

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

419^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 3 APRILE 1975

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente VENANZI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazione Pag. 19855

DISEGNI DI LEGGE

Approvazione della richiesta di dichiarazione d'urgenza:

« Proroga della legge 20 dicembre 1971, n. 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tuscania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (2007), d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori:

PRESIDENTE 19855
MURMURA 19855

MOZIONI

Seguito della discussione di mozioni (nn. 50, 52, 57, 58, 59, 61 e 62) concernenti la politica dei trasporti pubblici. Ritiro delle mozioni e approvazione di ordine del giorno

PRESIDENTE Pag. 19891
AVEZZANO COMES 19891
BASADONNA 19865
MADERCHI 19859, 19892
MARTINELLI, *Ministro dei trasporti* . . . 19877
SANTALCO 19876
* SEMA 19870
SGHERRI 19856

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

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10,30).

Si dia lettura del processo verbale.

R I C C I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 14 marzo.*

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

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di presentazione di relazione su domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, il senatore Pecoraro ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Majorana (*Doc. IV, n. 121*).

Approvazione della richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge:

« **Proroga della legge 20 dicembre 1971, numero 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Toscana e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (2007), d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione della richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge: « **Proroga della legge 20 dicembre 1971, n. 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tu-**

scania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 », d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori.

Ricordo che, a norma dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, alla discussione può partecipare non più di un oratore per ciascun Gruppo parlamentare.

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Onorevole Presidente, debbo sottolineare l'opportunità della dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge numero 2007 — dei colleghi Della Porta, Costa, Lisi e Barbaro — con cui, informandosi ad un principio di equità e ad altri precedenti in materia, si chiede la proroga di una legge vigente, la 1155 del 1971, per consentire la prestazione del servizio civile in sostituzione ed in surroga di quello militare ai giovani nati nei comuni di Toscana e di Arlena di Castro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge n. 2007. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Seguito della discussione delle mozioni (numeri 50, 52, 57, 58, 59, 61 e 62) concernenti la politica dei trasporti pubblici. Ritiro delle mozioni e approvazione di ordine del giorno

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozio-

ni nn. 50, 52, 57, 58, 59, 61 e 62, concernenti la politica dei trasporti pubblici.

È iscritto a parlare il senatore Sgherri. Ne ha facoltà.

S G H E R R I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il settore dell'aviazione civile sta attraversando una grave crisi, come, del resto, è apparso in tutta evidenza anche nella recente discussione che ha avuto luogo nell'8ª Commissione di questo ramo del Parlamento sul bilancio dei trasporti.

Si aggrava la situazione degli aeroporti che rimane sostanzialmente quella denunciata dal rapporto Lino. Un malessere e un turbamento profondi permangono tra il personale addetto a questo servizio, come dimostrano le dichiarazioni, i bollettini, le prese di posizione dell'Associazione piloti, dei sindacati e del personale. Avvengono ripetutamente scioperi nel settore, scioperi che creano un esteso e profondo disagio tra i passeggeri che perdono ore di tempo, coincidenze e scali internazionali e interni e ai quali nessuno risponde quando chiedono informazioni e spiegazioni sul perchè di questo stato di cose.

Tutto ciò, come è facile comprendere, getta un diffuso discredito sul nostro trasporto aereo, genera e alimenta posizioni qualunque su come vanno le cose nel nostro paese, a tutto danno della democrazia.

Tutto ciò è dovuto fondamentalmente alle pesanti ristrutturazioni riduttive operate unilateralmente dal padronato, in primo luogo dall'Alitalia, oltre che ad una totale assenza di iniziative da parte del Governo; è dovuto inoltre ad una grave mancanza di rispetto della libertà che si sostanzia in una manovra repressiva del padronato tendente a colpire i dirigenti sindacali più impegnati. A queste considerazioni che, del resto, abbiamo più volte ripetuto si risponderà forse che, malgrado tutto questo, il traffico aereo dell'Alitalia ha registrato sulla rete nazionale un aumento dell'8,8 per cento nei primi dieci mesi del 1974. Quindi gli italiani continuano a volare, volano male, con un coraggio che — mi si consenta di dirlo — rasenta

l'incoscienza, volano forse perchè non ne possono fare a meno. Del resto che in Italia si voli male lo riconoscono un po' tutti. Uno dei maggiori bubboni dei viaggi aerei nel nostro paese, assieme a quello costituito dall'insicurezza, è quello dei ritardi. Ormai in Italia non si sa nè quando si parte nè quando si arriva. A Fiumicino, lo scalo che è stato definito da qualcuno la torre di Babele, il 33,4 per cento degli aerei arriva con ritardi notevoli e ancora una volta la situazione di questo aeroporto si riflette sull'intera rete, su tutti i paesi collegati con l'Alitalia.

Ora, onorevole Presidente e onorevole Ministro, il recente mutamento di denominazione del Ministero doveva significare, come era ed è nell'auspicio di tutti, l'atteso coordinamento tra i vari settori; invece così purtroppo non è perchè la politica dei trasporti continua ad essere frantumata fra le molteplici competenze amministrative ancora esistenti in materia.

Appare evidente che manca la volontà politica di fare questo coordinamento. Il risultato, che è sotto gli occhi di tutti, è l'immobilismo e in questo contesto il settore dell'aviazione civile è ormai ridotto al rango di Cenerentola, come dimostra, fra l'altro, il bilancio dei trasporti che per quanto riguarda l'aviazione civile è sostanzialmente una arida elencazione di cifre di dubbia utilità e scarsamente significativa.

Ancora una volta rivolgiamo all'onorevole Ministro una domanda per sapere a quali scelte, a quali priorità e indirizzi sta lavorando il Ministero dei trasporti anche per il settore dell'aviazione civile. E facciamo questa domanda sottolineando il carattere, le esigenze sociali e generali del trasporto aereo e per questo pensiamo che sia quanto mai necessario e urgente intervenire sull'Alitalia che in questo settore fa il buono e il cattivo tempo senza discutere con nessuno.

Si sente parlare di riorganizzazione, di ristrutturazione, ma è legittimo domandarsi chi discute e chi controlla l'Alitalia. Si legge sulla stampa che l'Alitalia ridimensiona i voli internazionali; alcuni giornali addirittura pubblicano gli elenchi di voli e di scali nel nord e sud America che saranno soppressi,

altri dicono che l'Alitalia dovrebbe volare solo o prevalentemente sulle linee internazionali mentre l'ATI assicurerebbe i collegamenti sulle linee nazionali. Secondo indiscrezioni autorevoli si sa che nel 1974 il passivo della compagnia di bandiera è stato di circa 60 miliardi di lire. Si cerca di spiegare questo disavanzo affermando che è una manifestazione della crisi che travaglia da ormai 3 anni l'insieme dell'industria aeronautica, crisi che è stata aggravata dalle vicende petrolifere.

Ma nel caso dell'Alitalia, invece, i sindacati dicono che la crisi è stata aggravata da altri fattori, ad esempio dai troppi aerei che partono semivuoti da aeroporti clientelari, da certe manie di grandezza del passato, come il tentativo di competere a tutti i costi con alcune compagnie americane sulle rotte del nord Atlantico; altri, infine, sostengono che la crisi dipende da errori commessi nella scelta e nell'impiego della flotta o dallo sbaglio di gettarsi a corpo morto sulle rotte del nord Atlantico invece di concentrarsi sull'Europa, mercato che è sempre stato trascurato.

Vorrei ora chiedere, onorevole Ministro, se e in quale misura tutto ciò risponde a verità, come pensa di intervenire e se è fondata o meno la notizia che il Governo sta esaminando la possibilità di concedere all'Alitalia un prestito di 200 miliardi di lire a tasso agevolato, rimborsabile in più annualità, per far fronte alla situazione critica che sta attraversando la Compagnia, oltre, beninteso, al regalo di questi giorni che è dato dall'aumento del 10 per cento delle tariffe sulle linee aeree nazionali, aumento che entrerà in vigore dal primo maggio.

Da quanto sono venuto esponendo mi pare balzi evidente come non sia più ammissibile che la Compagnia di bandiera continui ad inseguire i propri sogni di grandezza senza che ad essa sia stata imposta dai competenti organi una linea compatibile e rispettosa degli interessi del paese, col risultato di gettarla nell'attuale grave crisi di cui il recente progetto di ristrutturazione della Compagnia è lo specchio fedele.

Occorre, pertanto, a nostro avviso, una decisa inversione di tendenza che punti su una riqualificazione della gestione del trasporto aereo specie nel settore dei voli *charters* e degli investimenti, in stretto collegamento con un piano generale degli aeroporti al fine di un rilancio della presenza italiana, finalmente svincolata da onerose sudditanze verso l'industria statunitense.

