SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 16 DICEMBRE 1970

(59ª seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE REDIGENTE

Seguito e rinvio della discussione congiunta:

« Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque » **(493)** *(D'iniziativa dei senatori Bergamasco ed altri);*

« Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti » **(695)**;

«Norme contro l'inquinamento delle acque» **(1285)** *(D'iniziativa dei senatori Del Pace ed altri):*

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 952, 959
POERIO 952

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea:

« Erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori » **(1419)** *(Approvato dalla Camera dei deputati):*

PRESIDENTE . . 950, 952, 959, 963, 964, 965, 966
AIMONI 951, 966
CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 951, 963
CROLLALANZA . . . . . *Pag.* 952
FABRETTI 964, 965
FERRARI-AGGRADI, *Ministro del tesoro* . . . 959
962, 963, 965, 966
FORMICA 952, 960
LOMBARDI 952, 962, 965
LUCCHI 952
MADERCHI 962, 963, 965, 966
SAMMARTINO, *relatore* 950, 964
TRABUCCHI 961

La seduta inizia alle ore 11,15.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Catalano, Cavalli, Crollalanza, Deriu ,Fabretti, Ferrari, Florena, Genco, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Perri, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spasari, Tansini, Togni, Venturi Lino.

A norma dell'articolo 18 del Regolamento il senatore De Matteis è sostituito dal senatore Formica.

Intervengono il ministro del tesoro Ferrari-Aggradi e i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Zannier e per i trasporti e l'aviazione civile Cengarle.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (950) — 4

T A N S I N I . *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori » (1419)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella scorsa settimana fu riconosciuta la necessità di affrontare il problema relativo alle aziende municipalizzate di trasporto urbano; ciò, con specifico riferimento al disegno di legge n. 1065, presentato dai senatori Trabucchi e Formica. Taluni colleghi proposero l'abbinamento del disegno di legge oggi in discussione con l'altro n. 1065; risposi che la discussione congiunta non era possibile in quanto, mentre il disegno di legge in discussione figura assegnato in sede deliberante, l'altro, il n. 1065, non solo è stato assegnato in sede referente, ma ha avuto il parere contrario della 5ª Commissione. Purtuttavia, fu da tutti riconosciuta l'opportunità che anche il settore delle municipalizzate venisse preso in considerazione. La divergenza sorse in quanto alcuni colleghi ritenevano che i due problemi dovessero essere risolti contemporaneamente, nonostante che uno — quello dei trasporti extra-urbani — avesse una scadenza estremamente ravvicinata e quindi esigenza di essere risolto con urgenza, anche perchè collegato all'attuazione del contratto collettivo di lavoro in questi giorni sottoscritto.

Il sottosegretario Cengarle fece alcune dichiarazioni, che furono apprezzate dalla Commissione, confermando la migliore buona volontà da parte del Governo per arrivare al più presto possibile a risolvere il problema posto all'attenzione della Commissione con il disegno di legge n. 1065. A quel punto, prima di rinviare la discussione ad una prossima seduta — quella di oggi — ho assunto l'impegno di interessare il Ministero del tesoro per una più precisa risposta. Posso dire che l'incontro è avvenuto (presenti il sottosegretario Cengarle, il relatore Sammartino, alcuni altri e chi vi parla) nella maggior cordialità possibile e sono autorizzato a dirvi, a nome del ministro Ferrari-Aggradi, momentaneamente impegnato alla Camera in Commissione bilancio, che il Ministero del tesoro presta la maggiore attenzione possibile al problema delle municipalizzate, che merita indubbiamente un intervento, se non risolutivo, almeno che lo avvii a soluzione. Però lo stesso Ministro del tesoro fece presente che, mentre il disegno di legge n. 1419 è di portata limitata (e comunque ha un suo finanziamento), l'altro provvedimento ha un'ampiezza notevolmente maggiore, tanto che non può essere affrontato con un provvedimento « tampone », bensì in maniera diversa e più completa. Comunque, l'onorevole Ferrari-Aggradi ha dato le più ampie assicurazioni che si sarebbe interessato del problema dopo l'approvazione del « decretone », in modo da poter varare un provvedimento che venga incontro alle esigenze delle aziende municipalizzate.

Questa è la situazione che io posso esporre, insieme all'impegno che il Governo ha assicurato di prendere, come d'altronde lo stesso Ministro del tesoro potrà, più tardi, confermare.

Pertanto l'invito che io rivolgo alla Commissione è di approvare questo provvedimento, riservandoci di discutere e approvare — non appena possibile — l'altro provvedimento relativo alle aziende municipalizzate.

S A M M A R T I N O , *relatore.* Il Presidente ha ampiamente riferito sull'incontro che abbiamo avuto col Ministro del tesoro;

ha precisato qual è l'impegno che egli ha assunto in merito al disegno di legge Trabucchi-Formica. Io, quindi, non posso che invitare la Commissione ad approvare oggi il disegno di legge n. 1419 nel testo che ci è stato trasmesso dalla Camera, impegnandosi la Commissione — d'intesa col Governo — a prendere nel dovuto esame l'altro disegno di legge nella prima seduta utile del prossimo gennaio. Grazie.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Io devo alcune risposte a determinati interventi che si sono avuti nel corso della precedente seduta, in particolare una risposta al quesito se la Commissione legiferava senza subire pressioni da parte delle organizzazioni che stavano stipulando il contratto di lavoro; posso dare alla Commissione l'annuncio che il contratto di lavoro è stato sottoscritto con soddisfazione, io penso, soprattutto dei lavoratori, che da undici mesi attendevano tale conclusione.

Sono stati anche adottati alcuni atti distensivi, come l'impegno da parte delle aziende a non effettuare trattenute sulla gratifica natalizia per quel che concerne le ore di sciopero — e sono state numerose — svolte dai dipendenti nel corso di questo anno; è un contratto di lavoro oneroso — e lo riconosciamo — ma è la conclusione positiva di una vertenza per lungo tempo protrattasi. Quindi fughiamo qualsiasi ombra o dubbio di « ricatto » nei confronti del Governo o della Commissione. È una risposta che dovevo dare e che spero possa tranquillizzare coloro i quali avevano formulato richieste in tal senso.

In ordine all'impegno che io come Governo avevo assunto — per quanto concerne il mio Ministero — di esprimere parere favorevole in merito al disegno di legge Trabucchi-Formica, non ho che da ribadire quanto ho avuto modo di riferire in questa Commissione la volta passata, tenendo presente quanto è accaduto poi nell'incontro di cui ha dato conferma il presidente Togni. Maggiori impegni e più ampi ragguagli possono, io credo, essere assunti e dati dal Ministro del tesoro che fra non molto verrà in Commissione per fornire quelle assicurazioni che probabilmente potranno far rivedere certe posizioni emerse nella precedente seduta, almeno da parte del Gruppo comunista. A questo scopo posso riferire alla Commissione — e ne sono stato autorizzato — di aver ricevuto i tre sindacati unitari, vale a dire i rappresentanti degli iscritti alla CGIL, alla CISL e alla UIL i quali mi hanno autorizzato, appunto, a riferire in Commissione il loro pensiero circa l'approvazione della proposta di legge n. 1419. I sindacati hanno fatto presente l'esigenza che siano accolte le richieste contenute nel disegno di legge Trabucchi-Formica, ma al momento si sono dichiarati favorevoli all'approvazione del disegno di legge n. 1419, tenuto conto della particolare situazione del settore.

Non possiamo dimenticare che i contributi che andiamo a stanziare riguardano esercizi di tre anni, il che vale a dire che ci sono aziende che solo in base a queste assicurazioni di intervento dello Stato hanno operato e da anni attendono un intervento concreto per far fronte agli impegni che riguardano l'ammodernamento dei propri impianti; qualcuna, anzi, lo possiamo dire con tutta tranquillità, per far fronte a vere e proprie esigenze di bilancio, tenuto conto dei maggiori oneri assunti anche in relazione al nuovo contratto di lavoro.

Quindi i sindacati sono favorevoli alla rapida approvazione del provvedimento in discussione, il che non toglie che essi sottolineino l'urgenza e la necessità di arrivare anche all'approvazione del disegno di legge Trabucchi-Formica.

Questo è quanto ritenevo doveroso dover dire agli onorevoli parlamentari della 7ª Commissione, proprio perchè alla luce di questi avvenimenti si possa — questo è l'augurio che io formulo — giungere nella stessa giornata di oggi all'approvazione di questo atteso disegno di legge.

