud è stata rispettata; in quale modo siano stati reperiti i finanziamenti per la Roma-Firenze, come annunciato dal CIPE ce lo potrà chiarire l'onorevole Sottosegretario; tuttavia, è probabile che tale finanziamento possa trovare compensazione nel prossimo esercizio.

Concludendo, ringrazio gli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito, per aver voluto integrare la mia relazione, nonchè tutta la Commissione per l'attenzione prestatami.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Onorevole Presidente, non sarebbe dovuta toccare a me la risposta ai colleghi così cari ed insigni intervenuti con tanta passione ed impegno nella discussione del bilancio Trasporti avendo il Ministro chiarito — attraverso la lettera che questa mattina ella stesso ha letto — che egli intende intervenire nella discussione in Aula per esporre le linee generali della politica del suo Dicastero alle quali intende adeguare la propria azione.

Mi limiterò pertanto questa sera a dare qualche chiarimento in merito ai quesiti ed ai problemi sollevati nel corso del dibattito, e devo riconoscere con viva soddisfazione che gli interventi che ho ascoltato mi hanno colpito per la loro serietà e completezza e sarebbero stati degni di uscire dal ristretto ambito della nostra Commissione per essere conosciuti ed apprezzati dalla pubblica opinione.

Il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, è inutile tacerlo, si incentra sul bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Questo perchè, se è vero che il bilancio di previsione dello Stato è rappresentato da elementi che il Governo deve tener presenti per impostare, nei vari settori, la propria politica economico-finanziaria, è altrettanto vero che nell'ambito del Ministero dei trasporti l'Azienda autonoma delle ferrovie è quella il cui bilancio incentra l'attenzione della pubblica opinione.

Ciò avviene soprattutto per il fatto che questo bilancio non interpreta la realtà dell'Azienda poichè gli oneri che gravano su di esso non sono tutti di pertinenza dell'Azienda ma, moltissimi, sono di pertinenza dello Stato.

Come è impostato il bilancio dell'Azienda ferroviaria?

I colleghi Lombardi e Aimoni particolarmente si sono diffusi ampiamente e con singolare competenza su questo argomento, ma lasciate, onorevoli colleghi, che io dica in dettaglio come stanno le cose.

Per prima cosa va detto che del bilancio dell'Azienda fanno parte tutte indistintamente le attività svolte dalle Ferrovie e che nulla è sottratto al bilancio essendovi incluse non soltanto le spese dell'esercizio ferroviario, cioè quelle del personale, dell'energia, dei lubrificanti, delle manutenzioni e dei rinnovi degli impianti fissi e del materiale mobile, ma anche, in parte, le spese per progettazione lavori, per la loro direzione, per gli uffici studi nonchè per i servizi di assistenza e di vigilanza, per i servizi sociali, per il contributo al fondo pensioni, per gli interessi sul capitale, eccetera.

Tutto è compreso nel bilancio, che è la fotografia delle spese e dei ricavi.

Negli ultimi tre anni i *deficit* aziendali — al netto dei rimborsi del Tesoro — sono stati rispettivamente di miliardi 236, 258 e 286 per il 1967, il 1968 e il 1969 e si prevede un aumento per il 1970 tenendo conto della legge n. 249 del 1967 (legge del riassetto) inerenti alla riduzione a quaranta ore dell'orario di lavoro e dell'aumento delle competenze accessorie del personale e del carico degli oneri finanziari, che galoppino.

È chiaro che per ridurre il disavanzo occorre agire contemporaneamente su due di-

rezioni: ridurre i costi ed aumentare le entrate, ma occorre anche che il bilancio, per essere fedele interprete della realtà aziendale, consideri nel suo giusto valore alcuni oneri che gravano sul bilancio stesso e che riteniamo non siano di pertinenza dell'Azienda ma dello Stato.

Gli altri due elementi che gravano pesantemente sul nostro bilancio sono gli oneri extra aziendali (cioè oneri per servizi resi nell'interesse pubblico) e gli oneri finanziari.

Per quanto riguarda gli oneri extra aziendali, essi possono così elencarsi: oneri per trasporti gratuiti o con tariffe ridotte concesse per motivi non aziendali, oneri per linee o impianti da mantenere in vita per motivi militari, oneri per mantenere in vita determinati rami secchi, metà degli oneri per il presenziamento dei passaggi a livello (visto che questi interessano tanto la ferrovia che la strada), eccetera.

C'è una legge del 1959 che per alcuni di questi oneri ammette il rimborso, ma in pratica tutto viene forfetizzato in 59 miliardi, cifra che, secondo noi e secondo calcoli obiettivi, dovrebbe raggiungere almeno i 110 miliardi.

Il resto rimane a carico dell'Azienda e figura come passivo della gestione. Ogni anno il problema si ripropone e qualche anno fa sembrava che questa annosa questione potesse avviarsi a soluzione, ma poi ebbero il sopravvento esigenze di ordine generale.

Sono così almeno 50 miliardi che pesano sul bilancio.

Poi ci sono gli oneri finanziari che, per il 1969, gravano sul bilancio per circa 136 miliardi e che aumentano ogni anno con ritmo incalzante e veramente insostenibile.

Essi discendono dal fatto che il piano decennale non viene finanziato dal Tesoro, come molti pensano, ma viene realizzato attingendo dal mercato i relativi capitali, mediante la emissione di obbligazioni da parte della Azienda, con un onere per interessi che supera il 7 per cento, onere che pesa sul bilancio e che, man mano che il piano si sviluppa, raggiungerà cifre astronomiche. Ora dirò subito che l'incidenza degli oneri finanziari sull'esercizio 1969, al netto dei rela-

tivi rimborsi del Tesoro, ascende alla cospicua cifra di oltre 136 miliardi, di cui 65 miliardi e 490 milioni relativi a prestiti contratti per il finanziamento delle spese patrimoniali e 70 miliardi 890 milioni per i prestiti riguardanti la copertura dei disavanzi. Su questo punto si sono soffermati in modo particolare i senatori Lombardi e Aimoni. Se si tiene conto, pertanto, di tale incidenza, il vero e proprio disavanzo della gestione ferroviaria per l'esercizio 1969, invece di essere di 286 miliardi presentati in bilancio, si riduce a 149 miliardi e 749 milioni.

Ora è vero che in ogni Azienda gli interessi sui finanziamenti concorrono alla formazione dei costi, ma occorre tener presente che le Ferrovie operano in regime di concorrenza con la strada e che i due sistemi dovrebbero essere posti su un piano di parità.