Si rende, inoltre, a nostro avviso, sempre più urgente, per garantire lo sviluppo e la sicurezza del trasporto aereo, il potenziamento e la crescita di servizi essenziali, come quelli antincendio e aeroportuali e del settore della sicurezza dei voli, servizi e settori che invece continuano tutt'ora ad essere trascurati e carenti e non sufficientemente potenziati.

Come sappiamo, nel 1973, venne approvata la legge Bozzi che prevedeva lo stanziamento di 220 miliardi per interventi urgenti in 27 scali. Di quel denaro non vi è ancora traccia. La citata legge Bozzi prevedeva inoltre che entro la fine del giugno scorso fosse presentato in Parlamento un secondo piano di riassetto da attuare tra il 1967 e il 1985. Ciò non è avvenuto e noi, onorevole Ministro, le chiediamo quali sono le cause di questo ritardo e ci chiediamo se ciò non dipenda forse dal fatto che anche per gli aeroporti funzionano le raccomandazioni e si esercitano pressioni.

Nel frattempo le condizioni degli scali aerei italiani sono e continuano ad essere precarie e pericolose. Sopra gli aeroporti italiani — è purtroppo il caso di dirlo — sono atterrate in primo luogo le nebbie della burocrazia e tutti sappiamo — perchè l'abbiamo più volte detto — che, se si applicassero con severità i regolamenti di legge, molti aeroporti italiani dovrebbero essere chiusi nel giro di ventiquattro ore. L'ultimo bollettino dell'Associazione piloti parla degli aeroporti e sostiene che la stragrande maggioranza, quasi la totalità di essi, è da dichiarare deficiente: per esempio il servizio antincendi svolto dall'aeronautica militare, invece che dai vigili del fuoco, contrasta con il preciso disposto della legge sulla protezione civile. In molti aeroporti

mancono gli inceneritori per i rifiuti scaricati dagli apparecchi durante le soste e l'assurdo è che di fronte a questa seria, preoccupante situazione nel bilancio del Ministero dei trasporti sono diminuite le spese relative al mantenimento degli aeroporti, al servizio di pulizia, di acqua, di quelli igienici e di vigilanza, così come sono diminuite le spese di attuazione dei corsi di preparazione, formazione, aggiornamento e perfezionamento degli ispettori di volo. Egualmente sono diminuiti gli stanziamenti per il funzionamento e l'attrezzatura delle squadre di lavoro dei compartimenti di traffico aereo e del laboratorio sperimentale per le ricerche scientifiche del compartimento del traffico aereo di Roma.

Potrei continuare con gli esempi ma quanto detto mi sembra sufficiente a dimostrare la validità di quanto richiesto dalla mozione che abbiamo presentato e l'esigenza di una nuova politica nel settore del trasporto aereo.

Onorevole Ministro, per quanto riguarda i trasporti ferroviari, vorrei richiamare rapidamente la sua attenzione su un problema grave ed urgente che riguarda la Toscana e, più in generale, il paese: intendo riferirmi alla direttissima. Lei ha avuto l'amabilità di rispondere sollecitamente ad una nostra interrogazione relativa alla direttissima e al suo attraversamento di Firenze. Purtroppo nella sostanza la sua risposta è stata negativa rispetto a quanto unanimemente richiedono la regione, gli enti locali, le organizzazioni sindacali e tutte le forze economiche e politiche democratiche fiorentine e la risposta stessa, come lei bene immagina, non poteva passare sotto silenzio perchè, come si sa, la costruzione della ferrovia, nei modi e nei termini decisi in gran segreto otto-dieci anni fa sulla testa degli istituti democratici fiorentini che non furono interpellati in proposito, modifica un ambiente tra i più famosi del mondo, turbando a fondo le sue caratteristiche urbanistiche poichè genera un pesante laccio ferroviario su Firenze ed il territorio fiorentino, ferendo mortalmente — non è esagerato dirlo — il tessuto della città.

Oggi sul « *Giorno* » è apparsa un'intervista del presidente della regione Toscana Lagorio, in cui si riafferma come la soluzione del problema delle ferrovie sfregi Firenze, deturpi certe zone della città, il paesaggio toscano e come non vi sia stata per questa decisione nessuna consultazione degli enti locali fiorentini. La cosa è tanto più sorprendente perchè lei, signor Ministro, con i rappresentanti della regione Toscana e della città di Firenze si era dichiarato pronto a discutere il tracciato che la nuova ferrovia deve subire in territorio fiorentino. Invece nella risposta alla nostra interpellanza si afferma che per ora sarà costruita la ferrovia come hanno deciso le Ferrovie dello Stato e poi in futuro si vedrà, se e quando il bilancio dello Stato avrà i soldi, di costruire una seconda linea, questa sotterranea, come chiedono i fiorentini.

Tutti sappiamo che il progetto della regione prevede l'uscita della galleria di San Donato ad ovest e non a nord e le gallerie — è facile capirlo — dei treni non sono tubi di gomma da voltare come si vuole a seconda del momento. Se il treno sbocca in direzione di Candeli, come vogliono le Ferrovie e come è stato progettato, non ci saranno modo e spazio per farlo tornare sotto terra. Questa è una verità che a Firenze ormai dolorosamente conoscono tutti.

L'aspetto paradossale della vicenda — mi permetta di rilevarlo, signor Ministro — è che tutta questa urgenza è sentita soltanto per il tratto che arriva a Rovezzano, mentre a tutt'oggi pare che nessuno si dia dato la pena di definire con chiarezza l'itinerario che la ferrovia deve percorrere da Sant'Andrea, cioè dalla periferia di Firenze in poi.

Allora, stando così le cose, cosa avverrà di Firenze e dei suoi rioni attraversati dalla ferrovia? È facile purtroppo prevedere che tutto sarà sconvolto con uno scempio le cui conseguenze saranno incalcolabili per Firenze e per il suo territorio. Si comprende da ciò quante e quali siano l'ansia e l'angoscia dei fiorentini e quanto legittimo e doveroso sia l'impegno degli istituti elettivi, delle forze politiche e democratiche perchè ciò non avvenga.

Non è quindi eccessivo e superfluo chiedere che si soprasseda e che nel frattempo lei, signor Ministro, venga a Firenze a vedere con i suoi occhi, assieme ai rappresentanti della regione, del comune, dell'amministrazione provinciale, delle forze democratiche i risvolti dell'impresa di cui lei ha ereditato — lo sappiamo bene — la responsabilità; venga a Firenze perchè sia chiaro a tutti che, nella dannata ipotesi dell'applicazione dei suoi decreti, si aprirebbero nuovi e drammatici problemi. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, la nostra iniziativa nel presentare una mozione sui trasporti, ha indotto tutti gli altri Gruppi a seguirci ed ha costretto i loro rappresentanti a sottoporre al fuoco della propria critica la politica dei trasporti finora portata avanti. Non poteva essere diversamente dal momento che tutti i governi italiani che si sono succeduti dalla ricostruzione ad oggi, in materia di trasporti, hanno compiuto la scelta di favorire esclusivamente l'iniziativa privata, riservando allo Stato il compito di intervenire per accollarsi i gravami o per riparare i guasti più pesanti che un'impostazione di questo genere ha prodotto.

La mia parte politica non ha trascurato mai l'occasione per denunciare continuamente come tale impostazione avrebbe ridotto il nostro sistema dei trasporti a qualcosa di inservibile, di inadatto e di inadeguato alle necessità di uno sviluppo ordinato del nostro paese.

Infatti oggi tutti assieme siamo costretti — maggioranza e minoranza, opposizione di destra e opposizione di sinistra — a rilevare la presenza di una profonda distorsione in tutto il sistema dei trasporti che proprio per soddisfare le esigenze della più forte iniziativa privata, quella del monopolio automobilistico, ha consentito investimenti di migliaia di miliardi nella costruzione di una rete autostradale che ormai tutti definisco-

no eccessivamente sviluppata, mentre quella ferroviaria è estremamente al disotto delle esigenze del nostro paese.

Da questa scelta è derivato un progressivo disimpegno dell'azienda pubblica sia per il trasporto delle persone che per il trasporto delle merci; settore questo che è rimasto di esclusivo appannaggio delle grandi società di autotrasporto legate, come tutti sappiamo, a doppio filo al monopolio dell'auto, con la conseguenza di un aumento costante del prezzo del trasporto.