AIMONI. Onorevole Presidente, noi abbiamo ascoltato le sue dichiarazioni e quelle del Governo e del relatore. Non abbiamo motivo di dubitare delle cose che sono state dette, però dal momento che il Ministro del tesoro — non appena sarà libero

dai suoi impegni — verrà nella nostra Commissione, io penso di poter fare questa proposta: accantoniamo momentaneamente questo provvedimento, per passare all'altro sulla navigazione da diporto e successivamente al provvedimento che si riferisce all'inquinamento delle acque.

F O R M I C A . Mi associo alla proposta fatta dal senatore Aimoni.

C R O L L A L A N Z A . Se viene accolta la proposta formulata dai colleghi Aimoni e Formica, io propongo di passare alla sede redigente per discutere il disegno di legge sull'inquinamento che stiamo rinviando di settimana in settimana, di giorno in giorno, senza venirne mài a capo, tanto più, poi, che è presente anche il sottosegretario ai lavori pubblici, senatore Zannier; quindi si potrebbe cercare di completare la discussione generale sul provvedimento, lasciando l'eventuale approfondimento dei singoli articoli ad un comitato ristretto che potrebbe poi riferire, in un momento successivo, all'intera Commissione.

L O M B A R D I . Ma io non capisco perchè non si possa continuare nella discussione generale sul disegno di legge n. 1419.

L U C C H I . Mi permetto di dissentire dalla proposta del senatore Lombardi, perchè se è vero che possiamo continuare quella discussione, è pur vero che il problema delle aziende municipalizzate di trasporto è legato ad un fattore di natura finanziaria. Se potranno sorgere, durante la discussione, delle difficoltà, è meglio che sia presente il rappresentante del Dicastero del tesoro per rendersi conto direttamente dell'importanza dei problemi che si dibattono in questo momento, al punto da indurci a dare una soluzione favorevole al disegno di legge n. 1419, purchè questa sia legata all'approvazione anche del disegno di legge Trabucchi-Formica. Se invece continuiamo tra noi a scambiarci delle opinioni in merito al disegno di legge n. 1419, non faremo altro che perdere del tempo, perchè tutto è legato a quello che potrà dirci il Ministro Ferrari-Aggradi.

P R E S I D E N T E . Allora, se non si fanno osservazioni, sospendiamo momentaneamente la discussione sul disegno di legge n. 1419, in attesa del ministro Ferrari-Aggradi.

(*Così rimane stabilito*).

IN SEDE REDIGENTE

Seguito e rinvio della discussione congiunta dei disegni di legge:

« Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque » (49), d'iniziativa dei senatori Bergamasco ed altri;

« Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti » (695);

« Norme contro l'inquinamento delle acque » (1285), d'iniziativa dei senatori Del Pace ed altri

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione, in sede redigente, dei disegni di legge: « Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque », di iniziativa dei senatori Bergamasco, Veronesi, Bosso, Premoli, Perri e Chiariello; « Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti »; e: « Norme contro l'inquinamento delle acque », d'iniziativa dei senatori Del Pace, Poerio, Benedetti, Pegoraro, Orlandi, Cavalli, Aimoni, Argiroffi, Fermariello, Fabiani, Maris, Fabbrini, Pirastu, Guanti, Compagnoni, Bonatti, Moranino, Fabretti, Chiaromonte, Bertone, Cipolla, Maderchi, Tomasucci, Rossi, Bonazzola Ruhl Valeria, Tedesco Giglia, Borsari, Fortunati, Tropeano, Abenante, Sema, De Falco, D'Angelosante e Catalano.

P O E R I O . Signor Presidente, onorevoli colleghi; sono al nostro esame tre disegni di legge: uno d'iniziativa governativa, uno presentato dal gruppo liberale e un terzo presentato dal gruppo comunista. Si tratta di tre disegni di legge che si pongono un grande problema: il problema dell'inquinamento delle acque.

Certo, discutere del problema dell'inquinamento delle acque o dell'uso multiplo delle acque (idropotabile, alimentare, umano, agricolo, zootecnico ed industriale), disgiunto dal problema della difesa del suolo, della sistemazione idrogeologica dei bacini, dell'assetto territoriale e di un disegno di moderno e democratico sviluppo urbanistico impone un momento di riflessione e suscita, oserei dire, qualche perplessità. Talchè la prima richiesta che ancora una volta intendo stamani avanzare a nome del mio Gruppo è che presto si possa pervenire alla conclusione di quella indagine conoscitiva sulla difesa del suolo, avviata da oltre un anno e che ancora non si riesce a portare a compimento. Eppure gli avvenimenti drammatici di Genova e della riviera ligure, sconvolta e danneggiata, che hanno provocato decine di morti e centinaia di miliardi di danni dovrebbero renderci solleciti nella definizione di tale questione per poter contribuire alla emanazione immediata di provvedimenti a breve, a medio e a lungo termine che si impongono e che dalle popolazioni del nostro Paese sono attesi. Per un provvedimento immediato abbiamo lavorato come Commissioni congiunte e come comitato ristretto; chiediamo, quindi, che al più presto venga definito e posto all'attenzione del Parlamento per la conseguente approvazione.

Naturalmente non ci possiamo ritenere paghi degli stanziamenti ottenuti, per insistenza della mia parte politica, nel decreto per la montagna e per le opere irrigue nel Mezzogiorno. Alludo al decretone, ieri sera approvato dal Senato della Repubblica. È troppo poca cosa dinanzi alla immensità dei bisogni. Vi è urgenza, quindi, di concludere l'indagine per pervenire ad un elaborato, possibilmente unitario, che indichi soluzioni, strumenti attuativi e tempi esecutivi per la difesa del suolo e la regimazione delle acque in Italia.

In questo quadro, dicevo, andavano affrontati i problemi e le soluzioni connesse all'inquinamento delle acque.

Oggi ci troviamo dinanzi ad un disegno di legge del Governo, vecchio nella sua stesura perchè già presentato, se non vado errato, nella passata legislatura e mai preso in esame. Vi è poi un secondo disegno di legge approntato e presentato dal Governo; mi occuperò in seguito di questi due provvedimenti, del loro contenuto e delle loro proposte. Lo stesso dicasi del disegno di legge presentato dal gruppo liberale, ma anche del contenuto di questo mi occuperò in seguito.

Non vi è dubbio che il problema dell'acqua si è posto in questi ultimi tempi all'attenzione preoccupata delle popolazioni, nonchè dei legislatori e delle autorità della maggior parte dei paesi del mondo; certamente di quelli più sviluppati ove la densità della popolazione, degli insediamenti industriali e dello sviluppo agricolo hanno elevato il consumo dell'acqua. Concordo al riguardo con quanto affermato dal relatore. Del resto, l'acqua rientra sempre più come componente essenziale in ogni momento della vita e dell'attività umana. Oggi si calcola che siano indispensabili 1.200 litri d'acqua al giorno *pro capite*. Si passa così dal consumo dei 600-650 litri d'acqua al giorno *pro capite* del 1950 ai 1.200-1.300 litri del 1970, con la previsione di ulteriore aumento negli anni avvenire.

L'Italia, sulla base di queste cifre, ha bisogno di almeno 20 miliardi di metri cubi d'acqua per i soli bisogni idropotabili e alimentari e di un quantitativo pari per usi industriali, ma di almeno dieci volte questa cifra per gli usi irrigui e zootecnici. Non sono miei questi dati, sono dell'ISVET, Istituto per lo sviluppo tecnologico; sono dati che la stessa Conferenza nazionale delle acque conferma. Certamente, quantitativi così enormi di acqua non possono essere resi disponibili dal solo processo depurativo e quindi dai benefici che le norme legislative che stiamo per dare al Paese con i disegni di legge in discussione potranno produrre. Quantitativi d'acqua così enormi — indispensabili allo sviluppo civile del nostro Paese — debbono essere ricercati in un sistema di laghi, di invasi e sbarramenti artificiali che, mentre disciplinano il corso dei fiumi e laminano le piene, danno la possibilità di enormi accumuli da mettere a disposizione della

sempre crescente domanda per i consumi sociali.