Le strade, come tutti sappiamo, vengono costruite e mantenute in efficienza dallo Stato o da altri enti pubblici.

Si dice che le tasse di circolazione e le imposte sui carburanti servono per coprire le spese di manutenzione delle strade. A parte il fatto che le imposizioni tributarie hanno un fine di fiscalità generale, è certo che non vengono mai messi in conto gli interessi per la costruzione delle strade, statali o non, per il loro ammodernamento e potenziamento. E le spese per la manutenzione, per la segnaletica dei centri abitati, per i controlli, per la polizia stradale in genere, per il personale dell'ANAS, dei Lavori pubblici, della Motorizzazione e di tutti gli uffici che si occupano del traffico stradale stanno tutti nel conto?

Certo le analoghe spese sono tutte comprese nel bilancio delle Ferrovie e quando si parte dal centro di Roma e si arriva al centro di Milano tutto è compreso nel prezzo del biglietto.

Un altro aspetto da puntualizzare è che il *deficit* annuo di gestione non viene ripianato dal Tesoro — come molti ritengono —, ma viene coperto dalle stesse Ferrovie; anche qui mediante emissione di obbligazioni con oneri del 7 per cento e più.

Ora può anche apparire corretto che la Azienda provveda da sola alla copertura del

proprio *deficit* come avviene nelle imprese private, ma a patto che si realizzino i presupposti di parità col privato e cioè: libertà commerciali e imprenditoriali, autonomia nel ridimensionamento, autonomia nello stabilire tariffe economicamente valide, eccetera, oppure — se tutto questo non è possibile fare per un'Azienda di Stato — vengano almeno valutati gli oneri relativi e considerati nel bilancio il cui disavanzo si ridurrebbe enormemente e all'esatto valore.

Oltre tutto, così facendo, ogni iniziativa sociale o politica potrebbe essere cifrata in termini di costo e decisa solo dopo un attento e rigoroso esame di convenienza economica.

Ritengo che la chiarificazione e sistemazione del bilancio aziendale, da realizzare riequilibrando gradualmente tutti i connessi fattori che lo interessano, (secondo un programma di cinque o più anni) sia oggi uno dei problemi di fondo che restano da affrontare per un assetto definitivo dell'Azienda ferroviaria insieme agli altri problemi tecnici e organizzativi già in buona parte avviati a soluzione.

Al riguardo il signor Ministro mi ha autorizzato a dire alla Commissione che sono in corso trattative molto intense con il Tesoro perchè finalmente si arrivi ad impostare il bilancio così come è nei voti del Parlamento

Il senatore Aimoni in modo particolare mi ha chiesto informazioni sullo stato delle cose della spesa effettivamente impegnata per il piano decennale di potenziamento, ammodernamento e riclassamento delle Ferrovie dello Stato. Posso riferire alla Commissione che gli 800 miliardi autorizzati con la legge n. 211 del 1962 per attuare la prima fase del piano decennale di potenziamento, ammodernamento e riclassamento delle Ferrovie sono stati già interamente impegnati. Le relative opere e forniture ormai ultimate hanno raggiunto come consuntivo l'80 per cento del fondo anzidetto.

Per quanto riguarda la seconda fase del piano va precisato che il relativo finanziamento di circa 900 miliardi è intervenuto per gradi, come sappiamo, con le leggi n. 688 del

1967, n. 374 del 1968 e l'ultimo di 450 miliardi è stato autorizzato solo di recente con la legge n. 1089 del 1968. Sul primo acconto di 150 miliardi sono stati già assunti impegni di spesa per oltre 120 miliardi e le relative opere e forniture procedono alacrememente. Sul secondo acconto di 100 miliardi sono stati presi impegni per circa 10 miliardi. Infine, per il fondo di 450 miliardi a saldo, di cui all'ultima legge, il programma di impiego si trova in corso di elaborazione per il riassetto, ammodernamento e potenziamento della rete dell'Azienda ferroviaria.

La progettazione, l'affidamento e l'esecuzione dell'ingente complesso di opere e di forniture di materiale rotabile finanziabili con gli anzidetti 900 miliardi impegnano ed impegneranno notevolmente gli organi ferroviari nei prossimi anni, anche perchè la maggior parte degli interventi agli impianti andrà fatta sotto esercizio. Come sapete, infatti, purtroppo non si può interrompere l'esercizio ferroviario mentre si lavora, per cui si opererà in condizioni veramente difficili.

Ciò stante, ferma restando l'opportunità di disporre tempestivamente del residuo maggiore importo contemplato nel vigente programma economico nazionale per il settore ferroviario, sul piano pratico la disponibilità di tali fondi a conguaglio può intervenire con una certa gradualità, anche al fine di non congelare finanziamenti il cui utilizzo non potrebbe avvenire immediatamente.

Un altro problema su cui si è soffermata particolarmente l'attenzione della Commissione è quello del coordinamento dei trasporti. Si tratta, evidentemente, di un grosso problema perchè il coordinamento si fa fra più componenti: ciascun sistema di trasporto, infatti, ha le sue specifiche caratteristiche tecniche. È già molto che, auspice il Parlamento, si sia arrivati alla creazione di una Direzione generale del coordinamento, il cui funzionamento — come ha ricordato autorevolmente il collega Genco — è di due mesi appena. Comprendo tuttavia che il Parlamento abbia diritto di conoscere, nel più breve termine possibile consentito dalle situazioni e dal lavoro che sarà man mano avviato dalla stessa Direzione generale, come essa funzio-

ni, se la sua creazione sia stata utile ai fini che il Parlamento si prefisse ed il Governo stesso si prefiggeva all'atto della presentazione di quel noto disegno di legge.

E chiaro però che il coordinamento, così come è, è nato nell'ambito dello stesso Ministero: ogni anno invece, in occasione dell'esame del bilancio dello Stato, il Parlamento ripete che si tratta di una esigenza superministeriale ed auspica il coordinamento della politica dei trasporti fra più Ministeri. A questo però non siamo ancora arrivati ed io sono con voi a desiderare che si pervenga al più presto ad un simile coordinamento: almeno potremo correggere una situazione che ha dell'ironia e dell'amarezza insieme e cioè il fatto che una Direzione generale, quella della Motorizzazione civile, finora ha ignorato la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato e viceversa. Tutti infatti abbiamo avuto modo di constatare come spesso in una stazione l'autobus di una certa ditta arrivi soltanto dopo che il treno è partito. Ed il giorno in cui votammo con entusiasmo la creazione della Direzione generale del coordinamento, ciò facemmo appunto ricordando cose di questa quotidiana esperienza che fanno raccapriccio alla pubblica opinione, la quale non riesce a spiegarsi il perchè di questi fatti, addirittura vedendo in essi qualche volta antipatici sottintesi, conclusioni ed interessi poco chiari.