E sulla base di questa linea politica abbiamo assistito anche al progressivo deterioramento dell'intera rete ferroviaria e alla creazione di situazioni insostenibili per le aziende di trasporto sia urbano che extraurbano alle quali addirittura, da parte di alcuni suoi predecessori, signor Ministro, è stato imputato il fatto di praticare delle tariffe politiche quando è noto che in tutto il mondo, in qualsiasi tipo di mercato, sia capitalistico che socialista, i trasporti metropolitani sono considerati un servizio di pubblica utilità che richiede quindi una politica tariffaria inferiore ai costi.

In conseguenza di tali orientamenti per riparare ai guasti prodotti dalla linea adottata, i vari governi che si sono succeduti in questo arco di tempo hanno avanzato delle proposte di provvedimenti che, in assenza di una visione globale del problema del trasporto, in mancanza di uno studio organico dell'intero sistema, senza una efficiente programmazione a largo raggio, sono sempre stati dei provvedimenti suggeriti esclusivamente dalle circostanze, caso per caso, per fronteggiare le situazioni ormai insostenibili e più disperate.

Tali provvedimenti perciò hanno sempre risposto essenzialmente al criterio dell'urgenza, al criterio del rimedio attraverso interventi che costassero il meno possibile, che comportassero cioè gli investimenti più limitati, e che dessero il più rapido e il massimo risultato possibile e quindi risultassero i più facilmente realizzabili.

Questi palliativi, signor Ministro, in effetti hanno fatto spendere al popolo italiano

somme enormi; sono risultati sempre estremamente costosi soprattutto in relazione agli effetti che si sono ottenuti e sono diventati essi stessi a loro volta causa di una maggiore difficoltà del sistema; hanno contribuito a precipitare nel caos l'intero sistema dei trasporti.

Solamente in occasione della discussione della recente legge 377 nell'agosto scorso, per iniziativa del Gruppo comunista, si è riusciti ad introdurre una norma che impegna il Governo a definire finalmente un piano generale dei trasporti come elemento indispensabile per consentire interventi utili, coordinati, capaci, insieme ad altre concomitanti misure, di avviare una nuova politica tesa al superamento degli squilibri settoriali e territoriali del paese e a garantire un efficiente sistema dei trasporti.

Ci sono voluti 26 anni per far passare un criterio valido per la determinazione degli interventi pubblici nel sistema articolato del trasporto.

In ogni modo consideriamo questo come un risultato della nostra azione politica, ma non ci facciamo neanche eccessive illusioni. Siamo consapevoli di aver introdotto finalmente una norma giusta che impone la preparazione di un piano generale dei trasporti, che però ancora non esiste. Ed è importante ricordare in questa sede che il Governo ha dovuto riconoscere finalmente la necessità di muoversi in modo diverso, di porre fine ad un metodo vecchio rivelatosi sbagliato che bisogna sostituire con un metodo nuovo scientificamente valido, capace di avviare una politica positiva, attiva nel campo dei trasporti, lasciando la possibilità al settore privato di intervenire ma secondo le linee di una programmazione che il Parlamento ed il Governo devono impostare. Possiamo constatare quindi che il problema di fondo di tutta la complessa questione dei trasporti siamo riusciti finalmente ad impostarlo correttamente. Si potrebbe osservare che per giungere a tale risultato, oltre ad un tempo lunghissimo, c'è voluta anche la crisi energetica che ha colpito tutto il mercato capitalistico e che ha messo in par-

ticolari difficoltà il nostro paese. Questa osservazione però non serve a cambiare lo stato delle cose e diventa del tutto superflua, anche se mette in maggiore risalto le gravissime responsabilità dei nostri governanti. Comunque intendo sottolineare che ora dovremmo agire in maniera coerente ed esprimere il massimo della nostra capacità di vigilanza per impedire che l'impegno che il Governo ha assunto e che il Parlamento ha preteso venga eluso.

Questo è il senso della nostra mozione; questo è quanto ha già richiesto il collega Piscitello e questo è quanto intendiamo rammentare all'onorevole Ministro ancora una volta perchè è nostra intenzione non dare tregua per ottenere la realizzazione degli impegni assunti. Vogliamo ricordarle, onorevole Ministro, non tanto perchè temiamo della sua memoria ma perchè conosciamo gli ostacoli che la sua stessa azione politica incontra all'interno del suo Dicastero, che entro il 31 dicembre 1976 dovrà essere presentato il piano generale dei trasporti previsto dalla legge n. 377 e che questa data non è poi così remota, come qualcuno potrebbe pensare. Il piano dei trasporti, se dovrà essere come noi vogliamo e come lo intendono tutti coloro che ad esso attribuiscono quel valore di impostazione capace di risolvere i gravissimi problemi del settore, se cioè dovrà essere il frutto di una consultazione di forze economiche, sindacali, produttive e sociali e non soltanto il frutto di una osservazione, sia pure attenta, di tipo tecnocratico, richiederà una grande consultazione, una ampia elaborazione dei suggerimenti che verranno avanzati dalle forze democratiche del paese e quindi un tempo abbastanza lungo. È necessario perciò che senza alcun indugio si dia inizio all'opera di raccolta dei suggerimenti, di discussione tra le forze interessate, di analisi delle proposte che verranno avanzate.

Siamo mossi a sollecitare l'inizio di questa azione perchè, dopo quanto è stato riconosciuto ed anche autorevolmente affermato in materia di trasporti dall'onorevole Presidente del Consiglio del precedente Governo

e dal Presidente dell'attuale, ancora una volta non si è fatto alcunchè di concreto per iniziativa dell'Esecutivo. Potremmo anzi dire che le sole proposte fatte dal Governo, tranne quelle relative al pacchetto concordato con i sindacati dei ferrovieri, sono da considerarsi delle vere provocazioni. Si è trattato infatti di provvedimenti suggeriti dalla logica della supremazia del monopolio dell'industria automobilistica, di nessun rilievo per il miglioramento del sistema dei trasporti. In oltre cinque mesi nemmeno questo ultimo Governo ha saputo presentare una sola proposta seria e coerente con gli impegni che erano stati assunti di fronte alle Camere. È toccato a noi comunisti prendere l'iniziativa e presentare un disegno di legge che trasferisse sul piano della concretezza gli impegni che erano stati assunti per la fornitura alle aziende di trasporto di 30.000 autobus. Lo abbiamo fatto, onorevole Ministro, perchè siamo convinti che questo sia uno dei problemi fondamentali per aiutare la nostra economia a risollevarsi e per garantire un diverso sistema di trasporto e anche un diverso modello di sviluppo.

Con i suoi elementi di novità, di urgenza, di rinnovamento dell'azione indispensabile per risparmiare sulle risorse energetiche, e quindi di risanamento dello scompenso esistente nella nostra bilancia dei pagamenti, abbiamo presentato la nostra proposta. Se è vero che attualmente più del 41 per cento degli autobus che sono in circolazione per il servizio pubblico conta più di dieci anni di vita e che un altro 14 per cento abbondante ne ha ancora più di sette; se è vero che mancano molto più di 30.000 autobus al parco rotabile delle aziende di pubblico trasporto; se è vero che l'industria automobilistica conosce momenti di grande difficoltà che possono essere superati soltanto garantendo la occupazione operaia attraverso un nuovo e più giusto orientamento della produzione, la nostra proposta è pienamente rispondente a questi fini.

Per questo chiediamo che il Governo si pronunci su tale importante problema, che rappresenta anche un punto nodale per l'av-

vio di una nuova politica del trasporto. Per questo, onorevole Presidente, noi chiediamo che la sua iniziativa la spinga a rivolgersi al Presidente dell'8ª Commissione perchè metta all'ordine del giorno la nostra proposta di legge.

Detto questo, certamente rimangono aperti ancora tanti problemi, molto gravi, in altri settori del trasporto. Non va dimenticato però che quello del trasporto urbano rappresenta uno dei nodi fondamentali al quale occorre prestare la massima attenzione, perchè è nel traffico urbano che si può trovare la parte maggiore, più notevole di risorse energetiche da risparmiare per aiutare il nostro paese a ritrovare un equilibrio economico.

Onorevole Presidente, è stato calcolato che soltanto a Roma, con l'attuale servizio di trasporto, un lavoratore impiega, in ogni annata, 50 giornate lavorative per recarsi al lavoro e per tornare a casa. Se si calcola che a Roma avvengono ogni giorno 3 milioni e 400.00 spostamenti e che di questi almeno 2 milioni e mezzo sono quelli effettuati per sole ragioni di lavoro, assegnando a ciascuno spostamento un periodo di soli 40 minuti (e sappiamo quante volte questi 40 minuti diventino addirittura ore ed ore a causa degli intasamenti del traffico che si verificano costantemente), si perviene al risultato che soltanto per gli spostamenti dovuti a ragioni di lavoro la collettività romana spende oltre un miliardo di lire al giorno.