Da qui, pertanto, la necessità di non illudersi di risolvere il problema con i disegni di legge in discussione, ma di affrontarlo in modo organico, in concomitanza alla difesa del suolo ed alla sistemazione idrogeologica dei bacini. Purtroppo, di una simile impostazione e scelta non si ha notizia nel nostro Paese. Eppure non mancano studi a dimostrare la utilità economica e sociale di una simile impostazione. Cito quello che forse è ritenuto il più importante studio organico fatto sulla mia regione, la Calabria, dopo le tragiche alluvioni del 1951-53: lo studio del professor Visentini ed il Piano organico preparato dal professor Curatolo. Ma proprio la Calabria costituisce un esempio vivo, disponibile, constatato dalla delegazione senatoriale di indagine capeggiata dal senatore Tanga, di come le cose non si fanno in maniera organica, di come l'intervento pubblico si disperda e si frazioni ubbidendo ad esigenze clientelari più che ad organica soluzione dei problemi della regimazione, della trattenuta delle acque e della difesa del suolo, che sono un tutt'uno con i problemi dell'agricoltura, dell'industria e dell'alimentazione umana.

Esempi eclatanti in questa direzione sono dati dal piano generale degli acquedotti e dal cosiddetto piano dei fiumi; due piani che pur trattando la stessa materia, l'acqua, non si incontrano mai: sembra l'enunciato del teorema di geometria piana delle parallele, ma è una verità storica riscontrabile da ciascuno di noi.

Certamente il problema che stiamo trattando e le misure che oggi ci accingiamo a proporre non interessano solo il nostro Paese, ma molti altri paesi. L'Inghilterra, ad esempio, attraverso il cosiddetto « piano di Lord Beaver » di sedici anni orsono, affrontò il problema degli inquinamenti dell'acqua e dell'atmosfera, e stabilì un principio che non viene accettato dal Governo italiano, per lo meno nella proposta che ci ha illustrato il sottosegretario Zannier, cioè far pagare il consumo con un'imposta *ad valorem*. Spiegherò poi questo concetto. L'Unione Sovietica pure se n'è occupata, con le cosiddette « Basi della legislazione sulle acque nell'URSS e nelle repubbliche federate » che si ispira al fondamentale concetto della protezione della salute attraverso lo sfruttamento razionale delle risorse idriche, la loro protezione dall'inquinamento e dall'impoverimento delle acque stesse, stabilendo, quindi, un legame organico con la ecologia, la difesa del suolo, l'assetto territoriale e la urbanizzazione.

Di recente, scienziati della Bulgaria, della Ungheria, della Repubblica democratica tedesca, della Polonia, della Cecoslovacchia, della Romania e della stessa Unione Sovietica hanno approntato 50 rapporti nei quali hanno generalizzato le esperienze della lotta contro l'inquinamento industriale.

Abbiamo appreso dal collega Noè l'esistenza della legge francese n. 64/1245 del 16 dicembre 1964, la quale suddivide quel territorio in sei *agences*, competente ciascuna a coordinare nel proprio territorio tutti i problemi delle acque. Siamo a conoscenza delle iniziative degli Stati Uniti e dell'allarme gettato di recente dallo stesso Nixon, nonchè delle misure di emergenza decise con i provvedimenti « w-a », cioè acqua ed aria. Si tratta della famosa « nixonizzazione » dell'uso dell'acqua e dell'aria. Alcuni contestatori dicono che si è voluto coprire la vergogna del Vietnam con lo sporco dell'acqua e dell'aria. Sappiamo che anche il nostro Paese ha cominciato a porsi il problema. Interessante è lo studio ENI-ISVET, presentato nel dibattito del 18-19 giugno ultimo scorso al Palazzo dei congressi dell'Eur, sulla consistenza del patrimonio nazionale di parchi urbani e sui danni provocati dall'inquinamento atmosferico; sugli effetti prodotti all'agricoltura dalle acque irrigue inquinate, mediante otto rilevazioni di campo effettuate da specialisti in zone particolarmente colpite; sugli effetti e sulla estensione dell'inquinamento delle acque irrigue in agricoltura, su scala nazionale; sulla pesca sportiva nei confronti delle acque pulite; sull'uso delle acque nei confronti delle acque pulite; sull'uso delle acque nei confronti della balneazione in acque pulite; sulla destinazione delle coste italiane; sull'inquinamento dei laghi ed il suo effetto sul flusso turistico, presso i comuni lacustri ed i *campings*; sull'inquina-

mento delle spiagge e relativi costi di pulitura presso i comuni, stabilimenti ed alberghi costieri; sull'impiego di acque nell'industria: inchiesta svolta dall'Istituto di ricerca sulle acque del Consiglio nazionale delle ricerche ed ancora inedita.

La ricerca ha abbracciato il periodo 1968-1985 e si è proposta di stimare, sulla base di alcune valutazioni sui livelli di inquinamento delle risorse naturali (acque interne e costiere ed aria) e sulla loro probabile evoluzione nel tempo, i danni che ne derivano alle attività economiche che utilizzano quelle risorse, nonchè ai sistemi ecologici ed al patrimonio umano e materiale che sono influenzati dal fenomeno dell'inquinamento.

La stima dei benefici diretti derivanti dal disinquinamento, secondo questo studio, per il periodo 1968-85 (i dati sono in miliardi) è la seguente:

per il patrimonio dei beni culturali si passa da 36 miliardi a 134-158 miliardi;

per la salute umana si passa da 102 a 490 miliardi;

per l'approvvigionamento idrico per usi potabili ed industriali da 25 a 102-104 miliardi;

per il patrimonio ecologico da 47 a 95 miliardi;

per il turismo ed il tempo libero da 62 a 120 miliardi;

per il patrimonio immobiliare, beni ed attività varie da 49 addirittura a 143-602 miliardi.

Si avrebbe, cioè, secondo questi calcoli, un bene con una proporzione parametrica nel tempo pari a 333-473 miliardi nel 1968 e pari a 1.119-1.615 miliardi nel 1985. Ma nel sopra menzionato studio si afferma anche che il nostro deve considerarsi un Paese già seriamente inquinato. Non lo è certo, per fortuna, in modo omogeneo. Le zone più popolose e ricche risultano più colpite di quelle che lo sono di meno. Ma il danno è assai grave. Lo studio ENI-ISVET lo ha quantificato in 400 miliardi circa all'anno.

Afferma il professor Roberto Passino, autorevole esperto di problemi idrici, che « decine di migliaia di decessi all'anno sono dovuti all'inquinamento dell'acqua e dell'aria ». Almeno 11 milioni di sostanze tossiche si calcola che vengono riversate nell'atmosfera italiana. Mancano anche i provvedimenti per correggere questa realtà. Qualche provvedimento parziale c'è stato nel dopoguerra. Quattro anni fa è stata approvata la legge antismog ma solo il varo dei regolamenti applicativi l'avrebbe resa operante. Ebbene, a tutt'oggi soltanto il regolamento relativo al riscaldamento domestico è stato definito; non è stato invece possibile regolamentare delle misure contro le effluenze nocive degli impianti industriali e degli autoveicoli, e ciò per la forte opposizione industriale.

Quanto alle acque, le cose vanno ancora peggio. Si dice in uno dei rapporti dell'inchiesta: « Le acque di scarico vengono riversate disordinatamente ed irresponsabilmente da agglomerati urbani ed industrie nei fiumi, nei laghi e nel mare, compromettendone gravemente la qualità. La situazione è ulteriormente aggravata da altrettanto disordine ed irrazionalità nei prelievi. Il lago d'Orta, l'Olona, il Lambro, il Reno, il Ronco ed altri sono autentiche fogne di scarichi urbani ed industriali. Seria è la situazione di fiumi e laghi più importanti come l'Arno ed il Tevere, il lago di Varese e quello Maggiore.

La responsabilità della situazione — conclude il rapporto — ricade sulla classe politica e su quella amministrativa per non avere assunto in tempo utile, se non altro sull'esempio dei paesi stranieri, quei provvedimenti di carattere tecnico, amministrativo e finanziario che avrebbero potuto limitare il danno.

Lo schema di disegno di legge, troppo tardivamente presentato dal Governo al Parlamento, è una cattiva copia della legislazione straniera.

Il problema dell'inquinamento ha chiaramente una dimensione politica. Il fatto che una parte del Paese venga a soffrirne in modo maggiore, per esempio, fa subito pensare che gran parte dei danni dipende dalla mancata programmazione del territorio. Non c'è soluzione del problema se non in sede politica; ma quale dovrà essere la strategia? A questo punto il discorso diviene difficile; all'ENI hanno accuratamente cercato di non metterci il dito.