Il senatore Noè ha chiesto di conoscere come sta funzionando tale Direzione. È ancora troppo presto per dare una risposta. non credo quindi che il Ministro sia già in grado di dire qualcosa in proposito anche perchè si tratta di una Direzione generale che teniamo un po' in osservazione sul tavolo anatomico del Ministero per vedere fino a che punto essa risponderà alle esigenze per le quali è nata.

Il coordinamento comporta naturalmente la più corretta ripartizione dei traffici onde i vari sistemi siano utilizzati secondo il criterio della massima economicità globale al fine di ridurre al più basso limite il costo sociale del trasporto.

Da qui un indirizzo di orientamento degli investimenti per le infrastrutture, evitando dannosi doppioni in un Paese dalle non gran-

di risorse e dalle tante primarie necessità come è il nostro, e un indirizzo, inoltre, che tenda a porre su un piano di parità — ai fini degli oneri — i vari sistemi.

Al senatore Crollalanza debbo una risposta sulla situazione dei carri refrigeranti. A oggi il parco delle Ferrovie dello Stato di carri refrigeranti assomma a circa 10.000 unità, cui vanno aggiunti gli altri 700 carri assegnati dall'Interfrigo (Società costituita tra le ferrovie europee a cui partecipano anche le Ferrovie dello Stato) a sussidio del parco delle Ferrovie dello Stato per trasporti in partenza dall'Italia.

Si stanno in atto costruendo, e saranno ultimati tra il 1969 e il 1970, circa 1.400 nuovi carri Interfrigo con assegnazione specifica per le esigenze dei traffici italiani.

Quanto poi ai noti vagoni cosiddetti « speciali », se egli propone di eliminare i servizi a cuccetta nei treni circolanti nell'Italia meridionale, questa richiesta non si concilia con le continue richieste che Camere di commercio, enti ed anche singoli utenti delle regioni stesse avanzano all'Azienda delle ferrovie dello Stato per una sempre maggiore estensione dei servizi in parola.

Al che ancora oggi, pur utilizzando tutte le carrozze a cuccetta disponibili, non si è in grado di soddisfare interamente i maggiori servizi richiesti nel settore.

Ove poi l'onorevole senatore si riferisse alle vetture di tipo « speciale » (ovverossia carrozze a cabine singole su due piani) della Compagnia internazionale carrozze letto, si fa presente anzitutto che detto materiale, costruito anni or sono per sopperire a particolari esigenze di traffico e di circolazione treni, è tuttora impiegato non soltanto su linee del Mezzogiorno, bensì anche su diverse relazioni centro-settentrionali.

La possibilità di sostituire dette vetture letto « speciali » con altre del tipo consueto con cabine ad uno o due letti sovrapposti, potrà essere esaminata in funzione delle future maggiori disponibilità da parte della CICL di materiale di quest'ultimo tipo, nel quadro delle peculiari caratteristiche delle correnti di traffico che si avvalgono dei servizi con letto.

Il senatore Lombardi si è invece intrattenuto sul problema — che sembrerebbe nascere adesso, ma è vecchio — della navigazione interna, sollecitando giustamente che la legge 14 novembre 1962, n. 1616, prorogata fino al 1970 dalla legge 9 febbraio 1968, n. 91, che prevede provvidenze per la costruzione di nuovi natanti destinati alla navigazione interna, abbia una prospettiva più lontana.

Riporterò senz'altro al Ministro questo voto che è stato promosso dal senatore Lombardi, ma che la Commissione — ne sono sicuro — ha fatto proprio.

È stato infine posto dal senatore Raia con accenti forti, accesi, vibranti, un quesito in ordine ai 200 miliardi previsti per la direttissima Roma-Firenze. A questo proposito posso dire, onorevoli senatori, che la legge è stata fatta ed approvata dal Parlamento così come è, anche se è vero che dal disegno di legge primitivo fu tolta la esplicita menzione di tale linea.

P R E S I D E N T E . Proprio in occasione dell'approvazione di quel provvedimento, ebbi modo di far presente a nome della Commissione, nell'espone le risultanze del nostro esame, che noi non ponevamo ostacoli alla realizzazione della linea Roma-Firenze, ma richiamavamo l'attenzione del Parlamento sull'esigenza primaria di ammodernare e potenziare le linee dell'Italia meridionale.

S A M M A R T I N O, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Sta di fatto che la copertura dei 200 miliardi — e con ciò rispondo anche al senatore Piccolo che diceva di non aver trovato nella legge la fonte del finanziamento — si trova nella norma dell'articolo 7 del cosiddetto « decreto »: e noi sappiamo che il CIPE, nella seduta della scorsa settimana, ha stabilito che tale somma venga utilizzata per la nuova direttissima Roma-Firenze, dimostrando in tal modo che si tratta di un problema che interessa tutta l'Italia.

È anche vero però che i 200 miliardi non rientrano nella legge generale del piano de-

cennale di ammodernamento e riclassamento, che prevede la nota aliquota del 40 per cento a favore del Mezzogiorno.

A B E N A N T E . Quando si discusse il « decretone » al Senato, come nell'altro ramo del Parlamento vennero esplicitamente presentati degli ordini del giorno perchè tutti glistanzamenti prevedessero la riserva del 40 per cento per l'Italia meridionale. Ora il CIPE approva una spesa, che noi già sappiamo essere intorno ai 200 miliardi, senza la riserva del 40 per cento per il Mezzogiorno.

C R O L L A L A N Z A . La legge dice che dei 450 miliardi bisogna accantonare il 40 per cento per il Mezzogiorno. Il resto sarà destinato alla linea Firenze-Roma finchè ci sarà capienza: diversamente si dovrà fare un ulteriore finanziamento.

G E N C O . I 200 miliardi rappresentano una somma che verrà finanziata extra piano.

La Roma-Firenze era stata proposta da un complesso di ditte che facevano capo alla FIAT, alla Montedison e così via, le quali volevano sostituirsi allo Stato per la costruzione della linea. Il Ministro dei trasporti di allora, onorevole Scalfaro, al quale bisogna dare atto della fiducia che ha nello Stato e nei poteri dello Stato, in una conversazione con il Ministro del tesoro ed il Governatore della Banca d'Italia ebbe a dire che questa operazione non era molto opportuna per l'Amministrazione delle ferrovie, che aveva mezzi e tecnici di così alto valore da poter costruire quell'opera indipendentemente dall'aiuto dei privati.