Con una diversa organizzazione del trasporto pubblico, onorevole Ministro, questa spesa potrebbe essere ridotta di oltre la metà. Cosa possa rappresentare a livello nazionale una nuova organizzazione del trasporto urbano, lo si evince, signor Ministro, dall'esame dei seguenti dati: in Italia, nel 1974, l'83 per cento del totale dei viaggiatori per chilometro è stato trasportato dal mezzo privato e solo il 3,3 per cento dal servizio urbano, con gli sprechi, le inutili spese che si possono facilmente calcolare, con il danno formidabile che è stato apportato alla salute dei cittadini e alle nostre città.

Da qui nasce l'urgenza di affrontare la questione e di esaminare subito la nostra pro-

posta di legge. Noi non pretendiamo di aver presentato un testo perfetto, anzi siamo indotti a chiedere allo stesso Ministro e alle altre forze politiche il contributo necessario per migliorare questa nostra proposta e per arrivare ad una formulazione che risolva nel miglior modo possibile questo problema. Ma quello che chiediamo è di fare presto, di non perdere altro tempo. Per questa ragione abbiamo elaborato un testo snello, semplice, che nel pieno rispetto delle prerogative e delle attribuzioni proprie delle regioni e degli enti locali che, secondo la nostra proposta, hanno il compito di elaborare il piano di ripartizione degli autobus e che definiscono le commesse all'industria attraverso il contributo determinante dello Stato, assicura, senza oneri intollerabili per la finanza pubblica, in cinque anni la fornitura dei 30.000 autobus indispensabili per ottenere una modificazione del sistema di trasporto urbano.

Gli autobus che in questo modo verrebbero prodotti non inciderebbero su quella parte destinata all'esportazione, perchè la fornitura diluita in cinque anni consentirebbe all'industria di mantenere inalterate le quote destinate all'estero, contribuendo così a mantenere aperto il capitolo delle entrate nella bilancia dei pagamenti. Va inoltre rilevato che una fornitura così programmata, mentre offre garanzie che diversamente verrebbero a mancare sia nei confronti della produzione che delle aziende di trasporto, consentirebbe finalmente anche quella standardizzazione dei tipi che tutti gli oratori che mi hanno preceduto hanno richiesto e da tutti auspicata per ottenere con la razionalizzazione anche un notevole risparmio sulle spese.

Infine voglio sottolineare che attraverso la nostra proposta la formula di pagamento sia pure parziale dei veicoli da parte delle aziende crea le condizioni per facilitare anche il rinnovo del parco rotabile che, come ho avuto modo di indicare, è ormai estremamente invecchiato e che perciò ha bisogno di ampi interventi rinnovativi. Quindi, onorevole Ministro, se non ci sono ragioni che facciano ostacolo, a conclusione di questo

dibattito sarà opportuno che lei rivolga al Presidente della Commissione trasporti la richiesta che ho già formulato.

Insieme a ciò riteniamo che si debba dare rapida attuazione alla legge 377, perchè la azienda ferroviaria non è più in grado di far fronte alle accresciute necessità. Non intendo adesso parlare dei problemi collegati al trasporto dei viaggiatori che, tranne che per qualche corsa di lusso, non soddisfano assolutamente, malgrado l'impegno del personale dell'azienda delle ferrovie, l'utenza che arriva in certi momenti a dover sopportare ritardi e disservizi estremamente pesanti. Ricorderò soltanto la situazione dei pendolari i quali sono costretti, nelle grandi aree metropolitane, si può dire settimanalmente, a mettere in atto clamorose manifestazioni di protesta per ottenere almeno il rispetto dell'orario che in un'azienda di trasporti pubblici che si rispetti è il punto di partenza fondamentale. Intendo riferirmi invece al settore più scadente, il settore delle merci. Le ferrovie italiane — lei lo sa, signor Ministro, lo ha ricordato in Commissione — trasportano soltanto il 27 per cento delle merci trafficate mentre nella Germania federale, ad esempio, tale percentuale va oltre il 59 per cento. Ma, signor Ministro, perchè noi trasportiamo soltanto il 27 per cento delle merci? Perchè la rete è insoddisfacente, perchè essa è — come lei ci ha raccontato — ancora quella precedente all'unità d'Italia, perchè l'attuale rete risulta ancora il coacervo delle reti ferroviarie dei singoli Stati che esistevano prima di quell'evento; perchè, signor Ministro, ci sono tratti dove ancora i treni per le pendenze e per le curve devono marciare a velocità ridottissima; perchè, signor Ministro, mancano i carri ferroviari; perchè non ci sono carri specializzati; perchè non esistono le attrezzature moderne per garantire il trasporto rapido delle merci. Siamo senza carri refrigeranti, non abbiamo carri porta-containers, non ci sono carri per il bestiame. Le aziende ferroviarie degli Stati esteri minacciano addirittura di non mandare più i loro carri in Italia perchè appena arrivano noi li utilizziamo e non li rimandiamo

prontamente al paese di provenienza. Manca inoltre i raccordi tra la rete ferroviaria e il sistema portuale e aeroportuale. Non abbiamo un adeguato sistema di attrezzatura per utilizzare in maniera integrale il trasporto attraverso *containers* sia per via marittima che nei porti, che sulla stessa rete ferroviaria, perchè mancano i centri di smistamento che costituiscono l'elemento indispensabile per la utilizzazione di questo sistema di trasporti.

Solo creando queste attrezzature, signor Ministro, si potrà ottenere un aumento delle merci trasportate per ferrovia; solo in questo modo si potrà ridurre l'incidenza del trasporto sul costo delle merci. Bisogna attrezzarsi, bisogna fare rapidamente quello che non è stato fatto finora se vogliamo assicurarci il trasporto di quelle merci che sbarcano nei nostri porti, se vogliamo garantire l'avvio rapido di queste merci nelle varie località della nostra penisola, se vogliamo che, attraverso una efficiente rete ferroviaria, queste merci raggiungano gli altri paesi europei.

È stato ricordato che fra breve il canale di Suez verrà riaperto al traffico. Ciò comporterà un aumento delle merci che verranno scaricate nei nostri porti, se ci attrezzeremo. Se invece perderemo altro tempo prezioso, come faremo a rispondere positivamente all'accresciuta domanda che ci perverrà naturalmente? Arrivare in ritardo, signor Ministro, significherà autoescludersi dai traffici internazionali, significherà rinunciare a partecipare alla ripresa economica, significherà rimanere in coda fra i paesi industrializzati d'Europa. E il popolo italiano continuerà a pagare in maniera estremamente pesante le conseguenze delle scelte che la Democrazia cristiana ha finora fatto anche in questo settore. E pagheremo tutti insieme le conseguenze dell'arretratezza nella quale è stata mantenuta la nostra rete ferroviaria, come pure il nostro sistema dei trasporti, che in ogni paese civile costituisce invece l'indice della capacità di progresso e di sviluppo.

Qualcuno mi potrebbe obiettare che, disponendo di una fra le migliori reti autostradali, potremmo avvalerci del trasporto su strada e in tal modo partecipare a quell'opera di ricostruzione economica che ognuno di noi auspica. Ma ciò potrebbe esser vero se il trasporto su strada non implicasse le spese per i carburanti, se il trasporto su strada costasse, se non meno, almeno quanto quello su ferrovia. Invece non è così; sappiamo che se nel prossimo quinquennio si avrà un ulteriore aumento del trasporto merci di 60 miliardi di tonnellate-chilometri, una semplice comparazione fra i costi del trasporto ferroviario e quelli del trasporto automobilistico ci fa comprendere come la realizzazione di tempestivi e opportuni investimenti nella rete ferroviaria si trasformi immediatamente, nel giro di pochissimo tempo, in una grossa economia, dell'ordine di molti miliardi. Basterebbe pensare solo a quanto si riparmierebbe se il trasporto degli alimentari, oggi effettuato pressochè totalmente per via stradale e gravato perciò per circa il 40 per cento del suo costo dalla voce trasporto, potesse essere effettuato per ferrovia. Con ciò non vogliamo dichiarare evidentemente guerra al trasporto su strada; siamo anzi convinti che tale mezzo di trasporto dovrà continuare anche in futuro ad assicurare il proprio contributo al sistema generale dei trasporti, ma per i percorsi, per le merci, nelle occasioni che il piano generale dei trasporti indicherà, nei casi cioè in cui tale mezzo risulterà il più vantaggioso.