Ci sono elementi, tuttavia, che affiorano in modo trasparente dall'inchiesta e suggeriscono indicazioni interessanti. E andiamo all'aspetto esemplificativo. Prendiamo l'ultima eclatante notizia che ha sconvolto l'Italia: quella dell'approvvigionamento idrico della città di Ravenna, dove il grave inquinamento del fiume Reno ha provocato una situazione drammatica. Il comune ha infatti disposto il razionamento dell'acqua nella città e nella frazione di Marina di Ravenna e oggi sembra che si dovrà arrivare ad un razionamento ancor più drastico, poichè è stata decretata la chiusura dell'acquedotto che attinge all'acqua del Reno. Ravenna, così, sarà servita solo dal vecchio acquedotto di Torre Pedrera e, a causa della riduzione inevitabile della pressione, molte abitazioni situate ai piani superiori resteranno senza acqua.

I responsabili di questa situazione hanno dei nomi ben precisi e ancora una volta ritroviamo tra essi l'Eridania. Ma vale la pena di fare una panoramica ben precisa dello stato degli inquinamenti del fiume Reno. In questo corso d'acqua scaricano le acque « sporche » decine e decine di industrie, a partire da Porretta, dove si trova la Dravi Matteucci, per giungere poi nella zona di Marzabotto, con la cartiera Rizzoli, e a Casalecchio con l'industria Giordani. Infine, oltre alle numerose industrie — che non rammentiamo pe ragioni di tempo — vi sono gli zuccherifici di Argelato (Società italiana per la industria degli zuccheri), di S. Giovanni in Persiceto (Zuccherificio e raffineria di Mizzana) e Molinella (Zuccherificio Eridania). C'è poi da tener presente che vi sono anche gli affluenti nei quali scaricano altre industrie, come ad esempio la cartiera di Budano, sul Santerno, e lo zuccherificio Eridania di Massalombarda, sul Sillaro.

In definitiva, oltre agli inquinamenti di tipo organico (fogne e scarichi agricoli) e degli zuccherifici sopracitati, vi sono altri inquinamenti molto pericolosi (cianuri, cromi e altre sostanze) di cui non si è ancora accertata la fonte di provenienza.

Ho cercato, onorevoli colleghi, di portare elementi atti a dimostrare l'urgenza e la necessità di predisporre misure legislative adeguate. Non citerò altri esempi, come quello del cimitero le cui acque scolano in un lago del sistema alpino, quello del cloro solvente che si trova nelle piane in prossimità di Milano, eccetera.

I disegni di legge che stiamo discutendo, secondo me, se rispondono all'esigenza di un intervento immediato, certamente non affrontano alle radici ed in modo organico il problema. Sostiene il collega Noè, a pagina 3, secondo paragrafo della sua relazione che ci è stata distribuita, che si tratta di necessità passate. Ma è stata questa la politica di tutti i Governi che si sono succeduti alla direzione della cosa publbica del nostro Paese: si è sempre fatto l'intervento sotto la spinta degli eventi, quasi sempre drammatici e tragici, mai con una visione organica, programmata, ampia, capace di operare scelte precise. È avvenuto ciò per il suolo, per i fiumi, per gli acquedotti, per la montagna, per l'atmosfera e siamo ancora qui a discutere oggi sotto l'incalzare degli eventi, sotto la denuncia che ne ha fatto l'ENI con il suo noto studio, ma soprattutto sotto la denuncia appassionata che gli enti locali vanno facendo da più anni: come è avvenuto giorni orsono a Genova, nel contesto dell'ultima tragica alluvione che ha colpito il nostro Paese, e come è avvenuto di recente a Firenze, nel corso della premiazione di quella città con la medaglia d'oro al valor civile, quando il sindaco avvocato Bausi ha rappresentato la situazione nella quale si dibatte la città e i pericoli che incombono ancora su Firenze.

Ma come intendiamo affrontare il problema?

Ho detto prima che ci sono tre disegni di legge: uno presentato dal Governo, uno di iniziativa liberale e uno di origine comunista. I primi due quasi si identificano, o almeno non vi sono differenze sostanziali. La ultima stesura operata dal Governo e presentata a noi dal sottosegretario Zannier indubbiamente ha alcuni elementi di novità; prende in considerazione gli enti locali, prende in considerazione il concetto di bacino, recependo alcuni concetti che erano al centro del nostro disegno di legge. Prima di tutto il concetto di fondo: le acque devono es-

sere pubbliche; secondo: l'uso delle acque deve essere plurimo; terzo: l'organo che deve programmare l'uso delle acque.

Deve essere presa in considerazione questa nostra posizione, nel senso che le acque devono essere pubbliche e a disposizione piena della collettività. Ovviamente il problema delle acque deve essere valutato nel contesto della programmazione; purtroppo la nota previsionale del ministro Giolitti per il 1970-75 non ne fa cenno, anche se poi compare nel programma degli anni '80.

Noi riteniamo invece che il problema debba essere preso in considerazione nel contesto generale della programmazione del Paese per essere valutato nella sua interezza, senza compartimenti stagni, senza visioni differenziate.

Il problema, onorevoli senatori, non va risolto a valle ma a monte; cioè, il problema non va considerato solamente dal punto di vista della depurazione delle acque di risulta, ma va visto considerando le acque come un patrimonio che deve essere a completa disposizione della collettività.

Noi riteniamo anche che le regioni debbano e possano svolgere una loro funzione, lo abbiamo affermato nel disegno di legge da noi predisposto, e debbano incidere sul piano della concessione e dell'uso multiplo delle acque, sul piano della disponibilità e dell'accumulo delle acque stesse. A questo punto sorgerà il problema dei bacini, ma anche a questo si potrà trovare una soluzione organica e democratica quando alla loro gestione parteciperanno le regioni che ai vari bacini fanno capo.

Un altro aspetto che va attentamente considerato è quello del pagamento dell'acqua. Il sottosegretario Zannier ha fatto una proposta, che per la verità non so se sia stata ben valutata, di pagare l'acqua un centesimo a litro e quindi dieci lire a metro cubo. A nostro avviso, si tratta di un prelievo che non può essere fatto ovunque nella stessa misura ma deve subire variazioni a seconda che l'acqua venga consumata per usi personali, per la vita degli uomini, oppure venga usata per far funzionare i grandi trasformatori dei centri industriali.

Non possiamo mettere sullo stesso piano la Pirelli ed il bracciante agricolo della piana di Siracusa; il trasformatore di pomodori della valle del Sele non può essere parificato alla raccoglitrice di pomodori di quella zona; non può certo essere considerato alla stessa stregua Agnelli con l'operaio della catena di montaggio della FIAT!

Vi deve dunque essere una differenziazione nell'imposizione di questo prelievo, differenza che altri Paesi hanno cercato di operare. In Inghilterra, ad esempio, in base alla legislazione approvata sedici anni or sono, vi è in questo campo un'imposta *ad valorem*, si opera cioè un prelievo differenziato a seconda che l'acqua venga usata per consumi umani oppure diventi un bene produttore di ricchezza nelle mani dei gruppi monopolistici di quel Paese.

Questo è un principio che noi non respingiamo, anche se siamo convinti che il problema debba essere risolto in modo diverso, nel senso cioè che l'acqua come bene pubblico da mettere a disposizione della collettività, debba essere considerato alla stregua dell'aria, del territorio, di quei beni cioè che l'uomo deve assolutamente avere a sua piena e completa disposizione.

So che questi obiettivi si raggiungeranno con la creazione di una società socialista, comunque noi dobbiamo lottare perchè princìpi di questa natura comincino a farsi strada per liberare l'uomo ed il lavoro umano da tutti gli elementi di sfruttamento e sopraffazione oggi esistenti.

Noi riteniamo che questi concetti siano validi e debbano essere presi in considerazione dalla Commissione; ci rendiamo conto che su questo punto potremmo anche non essere tutti d'accordo, ma dal raffronto delle diverse tesi potrà venir fuori una legislazione in grado di incidere nella realtà del Paese.

I problemi esistono, non me lo nascondo: e concernono soprattutto l'uso dell'acqua per scopi energetici, agricoli, industriali, alimentari, eccetera, e quindi i finanziamenti del programma per l'utilizzo delle acque, i rapporti tra Stato e Regioni, la classificazione delle acque stesse.

Ebbene, noi ribadiamo il concetto già affermato nel disegno di legge da noi predisposto: siamo favorevoli agli *standards* ai quali faceva cenno il senatore Noè nella sua relazione, siamo favorevoli a che il problema dell'acqua venga visto in relazione alle riforme oggi in atto o allo studio nel Paese e che riguardano la sanità, la casa, il Mezzogiorno, l'agricoltura, la difesa della natura.