Allora il Ministro del tesoro disse: i soldi li diamo noi alle ferrovie, al di fuori del piano.

Ora è chiaro, onorevoli colleghi, che non essendo il progetto esecutivo ancora pronto, potremo sapere soltanto all'incirca dove passerà questa strada. D'altronde l'opera è di tale mole che ci vorranno almeno sei o sette anni prima che possa essere completata e pertanto, in tutto questo periodo, si troverà il modo di finanziarla.

P R E S I D E N T E . Il problema è un altro, senatore Genco.

A prescindere dal fatto che, probabilmente, duecento miliardi non basterebbero mai per realizzare questa opera, il problema verte sul fatto se, di questi 200 miliardi, il 40 per cento deve essere riservato al Mezzogiorno. Quindi, il problema dell'ulteriore finanziamento della Roma-Firenze non rientra in questa sede e, momentaneamente, non ci interessa.

G E N C O . Capisco quello che vogliono dire i colleghi in proposito, però l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato in tutte le occasioni, sia nell'ammodernamento delle linee ferroviarie, come nel rifacimento delle stazioni, sia nell'acquisto di materiale rotabile, ha rispettato e intende rispettare in futuro l'aliquota riservata al Mezzogiorno.

P R E S I D E N T E . Ci sono degli ordini del giorno che dovremo ascoltare e discutere; il problema sarà precisato in quella sede; aggiungo, poi, che il problema è di importanza cardinale, per cui senza dubbio verrà riproposto in Aula.

C R O L L A L A N Z A . A completamento di quanto ha detto il Presidente nei riguardi di quei 200 miliardi, è da rilevare che durante la discussione di quel decreto-legge fu chiarito che, essendosi abolita la dizione « Roma-Firenze », quel fondo si andava ad aggiungere al piano finanziario decennale, per cui automaticamente rientrava nel 40 per cento.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Onorevoli colleghi, su questi problemi ognuno ha diritto alla chiarezza; loro consentiranno che io attinga precise notizie perchè si tratterà, evidentemente, di interpretare quell'articolo. Non sono in grado, in questo momento, di rispondere, così come è mio costume, con tutta chiarezza; pertanto chiedo di rinviare l'approfondimento di questo punto ad un'altra seduta della Commissione. E passo ad altro argomento.

Dell'aviazione civile si sono occupati in modo particolare i colleghi Noè, Sema e Raia. Dirò quali sono le prospettive che pra-

ticamente tutti condividiamo. Il trasporto aereo è, per nostra fortuna ma anche per nostro merito, in continua espansione; il movimento degli aerei è salito, rispetto al 1967, del 10 per cento; quello dei passeggeri è aumentato del 12,1 per cento; quello delle merci del 9 per cento. Sembra chiaro che tali aumenti debbano ancora salire in connessione con l'entrata in funzione degli aerei che l'evoluzione tecnologica ha permesso di costruire. In merito si presentano problemi di particolare importanza per l'economia nazionale, che si pongono anche all'aviazione civile per adeguarla alle nuove pressanti esigenze del settore, sia per quanto riguarda le strutture organizzative interne, che le infrastrutture e le attrezzature aeroportuali. Nel quadro organizzativo interno va posta la necessità del potenziamento della preparazione professionale del personale di volo, e sappiamo che l'aviazione civile italiana non brilla — almeno per vocazione — in questo settore; sappiamo della crisi che c'è nel reclutamento dei piloti e del personale di volo in genere. Mi risulta che il Governo stia attentamente considerando questo fatto e per predisporre un disegno di legge onde agevolare l'arruolamento del personale di volo. Tempo fa si sparse la voce secondo la quale si sarebbe rivolta l'attenzione verso l'estero, nel senso di reclutare piloti stranieri; la voce fu smentita. Sta però il fatto che, quanto a piloti, l'aviazione civile italiana, anche per le ragioni che ha sottolineato il collega Sema, è carente e non possiamo, altresì, dimenticare quale sia il grado di qualificazione dei piloti di linee aeree internazionali. Quindi si tratta di un problema che è, quanto meno, da tenere presente da parte degli organi responsabili.

Altro settore al quale bisogna dedicare molta attenzione è quello che si riferisce al potenziamento della nostra rete aeroportuale; e qui non si tratta di pensare solamente ai grandi aeroporti, anzi, dovremo pensare soprattutto ai cosiddetti aeroporti minori, specie nell'Italia meridionale e in quelle regioni che ne siano sprovviste. Il piano quinquennale della programmazione economica prevede un aeroporto per ogni regione e so-

no anche d'accordo — e qui faccio eco alle istanze pervenute dal senatore Raia — sulla prospettiva di aeroporti a trasporto perpendicolare, ovvero di eliporti, il che potrebbe rappresentare, anche nel disgraziato caso di calamità naturali, di disgrazie, intemperie, neviccate, eccetera, una base da cui partire per gli interventi; ma questa è una previsione che fa parte di un programma futuro del potenziamento dell'aviazione civile italiana, specie per quanto riguarda le zone meridionali e insulari.

La motorizzazione civile rientra nel quadro del coordinamento dei trasporti; in questo campo una commissione, come già sapete, composta da rappresentanti delle imprese e da rappresentanti dei lavoratori, sta continuando l'esame per il riordinamento della disciplina legislativa del settore e per il varo di iniziative intese al risanamento economico delle aziende concessionarie. Perché se è vero, onorevoli colleghi, che ci sono delle aziende prospere e attive, è pur vero che ci sono delle autolinee in condizioni addirittura lacrimevoli soprattutto nelle zone depresse, autolinee che fanno acqua da tutte le parti e per le quali lo Stato, poichè si tratta di servizi pubblici, si è impegnato a soccorrere, laddove, per evidenti ragioni documentate attraverso l'Ispettorato della motorizzazione civile, siano veramente deficitarie; il problema è grave al punto che intere collettività nazionali rischiano di rimanere staccate dal traffico principale del Paese; si tratta pertanto di vedere come si può venire incontro a questa situazione che interessa migliaia e migliaia di lavoratori.

Il senatore Abenante ha fatto la « voce grossa » parlando del traffico di Napoli. Conosco perfettamente quale è la situazione: quando si parla del traffico di Napoli si parla della paralisi del traffico in Italia.