A nostro giudizio, quindi, il problema non va visto in termini alternativi, o strada o ferrovia. Siamo convinti, invece, che in una società che non voglia continuare a commettere errori gravi come quelli che sono stati finora commessi dal Governo e voglia evitare sprechi enormi sia compito precipuo del Parlamento, della pubblica amministrazione coordinare i vari settori del trasporto integrandoli in modo da utilizzare sempre, volta a volta, quello più rispondente all'interesse della collettività offrendo all'utenza, insieme ai costi più bassi, anche il servizio più efficiente.

Per fare questo è necessario intanto dare attuazione alle leggi che regolano la materia ed è sintomatico, signor Ministro, che al suo Ministero la direzione del coordinamento del sistema di trasporto sia nelle condizioni che tutti conosciamo. Da tempo la legge sull'autotrasporto, per esempio, attende il regolamento di attuazione ed è grave, signor Ministro, che i termini siano scaduti senza che tale legge abbia trovato applicazione.

Che cosa si fa al Ministero dei trasporti? Perchè si è proposta al Parlamento una data se si sapeva che non la si sarebbe potuta rispettare? In conseguenza di questo fatto le tariffe a forcella, unico elemento valido per una migliore politica del settore dell'autotrasporto, sono rimaste inapplicate. Chi si avvale di questo stato di cose? Personalmente ritengo che tutto ciò favorisca soltanto le grandi società di autotrasporto e se è così che si deve spiegare il ritardo con il quale si procede al Ministero dei trasporti nell'elaborazione del regolamento cui ho fatto cenno, desidero invitare l'onorevole Ministro ad intervenire perchè questi ritardi vengano rapidamente colmati.

Signor Ministro, per la stima che nutro nei suoi confronti mi permetto di darle un suggerimento: non dia pace ai suoi funzionari. Essi sono stati abituati per troppo tempo a prendere delle decisioni autonome contro le decisioni prese dal Parlamento. Faccia di tutto, signor Ministro, perchè queste domande che le rivolgo da qui ma che sono sulla bocca di tutti i cittadini italiani non possano più essere formulate e contemporaneamente, signor Ministro, si ponga fine alle manovre che fanno soltanto perdere tempo correndo dietro alle targhe, dietro i congegni di sicurezza e che servono soltanto a estorcere nuovo denaro dalle tasche degli automobilisti senza contribuire minimamente a migliorare il sistema dei trasporti nè a snellire il traffico nei centri urbani, nè tantomeno a rafforzare la fiducia dei cittadini nell'opera del Governo.

Il paese, signor Ministro, attende molto dalla capacità del Governo per superare lo stato di crisi economica esistente, per realiz-

zare una nuova politica del trasporto rispondente alle necessità di sviluppo e di rinnovamento della nostra economia.

Più che per denunciare la inattività mostrata finora, siamo qui per contribuire, nel limite delle nostre capacità, si intende, a intraprendere strade nuove, strade più giuste che pure erano state indicate nelle dichiarazioni del Governo ma che ancora non sono state imboccate. La stessa nostra iniziativa parlamentare va vista in questo senso, si muove in questa direzione. Le nostre iniziative sono sempre positive, costruttive anche se critiche per l'inerzia del Governo. Quindi occorre non perdere altro tempo, bisogna affrettarsi perchè i problemi urgono, richiedono soluzioni rapide, adeguate e soprattutto un'inversione di tendenza che ancora non si riesce ad imprimere alle varie iniziative. Non possiamo ad esempio assistere impassibili ai ritardi, onorevole Ministro, del suo Dicastero ed accettare contemporaneamente la fretta che invece dimostra il Ministro dei lavori pubblici quando, in sede di consiglio di amministrazione dell'ANAS, approva ulteriori spese per le autostrade che tutti diciamo che non devono essere ulteriormente estese. L'onorevole Ministro dei lavori pubblici, ignorando che tutte le parti politiche hanno detto basta a questo tipo di investimenti, in ogni riunione del consiglio di amministrazione dell'ANAS approva per moltissimi miliardi nuove opere autostradali, non tenendo conto del fatto che presso la nostra Commissione è in corso un'indagine su questo problema, che ancora non si può concludere per l'assenza del ministro Bucalossi che non abbiamo ancora avuto il piacere di ascoltare una sola volta.

Noi facciamo carico alla sua responsabilità, signor Ministro, in qualità di coordinatore dell'intero sistema dei trasporti, del fatto che miliardi e miliardi continuano ad essere inutilmente impiegati nelle autostrade, mentre la rete ferroviaria, quella aeroportuale, quella portuale, la stessa viabilità ordinaria del nostro paese presentano carenze così gravi da mettere in difficoltà e da rendere incoerente l'intero sistema dei trasporti.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue M A D E R C H I) . Dove si vuole arrivare con questo metodo? Dove vuole arrivare il Ministro dei lavori pubblici? Dove vuole arrivare l'ANAS, non solo contraddicendo impegni del Governo ma muovendosi su una direttiva che personalmente considero folle? Abbiamo ascoltato recentemente su questi problemi il direttore dell'ANAS, il presidente della Società autostrade, il presidente dell'AISCAT che hanno detto come le società autostradali si trovino sull'orlo del fallimento; è stato detto che le società autostradali, per una serie di ragioni che è inutile qui stare ad elencare, ma tutte imputabili all'impostazione politica che a questo problema ha dato il Governo a maggioranza democristiana e che testimoniano il fallimento del meccanismo di finanziamento, sono in una situazione difficilissima: oggi le società autostradali non trovano più la possibilità di eseguire nemmeno le opere di manutenzione perchè hanno esaurito ogni margine di bilancio per pagare i mutui che già sono stati contratti. Anzi ci è stato detto dal presidente della AISCAT che non si sa come fare per fronteggiare le prossime scadenze e si è quasi fatto comprendere che qualcuno presenterà qualche proposta di legge in proposito.

Di fronte a questo fallimento totale, non solo sul piano della utilità dell'impresa — ma non si può parlare di imprese; questo sono infatti imprese da niente, capaci di operare solo con la granzia dello Stato che paga sempre, in ogni circostanza: come è caratteristica delle imprese italiane che non sanno far nulla da sole se non c'è lo Stato dietro di loro a sorreggerle — lo Stato continua ad approvare nuovi investimenti garantendo quei mutui che si sa in partenza che non potranno essere pagati. Le pongo una domanda, signor Ministro, e lei in materia è estremamente avvertito. Non siamo per caso di fronte ad una frode nei confronti dello Stato che

quando li approva sa che quei mutui non saranno pagati? È urgente provvedere. Bisogna immediatamente far cessare questo scandalo. Intervenga, onorevole Martinelli, per reclamare la fine di questi inutili, dannosissimi investimenti, per ottenerne la sospensione, per reclamare al suo Dicastero gli investimenti necessari per migliorare la rete ferroviaria, per pretendere i fondi che finora le hanno negato e che occorrono per rendere sicuramente agibili i nostri aeroporti, per avviare finalmente una vera politica dei trasporti che aiuti la nostra economia a riprendere quota. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

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

B A S A D O N N A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo l'ampia ed approfondita illustrazione della mozione presentata dal Gruppo del Movimento sociale-Destra nazionale fatta dal senatore Crollalanza, che ha già esaminato lo stato dei vari settori dei trasporti collettivi in rapporto alla situazione creata dalla crisi energetica ed i problemi del loro coordinamento attraverso apposite strutture, al fine di favorire la ripresa economica del paese, mi accorgo di avere ben poco da aggiungere. Pertanto limito il mio breve intervento ad alcuni aspetti del problema dei trasporti ed in primo luogo alla congestione del traffico urbano che è collegata al piano di costruzione di 30.000 autobus, con il quale si intende almeno in parte contenere questo grave fenomeno.

È un problema che interessa tutto il mondo civile, ma che raggiunge dimensioni assai gravi in Italia ed in modo particolare nelle maggiori città del Mezzogiorno. La congestione del traffico, come è noto, determina una sempre più bassa velocità di trasporto e richiede, quindi, un costo crescente che

è causa per i mezzi pubblici non soltanto dei disavanzi di gestione delle aziende autofilotranviarie, ma dell'impossibilità di assolvere la funzione che ad esse è affidata.