Comprendiamo che vi possono essere esigenze corporative, ma noi le dobbiamo combattere con forza e decisione; in questa stessa aula, nel corso delle udienze conoscitive, abbiamo capito quale sia la posizione dell'Enel, delle bonifiche, la posizione della direzione generale delle foreste e dei comuni montani, e di altri ancora. In ultimo, dobbiamo anche tener conto del contenuto delle 1.070 pagine dell'inchiesta De Marchi che è a nostra disposizione e che rappresenta un lavoro utile per tutti noi.

In conclusione, tuttavia, qual è la linea che va avanti, signor Sottosegretario? È l'indirizzo scelto dall'onorevole Medici, che emerge dalle varie conferenze, dai vari libretti che, di volta in volta, sono sottoposti alla nostra attenzione, i quali indicano chiaramente dove, in definitiva, si voglia andare a finire.

Vi è poi un'altra tendenza; quella della nixonizzazione dell'uso delle acque. Mi scuso per questo neologismo, ma non l'ho inventato io. Che cosa significa la nixonizzazione delle acque? È voler trasformare le acque di rifiuto in acque potabili, è la speculazione di carattere industriale che, ad ogni costo, si vuol introdurre in questo settore del nostro Paese e che verrà a costare, secondo i calcoli fatti dall'ENI-ISVET, varie decine di miliardi.

Qual è dunque la sostanza di tutta questa operazione? Ci si indirizza verso la costruzione di apparecchiature per la depurazione delle acque scaricando in tal modo sul consumatore, il semplice operaio, il contadino, l'impiegato, il costo reale di questa immensa opera che si vuole imporre al Paese.

Ebbene, noi siamo contro queste scelte e questa impostazione che si vuole porre in essere da parte di alcune forze del nostro Paese, siamo conto ciò che si vuole fare, ad esempio, ad uso e consumo dell'Esso standard o di altri. È inutile indire le conferenze per lo studio dell'inquinamento dell'acqua quando sono poi queste società, con i loro impianti, ad avvelenarla. Siamo sempre di fronte allo stesso problema: la società consumistica funge da specchio per le allodole!

Ripeto, noi non possiamo accettare una scelta di questo tipo e per questa ragione abbiamo predisposto un disegno di legge che, a mio avviso, offre seri elementi di riflessione per arrivare a qualcosa di unitario. In proposito, sarebbe forse opportuna la costituzione di una Sottocommissione che, prendendo in esame i tre provvedimenti attualmente dinanzi a questa Commissione, ne estrapolasse gli aspetti più positivi onde arrivare poi alla formulazione di un testo organico, espressione, per l'appunto, della volontà dell'intera Commissione.

Da parte nostra ci dichiariamo disposti ad ogni passo che si intraprenderà in questa direzione.

Ribadiamo comunque ancora una volta che per mantenere pure le acque occorre definitivamente regolamentarne l'uso imponendo la depurazione o la distruzione: primo, degli scarichi industriali liquidi e solidi, prevedendo per i liquidi la depurazione delle acque di scarico prima che queste raggiungano le acque pubbliche e imponendo la distruzione dei rifiuti solidi; secondo, la decantazione e la depurazione dei liquami di fogna urbani con impianti di depurazione prima dell'immissione nelle acque pubbliche, nonchè l'obbligo di costruzione per comuni o consorzi di comuni di inceneritori per la distruzione dei rifiuti solidi; terzo, la salvaguardia dei terreni limitrofi delle acque, sia per le colture che per gli allevamenti di bestiame e altresì per i trattamenti di fertilizzanti, anticrittogamici e antiparassitari. Trattamenti tutti che non soltanto producono l'inquinamento di acque di superficie, ma in qualche caso anche delle acque di falde freatiche; quarto, la difesa della purezza delle acque costiere dagli scarichi urbani ed industriali nonchè dagli scarichi

di navi petroliere e dei lavaggi di queste nell'ambito delle acque territoriali.

Un ultimo accenno e concludo, onorevoli senatori, va fatto in riferimento all'uso degli esterofosforici. In questo settore manca ogni prevenzione mentre proprio da questi prodotti viene il massimo danno.

Riuscirà la nostra Commissione a cogliere tutti questi importanti problemi ed a concretizzarli in norme di legge? Me lo auguro. Oggi nel nostro Paese è in atto un vasto movimento che si interessa al problema delle acque; in Puglia, ad esempio, oltre all'uso dell'acqua idropotabile si pensa alla sua utilizzazione irrigua; proprio in questi giorni, a Firenze, vi è stato un convegno sull'inquinamento delle acque e vi sono altre iniziative alle quali ho fatto dianzi riferimento. Vi sono, cioè, una serie di elementi dai quali si può partire ed i più qualificati credo che siamo noi, membri della 7ª Commissione del Senato, assieme ai colleghi della Commissione sanità, a dire una parola. Siamo infatti noi che stiamo discutendo il problema della difesa del suolo ed è proprio in questa visione organica che va inserito il problema delle acque.

Ripeto, noi siamo aperti e disponibili per valutare insieme tutta la situazione, siamo qui per rendere, con le forze democratiche avanzate, un servizio al Paese, alla collettività, ai lavoratori soprattutto, che da questi problemi sono e restano i più danneggiati.

P R E S I D E N T E . Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e rimessione alla Assemblea del disegno di legge:

« Erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori » (1419)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione del disegno di legge n. 1419. È presente il Ministro del tesoro che io ringrazio non solo per essersi offerto di venire di persona per trattare i problemi delle aziende municipalizzate di trasporto e dare maggiore tranquillità ai membri della Commissione, ma anche per la buona disposizione che ha dimostrato nel corso della riunione che, come ho detto prima, abbiamo avuto insieme al rappresentante del Ministero dei trasporti ed al relatore. In quell'occasione il ministro Ferrari-Aggradi ebbe ad esprimere il suo avviso favorevole in ordine alla necessità di prendere in considerazione una volta per sempre anche la situazione delle aziende di trasporto municipalizzate, salvo a farlo in un provvedimento globale perchè l'entità delle richieste, la stessa difficile situazione finanziaria di dette aziende e la nuova realtà regionale richiedono uno studio più approfondito. Comunque, ripeto, in quell'incontro il Ministro del tesoro ci autorizzò a dare conferma delle sue buone disposizioni in merito a quanto forma oggetto del disegno di legge di iniziativa dei senatori Trabucchi e Formica. Del resto il Ministro è qui presente e potrà darci ragguagli più precisi e responsabili.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro*. Signor Presidente, onorevoli senatori, innanzitutto desidero chiedere scusa per il ritardo; era mio intendimento venire prima ma non mi è stato possibile in quanto le riunioni delle Commissioni alla Camera dei deputati sono state spostate di un'ora. Inoltre ho dovuto partecipare sia alla riunione della Commissione bilancio che a quella della Commissione finanze e tesoro ove sono sorti tali problemi — e parlare di problemi per noi significa parlare di miliardi — che non mi hanno consentito di allontanarmi senza correre il rischio di vedere adottate alcune soluzioni che ritengo non opportune e non utili all'azione che andiamo svolgendo.

Ho accolto con piacere l'invito di venire in questa sede non solo per confermare quanto ha già detto l'onorevole Presidente, ma anche perchè desidero esprimere la mia fiducia di trovare in tutti voi un aiuto in avvenire. Questa mattina ho detto ai colleghi delle Commissioni finanziarie della Camera che avevo motivo di sperare che

non mi lasciassero solo a dibattere le situazioni, che poi sono le situazioni di tutti. A voi non chiedo di rinunciare ad agitare i problemi e a prospettare le cose come le vedete, ma confido che potremo trovare dei modi di impostare e risolvere le questioni, tali da garantire, nel contempo, sia le esigenze di cui questa Commissione si rende giustamente interprete, sia quella, fondamentale per il nostro Paese, di dar luogo ad un buon impiego del denaro pubblico.

Ho esaminato la questione delle aziende municipalizzate e ne conosco la consistenza, diciamo, e l'importanza. Nel comune di Roma — non rivelo alcun mistero — le aziende municipalizzate dei trasporti hanno un disavanzo di 50 miliardi all'anno. Sono convinto che non possiamo abbandonare questi problemi a loro stessi, ma dobbiamo avere il coraggio di affrontarli perchè, se li affrontiamo, riusciremo a determinarne la evoluzione in senso positivo; se non li affrontiamo ho l'impressione che andiamo incontro ad una forma di lassismo, di abbandono e di rinuncia a qualsiasi sforzo di miglioramento, e questo ci metterà di fronte a situazioni molto peggiori.