Oramai, in città come Napoli, Roma, Milano non si circola più e c'è solo da augurarsi che il Parlamento, approvando la legge quadro sulle metropolitane, possa dare avvio alla soluzione del problema; nessuno pensa che mediante tale legge si sarà trovato il toccasana per tutti mali, ma si impone oramai a tutte le autorità responsabili di decongestionare il traffico nelle grandi città.

Roma si prepara a festeggiare il centenario dell'unità d'Italia, ma dobbiamo riconoscere che, per quanto riguarda il traffico, essa è del tutto impreparata ad accogliere le tante persone che vi accorreranno. Nel 1975 ci sarà l'altro grande avvenimento costituito dall'Anno Santo ed il Parlamento deve aiutare il Governo — che è animato dalla più buona volontà — ad apprestare gli strumenti utili per venire incontro a queste esigenze.

Concludendo, onorevoli senatori, desidero ringraziare il senatore Piccolo per la sua relazione tanto ampia e studiata, della quale ho chiesto una copia da presentare al Ministro, nonchè tutti gli oratori intervenuti nel dibattito.

Un saluto particolare desidero altresì inviare da questa sede a tutti i lavoratori della nostra amministrazione, ai 2.000 ferrovieri d'Italia, gente oscura, gente che rappresenta la colonna di un'economia senza la quale la Nazione morirebbe; il mio saluto va agli autotrasportatori, agli aviatori della nostra Patria che ogni giorno portano dall'uno all'altro capo della terra il tricolore. A questi uomini che ogni giorno lavorano con rischio e sacrificio va il saluto del Governo e, mi sia consentito, mio personale con un grazie sentito a quanti ci auteranno ad elevare il tenore di vita di queste classi di lavoratori nell'interesse supremo del Paese.

P R E S I D E N T E . Mi permetto di interpretare i sentimenti di tutti i membri della Commissione nell'inviare il nostro saluto ed augurio a coloro che sono i protagonisti e gli esecutori di un lavoro che tanto contribuisce al progresso ed allo sviluppo della nostra Nazione.

Ringrazio inoltre il senatore Sammartino per le risposte fornite alla Commissione a nome del Governo in modo così preciso ed esauriente. Desidero vivamente congratularmi con l'onorevole Sottosegretario per essersi così ben documentato nel breve periodo di tempo trascorso da quando è stato chiamato a questo incarico; egli ha dimostrato profonda conoscenza dei problemi del suo Dicastero ed ha dato prova di avere una chiara visione politica delle tante cose che ancora ci sono da fare.

Ringrazio anche io il senatore Piccolo per la sua relazione e tutti gli intervenuti nel dibattito per aver posto in evidenza problemi interessanti ed avere, nello stesso tempo, rispettato i ristretti limiti di tempo a noi concessi per questa discussione.

Detto questo, non ci resta che passare ad esaminare gli ordini del giorno presentati al bilancio dei Trasporti.

Il primo reca la firma dei senatori Aimoni, Ferrari Giacomo, Abenante, Poerio, Marderchi, Fabretti, Cavalli ed è così formulato:

Il Senato,

considerata l'esigenza essenziale che si determini uno sviluppo dell'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni, superando i ritardi particolarmente gravi nei settori dei trasporti marittimi, ferroviari e urbani;

valutata l'urgenza di procedere ad una politica di decentramento che trasferisca alle future regioni, agli enti, alle aziende, ai consorzi, nuovi poteri decisionali e responsabilità in campo economico;

considerato che ogni politica di effettivo decentramento impone una sostanziale riforma degli organi centrali ed una massima qualificazione e unitarietà del momento decisionale del Ministero,

invita il Governo:

1) ad elaborare al più presto un conto nazionale dei trasporti, nel quale siano considerate distintamente e nel dettaglio le spese d'esercizio e di investimento sostenute nel settore dallo Stato, dagli Enti pubblici e da privati;

2) riferire al più presto circa l'opera di coordinamento dell'intero sistema nazionale dei trasporti — come è previsto dal Piano — che ponga al centro il settore marittimo, portuale, ferroviario, stradale e dei trasporti urbani, commisurandoli ed armonizzandoli con i piani regionali di assetto del territorio e dei trasporti formulati già dai comitati regionali per la programmazione economica;

3) a verificare tali orientamenti attraverso la discussione in commissioni regionali a carattere consultivo, all'uopo costi-

tuite, composte da rappresentanti del Parlamento, del CRPE, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, degli Enti locali e dei sindacati dei lavoratori del settore, al fine di definire e concretizzare una linea di coordinamento e di interventi nell'intero settore dei trasporti;

4) a realizzare un unico centro politico decisionale che sia effettivamente coordinatore e responsabile di tutta la politica generale del settore, in grado di definire indirizzi, scelte fondamentali ed investimenti.

L O M B A R D I . Mi associo a tale ordine del giorno, ma vorrei far presente che prima di mettere in effetto le iniziative contenute in esso il Ministro dei trasporti dovrebbe venire in questa Commissione a discutere i criteri in base ai quali, nel nostro Paese, sono tenuti presenti gli impegni assunti nell'ambito del MEC circa la politica del coordinamento degli interventi.

Per quanto attiene al conto nazionale trasporti, passerà ancora molto tempo prima che si possa fare qualcosa poichè in questo ufficio vi è una difficoltà determinata dal fatto che la competenza del Ministero dei trasporti si riferisce solo ai mezzi di trasporto di superficie e, pertanto, ai fini di un conto nazionale che tenga conto degli oneri patrimoniali e dei costi delle strutture, siamo di fronte al fatto che la competenza dei Trasporti è completa solo per le ferrovie e per l'aviazione.

Bisognerebbe sapere se, come si fa all'estero, si vuole rendere tale conto nazionale competente in tutti i sensi sia per le infrastrutture che per l'esercizio.

P R E S I D E N T E . Mi pare che l'ordine del giorno sia abbastanza chiaro: si invita il Governo a studiare e a riferire sull'argomento.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Desidero riferire che cosa sta facendo il Ministero in proposito.

Premesso che le esigenze espresse nell'ordine del giorno sono tutte profondamente sentite dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, per quanto concerne i singoli punti si fa presente quanto segue:

1) in relazione alle recenti norme sull'ordinamento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — di cui alla legge 31 ottobre 1967, n. 1085, — che prescrivono fra l'altro l'elaborazione di un conto nazionale dei trasporti, si è già provveduto ad impostare quest'ultimo nelle sue linee teoriche tenendo anche conto in proposito delle esperienze acquisite presso altri paesi. Sono stati avviati contatti con le altre Amministrazioni dello Stato che dovranno dare un apporto all'elaborazione del « conto » per i settori di specifica competenza. Attualmente è in corso di elaborazione, in via sperimentale, il conto relativo all'anno 1966. Sono state altresì prese, d'intesa con gli altri dicasteri interessati, le misure preliminari per i rilevamenti relativi all'anno in corso.