Accanto alle conseguenze negative sul piano economico vanno considerate quelle di natura sociale e politica quando vengono vanificati i vantaggi raggiunti dai lavoratori con la riduzione dell'orario di lavoro in gran parte assorbito dalle crescenti dimensioni dei tempi di spostamento. In queste condizioni per attuare proficuamente il trasferimento di utenza dai trasporti privati a quelli pubblici occorrono anche altri provvedimenti, oltre agli autobus previsti, che favoriscano il movimento dei mezzi ed assicurino ai trasporti pubblici un'adeguata funzionalità ed efficienza. Altrimenti gli autobus in più, non trovando una razionale utilizzazione, appesantirebbero le passività delle aziende di trasporti e finirebbero per aggravare la congestione del traffico. Perchè il limitato potenziamento previsto attraverso il piano degli autobus possa essere attuato con risultati proficui è necessaria una politica rivolta a contrarre l'impiego delle auto private, nel cui esclusivo sviluppo negli scorsi anni, con il conseguente abbandono del mezzo pubblico, risiede la causa principale della congestione del traffico urbano. Con ciò non si intende affermare che debba arrestarsi lo sviluppo delle automobili, occorre che sia contrastata l'exasperazione del loro impiego e comunque questo troverà un limite invalicabile nella rigidità dello spazio disponibile nelle città.

La soluzione va ricercata in un razionale coordinamento tra i trasporti pubblici e quelli privati, creando a favore degli uni e degli altri adeguate infrastrutture che ora mancano, operando in modo da affrettare un'inversione di tendenza nella domanda di trasporto rivolta ad un sempre maggiore impiego di quello collettivo.

Non è superfluo precisare che a questo scopo occorrono provvedimenti a medio termine ed altri a breve e che tra i primi va compreso il potenziamento dei trasporti in sede propria attraverso la costruzione di reti metropolitane e l'ammodernamento delle linee ferroviarie a servizio dei trasporti pro-

vinciali e regionali. Infatti è stata la diffusione delle metropolitane nelle grandi città europee e statunitensi in misura di gran lunga maggiore rispetto a noi che ha consentito di avviare a soluzione il problema dello spostamento degli abitanti, nonostante il forte sviluppo della motorizzazione privata avvenuto in epoca precedente e spesso in misura più ampia che nel nostro paese.

Certo in Italia non si lamenterebbero difficoltà così gravi di traffico se in tempo si fosse provveduto a realizzare almeno nelle città maggiori adeguate reti metropolitane dopo quella costruita a Napoli 50 anni fa, che pur essendo un tronco ferroviario per collegamenti nell'ambito urbano ha assolto un compito prezioso. Dopo quella sono state realizzate successivamente quelle di Milano e di Roma. Il graduale incremento del numero dei viaggiatori delle tre reti operanti in Italia, mentre simultaneamente diminuisce il traffico sui trasporti in superficie, costituisce una conferma dell'efficacia dei trasporti in sotterranea ai fini di sottrarre i viaggiatori ai trasporti individuali di superficie e di decongestionare il traffico urbano.

Ma le metropolitane — come l'esperienza insegna — non possono certo essere realizzate in tempi brevi. Per consentire nel frattempo ai trasporti pubblici di assolvere il proprio compito in maniera economicamente accettabile anche quando man mano si aumenterà il numero degli automezzi è necessario intensificare l'adozione di provvedimenti di agevole attuazione, d'altra parte già sperimentati in tutte le città maggiori e che riguardano la competenza degli enti locali e comprendono, come è ben noto, corsie riservate, arterie per soli veicoli pubblici, itinerari preferenziali continui, zone verdi, zone disco, zone pedonali, eccetera, nonchè sistemi sempre più aggiornati di regolamentazione del traffico.

Tutti questi provvedimenti insieme ad altri sono rivolti a scoraggiare l'uso del mezzo privato e a indurre il cittadino a servirsi del mezzo pubblico e ad evitare che strade e piazze siano sempre più ingombre di autovetture; e ciò nell'interesse dell'intera collettività.

È in questa direzione che occorrerebbe procedere con maggiore impegno e nuove iniziative, al fine di ridurre i costi di spostamento e affrettare il decongestionamento del traffico urbano, modificando la domanda di trasporto, che oggi è soddisfatta per il 70 per cento con mezzi individuali, con la prospettiva di raggiungere l'80 per cento con 20 milioni di vetture nel 1980, malgrado le limitazioni imposte dalla crisi automobilistica, mentre nel 1960 il numero di autovetture non raggiungeva i 2 milioni. E ciò anche al fine di conseguire un notevole risparmio energetico con favorevoli riflessi sulla bilancia dei pagamenti. Basti considerare che un'automobile interamente utilizzata con quattro passeggeri a bordo richiede un consumo energetico per passeggero al chilometro da quattro a dieci volte superiore a quello del mezzo pubblico, secondo il tipo, dall'autobus al treno. Queste sono valutazioni contenute nelle relazioni rese dal senatore Rosa alla Commissione bilancio del Senato nell'ambito di una indagine sull'approvvigionamento di alcune materie prime che ha portato a conclusioni di notevole interesse, delle quali bisognerebbe tener conto.

Quando poi si considera qual è l'effettiva utilizzazione media delle macchine che prevalentemente continuano a servire ad una sola persona, secondo abitudini che non hanno subito modifiche apprezzabili malgrado l'ascesa del costo della benzina, si possono facilmente dedurre le dimensioni del risparmio che può ricavarsi da una tale politica.

Anche da queste prospettive deriva l'esigenza di scoraggiare l'impiego delle auto private e di avviare verso i trasporti pubblici, sia quelli urbani che quelli ferroviari, una maggiore aliquota della domanda di mobilità da parte della popolazione compatibilmente con le caratteristiche viarie e gli spazi disponibili.

Ed è sempre nell'ambito di questa politica dei trasporti connessa al problema energetico che si inserisce la tendenza sul piano economico al trasferimento della mobilità dalla gomma alla rotaia, sia per le merci che per le persone, nei collegamenti esterni ai centri urbani, sulle lunghe distanze.

Per favorire la tendenza all'impiego del mezzo pubblico è necessario anche offrire una alternativa valida di scelte all'utenza, migliorando il servizio pubblico ed integrando e perfezionando la dotazione degli automezzi.

Per quanto riguarda il traffico urbano, le aziende autofilotranviarie, quasi tutte in condizioni di dissesto finanziario, non sono certo in grado di potenziare il proprio autoparco e migliorare i servizi con mezzi propri. Si pensi all'ATAM di Milano che ha un disavanzo di fine esercizio di 80 miliardi o all'ATAN di Napoli con un *deficit* di 55 miliardi, che peraltro non viene giudicato, in rapporto alle altre città, molto alto in considerazione dello sviluppo complessivo delle strade strette non idonee a trasporto pubblico e al grado di congestione inammissibile sia dal punto di vista economico che sul piano di una condizione accettabile di convivenza civile.

In Campania come in altre regioni, le condizioni finanziarie non solo hanno suggerito l'accantonamento dei piani di miglioramento, ma hanno anche messo in crisi la stessa manutenzione in quanto vi sarebbero difficoltà anche per l'acquisto dei pezzi necessari alle riparazioni. Invece di migliorare il servizio in alcune città si sopprimono delle linee, rendendo ancora più disagiata l'impiego dei mezzi pubblici. Infatti i passeggeri sono costretti a soste sempre più lunghe nelle ore di punta e trovano vetture sempre più affollate, a volte in maniera allucinante e certamente incivile.

Questo spiega perchè la richiesta del mezzo pubblico, malgrado il livello delle tariffe, è andata declinando negli scorsi anni; soltanto nel 1974 (mi riferisco a Napoli) in conseguenza della crisi energetica si è manifestata una inversione di tendenza espressa però da valori assai modesti. Se non si vuole compromettere definitivamente la politica del decongestionamento urbano, che è essenziale per la sopravvivenza delle città maggiori del Sud, e se non si vuole giungere alla paralisi economica di alcune città, si deve andare avanti nell'attuazione del piano che dovrà attribuire alle regioni, secondo le esigenze delle varie città, una congrua

assegnazione di autobus a spese dello Stato. In attesa che lo Stato si decida, la regione Lombardia intanto, come si è appreso dai giornali, ha deciso l'acquisto di 500 autobus utilizzando risorse nell'ambito del proprio bilancio. In linea generale però fino a questo momento le regioni, almeno quelle del Sud, hanno potuto operare assai poco nel settore dei trasporti, benchè la relativa competenza sia stata trasferita ad esse tre anni or sono. Esse si sono limitate ad alcune leggi, peraltro non applicate, ed a fronteggiare alla meglio le situazioni di emergenza che si vanno moltiplicando. Gli ostacoli all'attuazione di una politica concreta in questo settore risiedono non soltanto nella carenza delle competenze trattenute e nella limitatezza delle risorse disponibili, ma anche nella mancanza di piani di assetto territoriale che costituiscono la premessa indispensabile per un'organica ristrutturazione del sistema dei trasporti pubblici. In attesa che tali piani vengano definiti e che le regioni dispongano dei mezzi finanziari necessari, la situazione va rapidamente deteriorandosi.