Ora quando e come si può fare questo? Noi abbiamo in vista due occasioni, ed io vorrei cogliere la prima di queste due occasioni. La prima è costituita dalla presentazione di quel rapporto sulla finanza pubblica per il quale noi abbiamo preso impegno e che confidiamo di assolvere il più rapidamente possibile. Nell'esaminare la finanza pubblica esamineremo anche tutta la finanza locale e, nell'esaminare la finanza locale, considereremo le situazioni che richiederanno l'intervento del Parlamento.

Oggi i comuni e le province hanno debiti per anticipazioni a breve termine con le banche, che superano i mille miliardi. La cosa non è tollerabile. Consentitemi di dire che un disordine peggiore di questo non si potrebbe concepire! Non c'è dubbio che dovremo intervenire anche con misure molto coraggiose per rimediare a tale situazione, ma da questo nostro rapporto risulterà altresì che detti enti hanno tuttora dei grossi disavanzi, mentre sappiamo che non assolvono in pieno i loro doveri e non garantiscono la completa efficienza di alcuni servizi pubblici che sono caratteristici del mondo moderno. Fra questi c'è anche il servizio svolto dalle aziende municipalizzate dei trasporti. Allora, quando noi andremo ad esaminare la materia, dovremo vedere come portare queste aziende su un piano di maggiore efficienza e di migliore funzionalità e, nello stesso tempo, esse dovranno, non dico imparare a colmare subito i loro disavanzi, ma impegnarsi poco per volta ad arrivare a posizioni più equilibrate o meno squilibrate possibile.

Ritengo, quindi, che verso la seconda metà di gennaio saremo in grado di fare una serie di proposte e di dire, nell'ambito di esse, il nostro pensiero per quanto concerne le aziende municipalizzate. Queste aziende ovviamente dovranno essere sottoposte a quelle indagini necessarie a stabilire le provvidenze da adottare, provvidenze che devono essere anche di carattere positivo, onde garantire un buon funzionamento ed una buona gestione.

La seconda occasione che abbiamo di fronte, che non sono in grado di dire quanto sia matura, è rappresentata dall'impegno ad affrontare, nel quadro delle riforme, anche il settore dei trasporti. Infatti finora abbiamo di fronte solo la riforma della scuola (per adesso dell'università), la riforma della sanità, la riforma della casa. Il riesame di tutta la finanza locale ci potrà consentire di presentare delle indicazioni e delle proposte di carattere costruttivo. Spero che la Commissione ci darà tutto il suo apporto per un buon impiego ed una maggiore efficienza di questo settore.

F O R M I C A . Le ragioni di urgenza che hanno spinto il Governo ed il Parlamento ad esaminare il disegno di legge n. 1419 pongono dei problemi che esistono sia per le aziende private che per quelle pubbliche o municipalizzate. A questo proposito debbo anzitutto constatare la stranezza dell'*iter* di taluni disegni di legge. Debbo ricordare, infatti, che al Senato, assegnato alla 5ª Commissione in sede redigente, figura un disegno di legge, presentato il 5 dicembre 1968 dal compianto senatore

Bertoli e da altri senatori del Gruppo comunista, che tratta materia identica di un altro disegno di legge, successivamente presentato dal collega Trabucchi e da me, precisamente il 15 gennaio 1970. Quest'ultimo disegno di legge, che reca il numero 1065, è stato assegnato alla 7ª Commissione permanente, in sede referente.

Ora noi abbiamo ascoltato l'intervento del Ministro del tesoro: indubbiamente vi è uno sforzo di comprensione, però abbiamo bisogno di avere maggiori certezze e soprattutto di determinare alcuni tempi. Mi spiego.

Il disegno di legge n. 1065 consta di alcune parti: una prima parte prevede un contributo statale di esercizio che in sostanza potrebbe essere equiparato a quello che si verrebbe a dare con l'approvazione del disegno di legge n. 1419 alle aziende esercenti gli autoservizi di linea per viaggiatori; una seconda parte prevede un contributo per gli investimenti; una terza parte riguarda la sistemazione, per i bilanci dal 1970 in poi, dei disavanzi delle aziende municipalizzate, che vengono inclusi nel disavanzo economico degli enti locali.

La legge stralcio che il Senato ha approvato, concernente il ripiano dei bilanci comunali per la finanza locale, sistemava per il 1967-1968-1969 i bilanci delle aziende municipalizzate, lasciando scoperto il periodo dal 1970 in poi. Mi permetto, pertanto, cogliendo il senso della proposta fatta dal Ministro del tesoro, di avanzare il seguente suggerimento conciliativo: stralciamo dal disegno di legge n. 1065, poichè l'onere è più rilevante, la parte che riguarda il contributo statale di esercizio, perchè sia definita successivamente, quando sarà sistemato il problema della riforma dei trasporti (del resto questo disegno di legge è stato presentato quando ancora non erano state istituite le regioni, per cui bisogna anche stabilire questo rapporto tra contributo dello Stato, assegnazione alle regioni, disfunzione degli enti di trasporto a livello regionale); esaminiamo, quindi, in sede referente, chiedendo nel contempo l'assegnazione in sede deliberante, ed approviamo le parti che riguardano i contributi per investimenti e la sistemazione dei disavanzi delle aziende dei trasporti (che vanno trasferiti al disavanzo economico degli enti locali dal 1970 in poi).

Le aziende municipalizzate dei trasporti hanno il problema urgente del rinnovo degli impianti: ormai non fanno più ammortamenti, non fanno più investimenti e la situazione è drammatica sotto questo aspetto. In sostanza, ritengo che potremmo chiedere con urgenza ed ottenere il contributo per investimenti (4 miliardi l'anno per trenta anni) il che non soltanto consentirebbe alle aziende municipalizzate il rinnovamento del materiale rotabile, ma avrebbe anche un rilevante effetto congiunturale in quanto permetterebbe di mettere in moto una massa di 80 miliardi di lire in investimenti. Da questo trarrebbe utile sollievo soprattutto l'industria del materiale rotabile ferroviario che attraversa attualmente una grossa crisi.

Ritengo dunque che si possa fare uno sforzo unanime per approvare il disegno di legge n. 1065, stralciando, ripeto, le norme riguardanti i contributi per investimenti per le quali, anche in considerazione del limitato onere finanziario — 4 miliardi l'anno per trenta anni — potrebbe essere richiesta, d'accordo con il Governo, la sede deliberante.

Resterebbe in tal modo impregiudicata la parte riguardante i contributi statali per lo esercizio, che rappresenta per il Tesoro un grosso onere, parte che potrà essere ripresa in sede di trattative per la riforma generale del sistema dei trasporti.

Mi pare che, adottando una soluzione di questo genere, diamo non solo dimostrazione di buona volontà e responsabilità, ma prendiamo soprattutto coscienza, in modo concreto, della situazione estremamente difficile in cui versano le aziende municipalizzate, non tanto sotto il profilo dell'esercizio quanto per i mancati investimenti da parte dello Stato da decenni a questa parte.

T R A B U C C H I . Non posso che dichiararmi sostanzialmente d'accordo con quanto detto dal senatore Formica.

Desidero solo aggiungere che il problema delle aziende di trasporto deve essere con-

siderato separatamente da quello delle altre aziende municipalizzate perchè ogni situazione deve essere valutata settore per settore; non si possono infatti accomunare insieme aziende municipalizzate farmaceutiche, di trasporto o di altro genere.

Per quanto riguarda le aziende di trasporto c'è un male che accomuna tanto quelle pubbliche che quelle private: il fatto è che il trasporto pubblico sta diventando sempre più la « carretta dei poveri » perchè è una attività che sta diventando una gestione di natura sociale. Ciò è ancora più importante per le aziende di trasporto cittadino in quanto esse servono di correttivo all'urbanesimo che, altrimenti, diventerebbe sempre più soffocante. Infatti, se non esistessero aziende di trasporto cittadino e suburbano, gestite prevalentemente da aziende municipalizzate, aumenterebbe la corsa dei pendolari, studenti, operai della periferia, verso l'urbanizzazione e, di conseguenza, si verificherebbero a carico dello Stato spese enormemente maggiori rispetto a quelle occorrenti attualmente per sostenere servizi che, ripeto, stanno necessariamente diventando i « servizi dei poveri ».