2) Per la realizzazione di una coordinata politica dei trasporti sono stati presi proficui contatti con gli organi competenti della programmazione economica nazionale per un esame comune dei problemi dei trasporti sia sul piano nazionale che su quello regionale.

3) Com'è noto, i Comitati regionali per la programmazione economica, designati con decreto ministeriale del Ministro per il bilancio in data 22 settembre 1964 per identificare i problemi di sviluppo economico e quindi anche quelli relativi ai trasporti sul piano regionale, prevedono la partecipazione — fra gli altri — dei presidenti delle amministrazioni provinciali e dei sindaci nonché di rappresentanti dei lavoratori, come richiesto nell'ordine del giorno. Anche il Ministero dei trasporti collabora con i Comitati regionali della programmazione economica attraverso i rappresentanti periferici della Motorizzazione civile e delle Ferrovie dello Stato, che sono chiamati a dare la loro consulenza nella materia di rispettiva competenza.

4) L'attuale ordinamento dell'Amministrazione in materia di trasporti comporta

un frazionamento di competenze. Tuttavia, attraverso i contatti che vengono costantemente stabiliti dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile con gli altri Dicasteri interessati e con gli organi della programmazione nazionale viene fatto ogni sforzo per realizzare una unità di indirizzi nella politica da seguire nel settore e per porre in essere un'azione coordinata tanto nel campo dell'esercizio che in quello degli investimenti.

Si ritiene quindi che l'ordine del giorno possa essere accettato per i primi tre punti; viene accettato come raccomandazione per il punto 4), avvertendo che sono stati ripresi gli studi — che quindi praticamente sono in corso — per la costituzione di un organo decisionale, in materia di trasporti, che presieda a tutta l'azione politico-amministrativa.

L O M B A R D I . Rinnovo la richiesta che al più presto l'onorevole Ministro venga in Commissione per illustrare i criteri che il Governo intende seguire nel campo del coordinamento degli investimenti per i trasporti.

A B E N A N T E . Mi associo a questa richiesta.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Assicuro il senatore Lombardi che ho preso nota di questa sua richiesta.

P R E S I D E N T E . Informo la Commissione che i senatori Aimoni, Ferrari Giacomo, Cavalli, Abenante, Poerio, Fabretti e Maderchi hanno inoltre presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

sottolineata l'urgenza di recuperare rapidamente il serio ritardo nella realizzazione del piano di rinnovamento e ammodernamento delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo ad una nuova politica di coordinati investimenti in tutto il settore dei trasporti e delle comunicazioni, attraverso la rapida utilizzazione, non solo dello stanziamento di 450 miliardi previsti

per il completamento del piano decennale delle ferrovie, — come la legge 27 aprile 1962, n. 211 — ma con la totale assegnazione di 1200 miliardi stabiliti dal programma economico nazionale, da attuarsi tempestivamente con apposito provvedimento di legge, nonchè a provvedere all'ulteriore stanziamento di 350 miliardi, necessari per adeguare le previsioni del programma economico nazionale alla lievitazione dei costi verificatasi in questi anni.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Al riguardo ho già detto come stanno le cose. L'ordine del giorno pertanto, per quanto attiene allo stanziamento di 350 miliardi per adeguare le previsioni del programma economico nazionale alla lievitazione dei costi, viene accettato dal Governo come raccomandazione.

A I M O N I . Faccio presente all'onorevole Sottosegretario di Stato che l'ordine del giorno contiene anche una richiesta specifica affinché i 1.500 miliardi stanziati sul programma economico nazionale siano utilizzati nel tempo stabilito. Cosa ci può dire in proposito?

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo è disposto ad accogliere tutto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Sempre dai senatori Aimoni, Maderchi, Poerio, Cavalli, Fabretti e Abenante è stato poi presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata la pericolosità e le dannose conseguenze sullo svolgimento del traffico dei passaggi a livello sulle strade ferrate,

invita il Governo a presentare il più sollecitamente possibile un organico piano che gradualmente consenta la più rapida eliminazione dei passaggi a livello sulle strade ferrate.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* A questo riguardo vorrei citare qualche dato. Nell'ultimo decennio sono stati soppressi 2.000 passaggi a livello: restano ancora da eliminarne 14.500. La difficoltà di tale eliminazione dipende anche dal fatto che vi è l'interferenza di diverse altre Amministrazioni dello Stato: le ferrovie non mancheranno comunque di porre in atto tutte le possibili iniziative per la soppressione del maggior numero di passaggi a livello pubblici, riservando a tale scopo congrua aliquota nei propri programmi di investimento.

Accolgo quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . È stato presentato dai senatori Cavalli, Adamoli, Minella Molinari Angiola, Aimoni, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata la connessione esistente tra lo sviluppo economico delle Valli Scrivia e Stura in provincia di Genova e l'economia del capoluogo presso il quale migliaia di lavoratori « pendolari » devono quotidianamente recarsi per prestare la propria attività;

constatata l'insufficienza dei collegamenti ferroviari tra Genova e le due vallate in particolare,

invita il Governo ad organizzare rapidamente un sistema di servizi pendolari di massa, introducendo il servizio suburbano tra il capoluogo e i centri di Ronco e Rossiglione.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Posso dare assicurazione che a decorrere dal prossimo orario estivo, in accoglimento delle segnalazioni pervenute al compartimento ferroviario di Genova, si procederà all'aggiornamento degli orari dei treni per meglio adeguarli alle necessità dell'utenza.