Ho detto all'inizio che il problema del congestionamento del traffico urbano interessa in maniera particolare il Mezzogiorno non solo perchè nelle zone a più basso reddito l'onere aggiuntivo connesso al costo degli spostamenti si fa sentire di più, ma anche perchè questo costo, particolarmente nel capoluogo campano, raggiunge i livelli più elevati. Ciò deriva dalla scarsità delle superfici viarie utilizzabili, dall'alto indice di motorizzazione privata, dall'eccezionale commistione di funzioni e servizi che determinano una velocità di spostamento di cinque o sei chilometri all'ora. Non appare quindi assurda per Napoli la previsione formulata qualche anno fa in un convegno di amministratori locali, durante il quale si disse che un bel giorno la circolazione si bloccherà a tal punto che tutti dovranno abbandonare i loro mezzi per la strada e tornarsene a casa a piedi, sempre che l'aria inquinata dai gas di scarico permetta questo ultimo sforzo.

In queste condizioni anche la congestione del traffico urbano si aggiunge alle altre cau-

se che hanno determinato il calo del turismo estero, specie nel Mezzogiorno, dove peraltro il turismo continua a restare una delle più valide prospettive economiche. Altre cause di questo declino, come è noto, oltre a quelle di carattere economico-generale, sono da considerarsi le carenze infrastrutturali che incidono nei trasporti ferroviari, aerei, marittimi e fluviali.

Ancora oggi gli spostamenti nel Mezzogiorno con l'impiego delle ferrovie risultano scomodi ed onerosi, sia in termini di tempo (aggravati dai consueti ritardi), sia per le condizioni di viaggio che non appaiono certo sufficientemente confortevoli. I progetti di potenziamento e razionalizzazione di alcuni tronchi ferroviari e di linee minori, da tempo in discussione, dovrebbero essere affrontati con il piano poliennale delle ferrovie assieme alla ristrutturazione dei tronchi di avvicinamento ai grandi centri a favore del traffico pendolare, al rafforzamento delle attrezzature per il carico merci, all'ammmodernamento tecnico del parco carri eccetera.

Per il momento le ferrovie, specie quelle meridionali, si presentano con un pesante ritardo tecnico che incomincia dal tracciato e finisce con il materiale rotabile, con conseguenze negative che non riguardano solo il turismo ma tutte le attività produttive, con particolare riguardo al commercio dei prodotti agricoli che necessitano di trasporti aggiornati e rapidi. Occorrerà pertanto, a favore del Mezzogiorno, per sollecitarne il rilancio economico, un impegno ben diverso da quello che ha caratterizzato la politica dei trasporti negli ultimi anni.

La situazione non appare certo più favorevole per i trasporti aerei, date le ben note gravissime carenze degli aeroporti (specie quelli del Sud) in rapporto alle esigenze del traffico aereo al servizio dello sviluppo economico e in particolar modo di quello turistico. In Calabria, dove l'affluenza estiva raggiunge dimensioni promettenti, i due aeroporti di Reggio Calabria e di Crotone presentano caratteristiche del tutto inadeguate, mentre quello di S. Eufemia Lamezia, con requisiti più aggiornati, risulta ancora in fase di completamento.

Nè meno deficitaria è la condizione del capoluogo campano, dove l'unico aeroporto in funzione, inserito nel tessuto urbano, non è certo in grado di smaltire un traffico aereo commisurato alle esigenze di una ripresa delle attività economiche, se questa ci sarà, secondo auspicabili previsioni. E ciò anche perchè ogni iniziativa di potenziamento ed aggiornamento del campo di Capodichino è stata trascurata in attesa che si realizzasse un nuovo grande aeroporto internazionale, di cui peraltro — dopo dieci anni di discussione — non è stata ancora definita la scelta ubicazionale.

Se si considerano altresì le condizioni di arretratezza dei porti rispetto alla evoluzione dei traffici marittimi ed al progresso tecnologico dei relativi mezzi, che certo i finanziamenti previsti non riusciranno a superare, si completa il quadro delle carenze infrastrutturali del settore dei trasporti, sul quale si è intrattenuto il senatore Crollanza nella sua acuta analisi.

In questo quadro primeggiano le comunicazioni nelle aree metropolitane perchè in questi ambiti, come già fu riconosciuto nel primo programma economico nazionale, si manifestano ancora le maggiori carenze che fanno dell'Italia il paese d'Europa più arretrato nella realizzazione di efficaci trasporti.

Per questi motivi è diventata una esigenza fondamentale l'istituzione e l'applicazione di un piano nazionale dei trasporti rivolto ad assicurare al sistema maggiore efficienza ed economicità, al fine di concorrere validamente alla ripresa economica del paese ed al superamento degli squilibri tra le aree del Mezzogiorno e quelle più sviluppate del Nord. Solo uno sviluppo organico del sistema dei trasporti può modificare quelle condizioni di perifericità dell'Italia meridionale che si manifestano in misura crescente man mano che si discende nel profondo Sud allontanandosi dalle aree del paese più progredite ed a più stretto contatto con il Centro Europa.

Questo obiettivo viene oggi affidato particolarmente alle comunicazioni ferroviarie dopo che la crisi petrolifera ha inciso sulla funzione degli altri sistemi di trasporto collettivo e ha segnato il prevalere della rotaia

sulla gomma. Una politica generale dei trasporti per risultare efficace deve anche prevedere un impegno del Governo diretto a contenere, attraverso opportune spese, la naturale tendenza allo squilibrio tra le due economie del paese che la crisi in atto e gli strumenti impiegati per fronteggiarla hanno ulteriormente approfondito. Non solo, ma attraverso lo sviluppo, la razionalizzazione del sistema dei trasporti, occorre anche tendere al superamento degli squilibri che esistono all'interno delle regioni meridionali tra la fascia costiera e le zone interne, assumendo in tal modo il ruolo di strumento indispensabile per la organizzazione del territorio nell'ambito della programmazione regionale.

È superfluo osservare, concludendo, che il problema dei trasporti è oggi all'ordine del giorno dell'intero paese: le categorie di tutti i settori sono ormai da tempo in fermento, dai ferrovieri ai dipendenti delle compagnie aeree, dagli addetti alle autolinee agli autotrasportatori. Da questi lavoratori sale una protesta globale che va oltre le rivendicazioni di categoria e si estende alla ristrutturazione e al potenziamento delle rispettive aziende, alla ripresa della attività produttiva, alla operatività delle competenze trasferite alle regioni in questo settore. Si tratta di proposte, di richieste inscindibili dalla esigenza della ripresa economica generale, che impongono al Governo un impegno diverso da quello fino a questo momento dimostrato in questo fondamentale settore della vita del paese.

Ecco perchè, a conclusione della presente mozione, il senatore Nencioni ha sollecitato il Governo a reperire i mezzi occorrenti alla pronta esecuzione della legge approvata per la ristrutturazione degli aeroporti, per l'agibilità dei porti, per la ristrutturazione dei servizi marittimi e l'ammodernamento delle ferrovie, ed a predisporre infine un piano generale dei trasporti per porre le premesse di una riforma del sistema che costituisca il valido supporto dell'auspicata ripresa economica. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

* S E M A. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mentre dibattiamo i problemi generali e particolari del sistema dei trasporti nazionali, è riunita a Roma per oggi e domani la conferenza nazionale indetta dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori dei porti. Mi permetto, a nome del mio Gruppo, di inviare, con il consenso dell'onorevole Presidente, il più affettuoso, cordiale augurio di buon lavoro e di successo a quelle organizzazioni sindacali per la loro iniziativa tesa a realizzare una svolta nell'economia marinara e portuale del paese.

Questi lavoratori che da anni affrontano le questioni del loro settore, lavoro, occupazione, sicurezza delle prospettive, qualificazione, sono stati troppo spesso oggetto di critiche inconsulte: essi sarebbero i responsabili della lentezza del lavoro portuale, della costosità del sistema generale dei trasporti marittimi nel nostro paese. Questa critica è priva di fondamento, e intendo dirlo proprio oggi, quando veniamo a conoscere qual è il livello dei salari dei lavoratori di altri porti d'Europa, che hanno avuto sviluppi ben maggiori dei nostri.

L'onorevole ministro del tesoro Colombo ha avuto occasione di affermare nella conclusione dei dibattiti sul bilancio nazionale alla Camera che, per quanto egli si sia guardato attorno per avere suggerimenti e proposte alternative, non ha sentito da alcuno farne di tali che possano mutare l'indirizzo governativo; ebbene, vorremmo consigliare a quel Ministro, ai suoi collaboratori e agli altri ministri dell'attuale Governo di prestare orecchio alle proposte alternative che i lavoratori portuali esprimeranno nelle giornate di oggi e di domani a conclusione dei loro lavori.