È vero che, oramai, si dice che i nostri operai stanno bene, che hanno la macchina, ma ci sono ancora tanti lavoratori il cui stipendio è tanto basso da consentire solo l'uso del mezzo pubblico che, necessariamente però, non deve avere un costo tale da privare l'operaio di una considerevole parte del suo stipendio solo per portarlo da casa sua al posto di lavoro.

Quando facciamo un discorso di questo genere non vogliamo parlare a vantaggio delle aziende di trasporto municipalizzate rispetto a quelle private o viceversa; vogliamo invece dire che il sistema dei trasporti, in generale, deve essere rivisto, deve cambiare direttiva.

Prendiamo volentieri atto di quanto ci ha detto il ministro Ferrari-Aggradi circa la presentazione al Parlamento di un rapporto sulla finanza locale, nel cui ambito saranno considerati anche i problemi delle aziende municipalizzate di trasporto urbano; per parte mia, aggiungo che in questo settore il non spendere significa spendere di più il prossimo anno. Infatti, non fare la manutenzione dei mezzi addetti al trasporto, lasciare cadere in rovina le linee, non porterà ad altro che ad un futuro aggravio di spesa; proprio per questo sostengo al necessità di favorire le spese di investimento richieste dal senatore Formica, la cui proposta mi sembra logica, giusta e rispondente, ripeto, agli stessi interessi economici dello Stato.

L O M B A R D I . Ritengo che i chiarimenti del ministro Ferrari-Aggradi e l'intervento del senatore Formica possano condurci se non oggi, per ovvie ragioni, ma alla ripresa dei lavori dopo le ferie natalizie, ad una conclusione positiva di questo dibattito.

Propongo pertanto agli onorevoli colleghi che intendevano a suo tempo chiedere la remissione all'Assemblea del disegno di legge n. 1419, di ritornare sulla propria decisione e di permetterci invece di approvarlo in questa sede oggi stesso, con l'impegno che il disegno di legge n. 1065, d'iniziativa dei senatori Formica e Trabucchi, sarà iscritto all'ordine del giorno della prima seduta della Commissione dopo le prossime vacanze.

M A D E R C H I . Prima di prendere una qualsiasi decisione mi pare che sarebbe opportuno conoscere il pensiero del Governo in relazione a quanto ha detto il senatore Formica. È per noi importante, infatti, conoscere questa posizione.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro*. A nome del Governo dichiaro che faremo il possibile per esaminare il problema di cui al disegno di legge Formica e Trabucchi per riferirne, dopo la ripresa dei lavori parlamentari, al Parlamento. Sono altresì d'avviso che questi problemi vanno affrontati in modo positivo; si tratta però di vedere come arrivare ad un'efficiente soluzione e come utilizzare il denaro pubblico nel migliore modo possibile. Non posso dirvi in questo momento che abbiamo a disposizione i 4 miliardi all'anno per 30 anni o che accettiamo la formulazione posta, e questo non per opposizione preconcetta, ma perchè non

ho esaminato il problema e non sono in grado di dare una risposta precisa.

P R E S I D E N T E . Per tirare un po' le somme e precisato che il disegno di legge n. 1065 non figura all'ordine del giorno, per cui è impossibile ogni formale deliberazione su di esso, direi di accogliere la proposta del senatore Lombardi di esaminare il disegno di legge Formica-Trabucchi alla ripresa dei lavori parlamentari nel prossimo gennaio. Nel frattempo il Governo sarà in condizione di esprimere la sua responsabile e definitiva opinione che oggi si trova nell'impossibilità di dare per troppe e giuste considerazioni.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro.* Non vorrei che domani qualcuno ci accusasse di mancanza di lealtà e quindi tengo a precisare fin d'ora che molto probabilmente il Governo farà delle proposte precise in merito, forse anche sotto forma di disegno di legge. Non posso impegnarmi a seguire una linea che apprezzo come iniziativa ma che non sono in questo momento in grado di valutare in tutta la sua portata.

P R E S I D E N T E . Vorrei dire, se posso così esprimermi, che all'ordine del giorno, più che il testo proposto sarà messo il problema, per cui le conclusioni potranno essere o sulla base del disegno di legge Formica-Trabucchi o sulla base di qualche altra iniziativa.

M A D E R C H I . Sarebbe bene che il Governo si impegnasse a presentare un disegno di legge.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro.* Per ora voi dovete basare le vostre decisioni su un fatto certo e su un fatto incerto; il fatto certo è il disegno di legge Formica-Trabucchi, il fatto incerto è l'iniziativa che il Governo eventualmente prenderà.

M A D E R C H I . Senza ripetere le nostre preoccupazioni, che d'altra parte risultano dai verbali e dalla richiesta di un dibattito sul traffico a Roma, in previsione del quale la nostra Commissione ha invitato il sindaco di Roma a farci pervenire alcune indicazioni, tenendo conto anche delle cose dette nel corso della precedente seduta, pur non volendo opporci in maniera preconcetta all'iniziativa, avanziamo la seguente proposta. Poichè diamo credito a quanto ha detto l'onorevole Ministro circa la presentazione, alla ripresa dell'attività del Senato, di una proposta del Governo, pensiamo che sia giusto, anche in considerazione dell'importanza che riveste la iniziativa governativa, rinviare la discussione del disegno di legge n. 1419 oggi all'ordine del giorno fino a che potremo affrontare anche l'altra faccia del problema e quindi potremo considerarlo in maniera organica, nel suo complesso, tenendo presente anche la nuova realtà che si è venuta a creare con le Regioni.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che è già stato approvato dalla Camera dei deputati ed in ordine al quale abbiamo avuto pressioni dalle stesse organizzazioni sindacali.

Questa mattina ho già risposto a due importanti interrogativi che la scorsa volta erano stati formulati. Il primo riguardava il contratto di lavoro. L'accordo sul contratto di lavoro è stato raggiunto e quindi il campo è sgombro da presunte azioni di ricatto (così erano state definite) nei confronti del Governo e della Commissione. Anche i sindacati hanno sottolineato l'urgenza di questo disegno di legge, tenuto conto che, per la particolare situazione di difficoltà nella quale versano oltre la metà delle aziende di questo settore, solo attraverso una sua rapida approvazione molte aziende potranno ricorrere al credito pubblico per ottenere quei fondi necessari a garantire, per lo meno, la copertura delle spese immediate, vale a dire le gratifiche natalizie, le mensilità arretrate e, se volete, anche i nuovi oneri derivanti dal contratto di lavoro. Chiedo in particolare che coloro che hanno proposto un ulteriore rinvio del provvedimento vogliano soprassedere alla loro richie-

sta, così che la Commissione possa oggi stesso arrivare all'approvazione, anche al fine di evitare movimenti di turbativa tra i lavoratori che, tramite i loro sindacati e tramite mio, hanno fatto in questo senso una amabile ma ferma pressione.

S A M M A R T I N O , *relatore*. Debbo rapidissimamente ricordare ai colleghi che il 10 dicembre, una settimana fa, nella mia veste di relatore del disegno di legge n. 1419, ebbi a dichiarare che il problema delle aziende municipalizzate di pubblico trasporto restava aperto alla coscienza e alla responsabilità di tutti noi e tutti noi assumevamo l'impegno di attingere in proposito il pensiero del Governo. Il pensiero e le ragioni del Governo li abbiamo appresi dal Ministro del tesoro, che stamane ci ha fatto dono della sua presenza. Trovo che il provvedimento dei colleghi Trabucchi e Formica traduce in termini concreti un pensiero politico-sociale che ci trova tutti ben disposti. Esso, peraltro — e bene ha fatto il Presidente a sottolinearlo — non essendo all'ordine del giorno della seduta non dovrebbe avere diritto di ingresso in discussione. D'altra parte, poichè la Commissione tutta si è trovata d'accordo nel riconoscere la gravità della situazione del settore, vorrei insistere affinchè oggi — anche in ordine a quanto il Sottosegretario ci ha detto, sottolineando il fatto che il disegno di legge n. 1419, oltre tutto, costituisce, in questi giorni, un certificato di credito per le aziende pubbliche e private di trasporto nei confronti degli istituti di credito ed altri enti finanziari — si voti il provvedimento all'ordine del giorno, con la fiducia che il Governo, entro la prima metà di gennaio, sarà pronto per affrontare il problema delle aziende municipalizzate di pubblico trasporto.