Ritengo pertanto di poter accogliere questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Do lettura del successivo ordine del giorno presentato dai senatori Abenante, Poerio, Aimoni, Maderchi, Fabretti, Cavalli e Ferrari Giacomo:

Il Senato,

considerato che il sistema dei trasporti pubblici a Napoli ha raggiunto limiti insostenibili con grave danno per i cittadini e per i bilanci delle aziende;

atteso che il sistema dei trasporti pubblici napoletano è caratterizzato dalla presenza di aziende pubbliche o municipalizzate che operano senza alcun coordinamento;

sottolineando il fatto che gli ammodernamenti previsti per alcune aziende (Vesuviana, Sepsa, eccetera) non risolveranno la questione se non si adottano radicali soluzioni

invita il Governo ad attuare nel settore dei trasporti pubblici un coordinamento di servizi delle aziende pubbliche che operano nel settore, ristrutturando i servizi in rapporto alle esigenze degli utenti nel contesto delle scelte che si adotteranno per gli insediamenti urbani e produttivi.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* In merito all'ordine del giorno in questione si fa presente che per i trasporti suburbani di Napoli è in atto l'ammodernamento della ferrovia Circumvesuviana, che è uno dei sistemi di trasporto di maggiore importanza per la città di Napoli, mentre l'ammodernamento della Cumana è già stato attuato a suo tempo.

Inoltre detti trasporti sono stati recentemente potenziati con la costruzione della ferrovia Circumflegrea e con la sostituzione mediante filovia e autoservizi delle antiquate tramvie che servivano i paesi vesuviani e i comuni a nord di Napoli.

Circa i trasporti urbani di detta città l'Ente autonomo Volturno ha presentato a questo Ministero un progetto di metropolitana « a cremagliera » denominato « Metropolitana collinare » il quale è stato sottoposto al Comune di Napoli, cui per legge spettava.

ta la concessione di metropolitane, affinché si pronunci sulla sua ammissibilità e sul suo carattere prioritario rispetto ad eventuali altri tronchi metropolitani napoletani.

Circa il coordinamento fra tutti detti sistemi di trasporto esercitati da aziende e società varie, questo Ministero è d'accordo sulla sua realizzazione.

Pertanto accolgo l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'ordine del giorno presentato dal senatore De Falco, di cui do lettura:

Il Senato,

in considerazione dell'importanza fondamentale che l'intero sistema viabile riveste per lo sviluppo industriale della Puglia, il Materano e il Potentino;

constatato lo stato del tracciato e dell'armamento delle reti ferroviarie Taranto-Potenza-Napoli; Bari-Taranto e Bari-Brindisi-Lecce, tutte a binario unico;

visto che tali tracciati sono come furono costruiti cento anni fa;

che tale rete ferroviaria fu concepita per una Puglia esclusivamente ad economia agricola-feudale, pastorale o di pescatori;

che diventa anacronistica quale infrastruttura fondamentale di una Puglia sede di grandi complessi industriali del tipo del Petrolchimico di Brindisi e del Siderurgico di Taranto a livello di primato europeo nonché delle industrie del Barese e dei confinanti insediamenti industriali del Materano;

considerato che l'asserito adeguamento di detta rete ferroviaria all'effettivo volume dell'utenza commerciale in merci e passeggeri è solo apparente, in quanto esso è in diretta relazione con la lentezza dei tempi di percorrenza dei convogli;

che di conseguenza si constata un progressivo allontanamento dell'utenza da tale mezzo di trasporto, a favore del trasporto motorizzato privato, camionabile, aereo e marittimo;

che la prova è data dal programma autostradale e di superstrade approvato dall'IRI per centinaia di miliardi;

che allorchè entreranno in esercizio le progettate autostrade Bari-Taranto; Taranto-Metaponto-Sibari; Canosa-Avellino; Vasto-Foggia-Canosa, e le superstrade Lecce-Brindisi-Bari e Lecce-Brindisi-Taranto, la Puglia avrà una rete autostradale imponente ad alto livello, e una rete ferroviaria di concezione borbonica;

in considerazione di quanto sopra, e in virtù delle leggi vigenti, in particolare della legge 28 marzo 1968, n. 374, e del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito in legge 25 ottobre 1968, n. 1089;

considerato che in base a detta legge l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è obbligata ad eseguire nell'Italia meridionale opere per circa 200 miliardi,

invita il Governo a considerare preminente la priorità, in tema di viabilità, del sistema ferroviario, in modo particolare nel Sud d'Italia.

Considerato inoltre che il raddoppio delle linee ferroviarie Bari-Taranto, e Bari-Brindisi-Lecce è fondamentale per l'economia pugliese;

che il raddoppio della linea ferroviaria Taranto-Potenza-Napoli riveste capitale importanza per lo sviluppo industriale e socio-economico delle provincie di Lecce, Brindisi, Matera, Taranto e Potenza;

considerato l'anacronismo di concepire l'accorciamento, perfino a metà, dei tempi di percorrenza dei convogli ferroviari dal Nord al Centro d'Italia, con l'asserito scopo di migliorare le comunicazioni con il Sud, lasciando inalterati i tempi di percorrenza al Sud di Napoli,

invita il Governo:

a trasformare la linea ferroviaria Taranto-Potenza Napoli a doppio binario;

a trasformare le linee ferroviarie Bari-Taranto e Bari-Brindisi-Lecce a doppio binario;

a porre allo studio, in ogni caso, nel piano nazionale di programmazione economica, per una immediata realizzazione, la trasformazione in doppio binario delle predette linee ferroviarie.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* L'ordine del giorno si richiama a quello presentato dal senatore Crollanza; lo posso accogliere come raccomandazione. Comunque sarà da vedere quali altri provvedimenti di potenziamento e di raddoppio delle linee segnalate siano da considerarsi nell'ambito del programma economico nazionale.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'ordine del giorno presentato dai senatori Crollanza, Genco e Avezzano Comes, di cui do lettura:

Il Senato,

considerate le carenze tuttora esistenti nella rete ferroviaria dello Stato, nel Mezzogiorno, ai fini di rapide comunicazioni con il centro ed il nord d'Italia,

invita il Governo — tenuto anche conto che non meno del 40 per cento della spesa dell'Amministrazione ordinaria deve per legge essere riservato alle Regioni meridionali ed insulari — ad inserire, nel nuovo piano quinquennale, in fase di elaborazione, il completamento del doppio binario sulla linea adriatica, con estensione fino a Lecce; nonchè sul tronco Foggia-Caserta, cioè su una linea che assicura i traffici della Puglia con Napoli e Roma.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il collega Crollanza sa benissimo che il raddoppio sulla linea Adriatica è in avanzato stato di esecuzione. Resta confermato che nel programma di immediata attuazione sarà inclusa una fase di raddoppio della linea stessa e cioè nel tratto Pescara-Foggia e in quello Bari-Lecce.

Il raddoppio della Napoli-Benevento, senatore Crollanza, presenta altri problemi. I tecnici del Ministero e del compartimento ferroviario fanno notare che, data la natura accidentata del percorso e date le pendenze, non vale la pena di eseguire il raddoppio; evidentemente si tratta di correggere il percorso stesso.

C R O L L A L A N Z A . Non è la prima volta che io presento questo ordine del giorno; più volte questo argomento è stato oggetto di miei interventi, sia in sede di Commissione che in Aula. Io presuppongo proprio questo: non il raddoppio solamente, ma il raddoppio di una linea che va modificata, perchè non ci sono che due tratti su questa linea Foggia-Caserta sui quali si deve intervenire in modo particolare. Quindi è pacifico che quando l'amministrazione delle Ferrovie afferma che il raddoppio non basta, ma bisogna anche rettificare, siamo perfettamente d'accordo e, infatti, non chiediamo altro che questo. Comunque occorre che la linea sia in piena efficienza.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ritengo di poter accogliere questo ordine del giorno, almeno per quanto riguarda la prima parte e cioè sino alla parola: « Lecce ». Per quanto si riferisce alla seconda, l'accetto come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . A firma dei senatori Fabretti, Abenante, Maderchi, Cavalli e Aimoni è stato presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata l'insufficienza delle linee ferroviarie che congiungono, attraversando l'Italia, l'Adriatico al Tirreno, e l'inadeguata struttura degli impianti e del materiale rotabile delle linee esistenti nell'Italia centrale, con grave danno economico per le regioni interessate e per lo sviluppo dell'uso di tale mezzo di trasporto,

invita il Governo:

a predisporre con urgenza i piani per l'attuazione e la realizzazione del raddoppio del binario per la linea Ancona-Roma, nella tratta Falconara-Orte;

a provvedere rapidamente al rinnovo del materiale rotabile e particolarmente delle carrozze-viaggiatori su detta linea.

F A B R E T T I . Cercherò di illustrare brevemente questo ordine del giorno.

Ascoltando le osservazioni dei colleghi circa i bisogni e le drammatiche necessità della rete ferroviaria specialmente nel meridione, a volte si è indotti a pensare che bisogna provvedere prima laggiù che altrove, ma io sono costretto a dire che anche l'Italia centrale, e particolarmente le Marche e gli Abruzzi, si va sempre più meridionalizzando.

Nella moderna economia la mancanza di una adeguata rete stradale, ma anche della rete ferroviaria, sono componenti negative che bisogna superare. Ricordo che la linea Ancona-Roma è rimasta tale e quale era — a parte l'elettrificazione — quando è stata progettata; aggiungo che dal dopoguerra in poi non ha avuto — salvo i normali lavori di manutenzione — nessun ammodernamento. Ora io credo che il raddoppio di questa linea sia cosa importantissima e doverosa per l'Italia centrale e così dicasi della linea Terni-L'Aquila-Pescara; anche per la tratta Foligno-Spoleto il discorso è identico.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, a parte i rapidi che non sempre vengono utilizzati, si tratta sempre di materiale antidiluviano. Sappiamo che l'Amministrazione ha acquistato e posto in uso materiale moderno, ma sulle nostre linee non lo vediamo mai.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Per questa linea sono previsti interventi anche notevoli innanzitutto per migliorarne la funzionalità e l'efficienza, in attesa di poter decidere sul suo raddoppio. A titolo personale ricordo di avere assistito alla Camera ad un colloquio tra il ministro Scalfaro e alcuni parlamentari delle Marche che caldeggiavano questo problema. Il Ministro, molto responsabilmente, ebbe a rispondere: sì, ma a condizione che il giorno dopo non mi facciate l'autostrada Roma-Ancona. Questo sta a significare che bisogna, prima di ogni altra cosa, avere presente il coordinamento dei trasporti.

Quindi, senatore Fabretti, sono perfettamente d'accordo e accetto il suo ordine del giorno come raccomandazione, almeno per quanto riguarda la prima parte.

F A B R E T T I . E per quanto attiene al materiale rotabile?

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Farò presente in sede governativa quanto lei mi ha detto in questo momento.

P R E S I D E N T E . È stato presentato dai senatori Abenante, Cavalli, Maderchi, Aimoni, Fabretti e Raia il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che l'attuale congestione del traffico urbano a Napoli può trovare un avvio di soluzione unificando il traffico ferroviario urbano delle ferrovie dello Stato e di alcune aziende pubbliche;

atteso che tale sistema può essere realizzato se si stabiliscono raccordi: Campi Flegrei, tra le ferrovie dello Stato e la Cumana; Montesanto, tra la Direttissima e la Cumana; Piazza Garibaldi, tra la Direttissima, Aversa-Napoli, la Circumvesuviana con la linea Salerno-Napoli; Ponte della Maddalena, tra Vesuviana, Ferrovie dello Stato e Porto,

invita il Governo ad adottare le iniziative necessarie per:

1) l'attuazione di tali raccordi, premessa per un sistema veloce di trasporto metropolitano;

2) riscattare e pubblicizzare la linea Napoli-Benevento, condizione per completare tale sistema di trasporti e per assicurare celeri collegamenti con Bari.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Forse alla Commissione non è ben chiaro il punto in cui si parla della linea Napoli-Bari. Poco fa si è parlato della linea Napoli-Bari via Benevento, ma parallelamente a

questa vi è un'altra linea, Napoli-Cancello-Benevento, e si sostiene appunto che ove questa linea fosse tutta dello Stato si guadagnerebbe, a detta dei tecnici, addirittura una ora e mezzo sul percorso tra Napoli e Foggia. Il problema è all'esame dell'Amministrazione. Quindi l'ordine del giorno viene accettato come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . È stato presentato dai senatori Raia, Abenante, Cavalli, Maderchi, Aimoni e Fabretti, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

ritenuta improcrastinabile l'esecuzione di costruzioni ed opere per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale ed insulare,

invita il Governo a destinare al Mezzogiorno il 40 per cento della somma complessivamente stanziata per le ferrovie sia nella prima che nella seconda fase del Piano decennale, nonchè della somma di 200 miliardi previsti nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . È stato, infine, presentato dai senatori Sema, Maderchi, Abenante, Aimoni, Cavalli e Fabretti il seguente ordine del giorno:

Il Senato

invita il Governo a considerare a tutti gli effetti la condizione delle hostesses e degli stewards al fine di equipararla al restante personale navigante.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Lo accetto come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare si può considerare esaurito l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1969.

La Commissione conferisce al senatore Piccolo il mandato di trasmettere alla Commissione finanze e tesoro il parere favorevole, nei termini emersi nel corso del dibattito.

La seduta termina alle ore 19,50.