Insisto e sottolineo che, così facendo, noi renderemo un servizio alla vasta categoria di lavoratori delle aziende private, fermo restando l'impegno della Commissione ad affrontare, senza limiti di tempo o di spazio, il problema delle aziende municipalizzate alla prima occasione, dopo le ferie natalizie.

F A B R E T T I . Vorrei dire che ci rendiamo conto delle pressioni che sono state esercitate, ma che non accettiamo il principio che il Ministero dei trasporti possa agire sotto la pressione di un ricatto. Forse non si può dire che esista un ricatto, ma il provvedimento per quanto riguarda le sovvenzioni alle aziende private si è fatto strada attraverso lotte e pressioni.

Non accettiamo nemmeno, anche se ne prendiamo atto, il fatto che sarebbe stato raggiunto in questo senso un accordo con i sindacati. Noi siamo sensibili a questi accordi, ma siccome siamo legislatori non possiamo rinunciare alla nostra autonomia.

P R E S I D E N T E . Ne prendiamo atto per quando esamineremo altri provvedimenti interessanti i sindacati.

F A B R E T T I . I sindacati hanno la loro autonomia, noi la nostra. Probabilmente le organizzazioni sindacali che rappresentano i lavoratori dipendenti dalle autolinee private non hanno una sensibilità, che invece noi riteniamo di avere, in ordine alla situazione delle aziende pubbliche, per quanto riguarda l'aspetto economico, politico e sociale. Ragione per cui non riteniamo accettabile un provvedimento che non contempli una soluzione in parallelo anche del problema delle aziende pubbliche oltre che di quello delle aziende private. Quindi, come Gruppo comunista, non ce la sentiamo di avallare un disegno di legge che si occupa solo delle aziende private senza poter contemporaneamente approvarne uno a favore di quelle pubbliche.

Il collega Formica ha portato dei dati precisi: il disegno di legge n. 1419 è stato presentato alla Camera dei deputati nel 1968; quello dei senatori Trabucchi e Formica è del gennaio 1970. Non veniteci perciò a fare pressioni per l'approvazione rapida del provvedimento, quando avete lasciato passare tanto tempo senza risolvere un problema di cui conoscevate la drammaticità.

P R E S I D E N T E . Anche per rispetto alla Commissione prego i colleghi dell'opposizione di essere molto precisi, evitando di farci discutere per delle ore per poi arrivare a una conclusione prestabilita. È vostro

dovere, insomma, di chiarire subito le vostre intenzioni sul disegno di legge n. 1419.

M A D E R C H I . Non metta il carro davanti ai buoi, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Sono due giorni che stiamo discutendo attorno a questo problema, due giorni inutili, visto che eravate intenzionati fin dall'inizio a chiedere la rimessione del provvedimento all'Assemblea. Ditelo chiaramente almeno adesso.

F A B R E T T I . Noi chiediamo che il disegno di legge n. 1419 sia esaminato e approvato congiuntamente con quello per i dipendenti dalle aziende pubbliche.

P R E S I D E N T E . La proposta della maggioranza è diversa.

M A D E R C H I . La discussione finora svolta non è stata inutile, perchè ha tra l'altro permesso di accertare appunto queste posizioni diverse.

L O M B A R D I . Rivolgo la preghiera, a coloro che hanno intenzione di proporre la rimessione del provvedimento all'Assemblea, di ripensarci, richiamandosi a un senso di responsabilità, tanto più che il Gruppo della democrazia cristiana è d'accordo perchè, alla prima seduta della Commissione alla ripresa dei lavori, sia preso in esame il disegno di legge n. 1065, impegnandosi a trovare una soluzione positiva del problema, naturalmente lasciando al Governo di assumere la posizione che ritiene più opportuna.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro*. Il Governo si riserva una iniziativa propria su questo problema.

L O M B A R D I . Ciò premesso, mi domando: per quale ragione rinviare di un mese l'approvazione di un disegno di legge che potrebbe diventare subito operante dato che è già stato varato dalla Camera dei deputati? E ciò dopo i dati forniti dall'onorevole Sottosegretario ai trasporti, il quale ha tra l'altro precisato — su questo punto richiamo l'attenzione del senatore Fabretti — la diversità dell'impostazione dei due provvedimenti, in quanto da una parte — per gli autoservizi in concessione extraurbani — esiste una legislazione consolidata di interventi da parte dello Stato mentre per i servizi urbani — in genere municipalizzati — non si è mai fatto leva sull'intervento dello Stato. D'altro canto il problema dei trasporti pubblici assume una particolare delicatezza visto che si sostiene l'opportunità, per le aziende municipalizzate, di scaricare sui bilanci comunali utili o perdite della loro gestione.

Perciò, tolti di mezzo gli errori di impostazione in base ai quali si è accusato il Governo di non voler abbinare i due provvedimenti, credo sia molto utile non perdere tempo per l'approvazione del disegno di legge in esame, restando fermo che alla ripresa dei lavori prenderemo subito in esame il disegno di legge dei colleghi Formica e Trabucchi, per il quale penso sia unanime il desiderio della Commissione di giungere all'approvazione, sia pure con alcuni emendamenti e dopo che il Governo avrà espresso il suo parere in proposito.

M A D E R C H I . Credo vada senz'altro messo in evidenza come da parte almeno di un settore e del Governo si continui ad insistere sulla richiesta di approvare immediatamente il disegno di legge in discussione senza tener minimamente conto delle possibilità di un generale accordo sulla base delle proposte che da varie parti sono state avanzate. C'è stata infatti una proposta Formica che è stata respinta. C'è stata una proposta nostra di rinviare la discussione a quando il Governo presenterà l'altro provvedimento e anche questa non viene accolta. L'unico elemento al quale la maggioranza fa appello è un richiamo al nostro senso di responsabilità in base al quale dovremmo limitarci ad approvare il disegno di legge in esame nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento. Noi non possiamo compiere questa operazione per tutte le ragioni già esposte e comunque perchè non siamo disposti a consentire che il Governo continui ad andare avanti con leggi di

questo tipo. Occorre, infatti, affrontare i problemi nel loro complesso, in maniera organica e tenendo conto che non ci sono solo i dipendenti delle aziende private ma anche quelli delle aziende pubbliche, le quali non sono più in grado di assolvere i loro compiti per via dei continui provvedimenti amministrativi che il Governo impone attraverso le circolari.

F E R R A R I - A G G R A D I , *ministro del tesoro.* Il Governo ha agito in maniera tutt'altro che limitativa dell'attività delle aziende pubbliche, in quanto io stesso, esponendomi anche personalmente mese su mese, sono arrivato a dare fino a 15 miliardi di lire, uno sull'altro, a Roma. Altrettanto vale per Napoli, Messina e Palermo, cioè per tutte quelle città in cui le aziende municipalizzate continuano a dar luogo a perdite continue. Di contro, sapete benissimo che non siamo in grado di erogare finanziamenti alle aziende private, perchè, anche volendolo, non possiamo forzare le disposizioni che regolano l'attività della Cassa depositi e prestiti e degli altri istituti finanziari. Tutto ciò significa che, mentre i Comuni vanno avanti lo stesso, se non viene approvato il disegno di legge in esame le aziende private saranno messe in dissesto proprio sotto le festività natalizie.

A I M O N I . Se esiste veramente la volontà da parte di tutti i membri della Commissione di risolvere al più presto i problemi sia delle aziende a gestione privata sia di quelle municipalizzate, potremmo riconvocarci nei primi giorni di gennaio — anche prima della ripresa dei lavori parlamentari — per discutere congiuntamente i disegni di legge n. 1419 e n. 1065 in base alle proposte concrete che verrà a fare il Governo.

P R E S I D E N T E . Il rappresentante del Governo ha già fatto sapere di non poter essere pronto!

M A D E R C H I . Chiedo allora, insieme ai senatori Aimoni, Catalano, Fabretti, Cavalli, Venturi Lino, Bonazzi, Poerio e Raia, che il presente disegno di legge sia rimesso all'esame dell'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Poichè, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, un quinto dei componenti della Commissione ha chiesto che il presente disegno di legge sia discusso e votato dal Senato, il disegno di legge stesso è rimesso all'esame dell'Assemblea.

L'esame del disegno di legge proseguirà pertanto in sede referente.

La seduta termina alle ore 13,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ENRICO ALFONSI