Voglio ricordare, onorevole Ministro, con quale tenacia, con quale pazienza e con quale intuizione i lavoratori del settore dei trasporti in due decenni hanno elaborato e presentato ai governi italiani soluzioni alternative alla situazione disastrosa e sempre più grave dell'intero comparto dei trasporti nazionali e dei vari settori che lo compon-

gono. Ricordo un convegno indetto nel lontano e difficile agosto del 1956 dai lavoratori della cantieristica italiana, purtroppo allora solo della CGIL, per affrontare non solo la questione dell'occupazione, del taglio dei rami secchi — anche allora si parlava di questo problema — del distacco dell'IRI dalla Confindustria, delle questioni rivendicative dei lavoratori, ma soprattutto il problema di una nuova politica della cantieristica in vista di una svolta nella politica dei trasporti marittimi e nella vita portuale del nostro paese. Sono passati vent'anni e non posso dire certo oggi che tutte le proposte di allora dei lavoratori metalmeccanici — e avevo allora l'onore di dirigere una federazione di lavoratori metalmeccanici nella città di Trieste — fossero comprensive degli sviluppi che ha subito la situazione del nostro paese. Posso però affermare con certezza che vi erano *in nuce* tutte le questioni che oggi discutiamo, e che ormai, almeno a parole, sono da tutti considerati indifferibili.

Il problema dei trasporti marittimi e del sistema portuale di un paese è uno dei più sensibili alle variabili politiche, economiche e internazionali perchè risente immediatamente delle vicende economiche, dei conflitti internazionali, delle lotte, delle guerre, della situazione della produzione e dei consumi e perciò ha bisogno di scelte rigorose per i tempi lunghi, di agilità e di prontezza immediata per le misure da adottare.

Nel mondo dei trasporti in generale sono avvenuti profondi cambiamenti quantitativi e qualitativi. Per quanto riguarda i traffici marittimi e portuali possiamo ben dire di essere di fronte a una vera e propria rivoluzione per ciò che riguarda l'ordine di grandezza, i tipi di navi, le diverse tecnologie, la rapidità con la quale una nave diventa vecchia e deve essere radiata, il volume dei traffici, le direzioni che essi assumono. Siamo di fronte a dimensioni che era assolutamente impossibile prevedere, ma si doveva sapere che il movimento delle merci via mare in tutti i continenti del mondo sarebbe cresciuto. Ricordiamo momenti particolari: la guerra di Corea, la guerra dell'Indocina, la guerra nel Medio Oriente, la chiusura del canale di Suez, la guerra dichiarata attorno

a Cuba, ma vogliamo sottolineare anche i fatti dell'economia: la scarsità di determinate materie prime, la crisi energetica, soprattutto la volontà dei popoli emergenti, di interi paesi fino a ieri soggetti allo sfruttamento imperialistico e colonialistico, di non essere più costretti a svendere il proprio lavoro e di impedire che le ricchezze naturali dei paesi siano saccheggiate.

Ci si trovava quindi di fronte ad una situazione per cui era obbligatorio prevedere che qualcosa nei trasporti marittimi e nelle esigenze dei porti, sarebbe cambiato e che il nostro paese, per le sue peculiari caratteristiche, avrebbe risentito le conseguenze più gravi, più dannose e anche più sconvolgenti se è vero, come è vero, che proprio dalla crisi energetica e dalla maggiore difficoltà del reperimento di alcune materie prime si è determinata una maggiore sensibilità dell'opinione pubblica e delle forze politiche del nostro paese di fronte a tutto il problema dei trasporti e anche a quello dei trasporti marittimi.

Di fronte a tali problemi un governo dovrebbe dimostrare capacità di captare il nuovo che c'è nel mondo, di interpretare le misure che altri paesi prendono, di valorizzare appieno i mezzi, le potenzialità umane, le risorse di cui disponiamo, tenendo conto ancora che più si sviluppa la tecnica, più si introducono tecnologie nuove, più tipi nuovi di navi e di meccanismi sofisticati vengono introdotti in massa nella produzione mondiale, più si deve sapere che i porti per la loro sola collocazione naturale non sono in grado di attrarre su di sé il flusso vecchio e nuovo delle merci e degli uomini, più si deve comprendere che il lavoro nei porti, una volta affidato esclusivamente alla forza dei nervi e dei muscoli e all'intelligenza del lavoratore portuale, è ormai soggetto alle leggi del lavoro tecnico e scientifico, e il lavoro di sollevamento delle merci e dei contenitori viene trasformato in lavoro diretto della macchina per rendere meno faticoso, meno oneroso e meno pericoloso il lavoro umano.

Nel ricordare il convegno dei lavoratori portuali, mi venivano in mente anche dei calcoli fatti in questi giorni da alcuni stu-

diosi, dai quali risulta che nel nostro paese c'è un milione di invalidi del lavoro, cifra addirittura superiore a quella riscontrata a seguito della prima e della seconda guerra mondiale.

Al Ministro dei trasporti e a quello dei lavori pubblici, a coloro che in un modo o nell'altro, a livello di Governo, sono responsabili del lavoro in questi settori e nei vari comparti, vorrei ricordare l'entità del numero dei portuali iscritti nelle liste degli invalidi del lavoro; per quanto riguarda i marittimi poi, essi pagano l'imprevidenza, lo sfruttamento e la speculazione non solo con l'invalidità ma anche con le malattie contratte a bordo oppure con la morte in mare nei naufragi ancora paurosamente frequenti.

Di fronte alla esigenza che avrebbe avuto il paese di affrontare tutto il problema dell'approvvigionamento nazionale dobbiamo constatare — e non siamo noi soli a farlo — un clamoroso e colpevole fallimento dei governi che si sono succeduti in un quarto di secolo. Possiamo chiedere se è soltanto insipienza, incapacità, irresponsabilità. Ma noi, in base alla nostra opinione, possiamo rispondere molto chiaramente che non si tratta di non sapere o di non capire, laddove nel campo dei trasporti marittimi, del lavoro portuale e del loro collegamento con l'economia nazionale e con il complesso sistema dei trasporti, non è stato fatto quello che si doveva fare quando è mancata l'iniziativa governativa, quando il settore pubblico cede a quello privato e passa a un'altra scelta che non è quella dell'interesse generale della nazione, ma quella della speculazione, della rapina, dell'interesse privato, quando il Governo viene meno all'obbligo di realizzare una politica marinara, quando prevalgono gli interessi delle grandi compagnie armatoriali private e dei grandi monopoli industriali e finanziari che si sostituiscono al settore pubblico e all'iniziativa parlamentare e governativa, danneggiano i porti, subentrano in aree sempre più vaste nell'interno dei porti, creano, a spese dello Stato, porti propri, sicché la gestione diventa sempre meno economica, sempre meno competitiva. Questo può servire sì agli interessi di una singola, grande azienda — sia l'Italsider o sia qual-

siasi altra azienda come la Montedison o perfino grossi monopoli stranieri — ma il costo generale delle operazioni portuali viene ad aumentare, l'area disponibile diminuisce, l'area nuova occupata dagli industriali privati e dalle industrie di Stato non viene razionalmente nè continuamente occupata. Settori interi di porti e dell'attivazione delle merci nei porti sono passati alla gestione privata: basterà ricordare ciò che avviene per l'insilamento delle granaglie. Una sola azienda gestisce l'insilamento dei cereali in tutti i porti del paese. Basta questo dato per rendersi conto di quanto il rifornimento del paese è soggetto ad una manovra che potrebbe essere in qualunque momento sia di speculazione sia di rallentamento e addirittura di chiusura della possibilità che queste merci arrivino ad un determinato costo in Italia.

Si pensi alle aree che sono state sottratte nei porti e negli specchi a mare per gli interessi delle grandi ditte importatrici di petrolio e delle « sette sorelle », per cui molti dei nostri porti vedono restringersi sempre più l'area e la possibilità dello sviluppo del vero traffico merci (varie, imballate, in contenitori e così via) mentre decine, se non centinaia di milioni di tonnellate di grezzo arrivano qui per essere esportate, senza che la nostra economia, senza che il lavoro portuale, senza che le gestioni pubbliche dei porti abbiano a ricavarne un solo dollaro di vantaggio economico. Sicchè parte dei nostri porti e alcuni scali del nostro sistema portuale sono diventati i rifornitori naturali di quei paesi dell'Europa e del MEC che sono abbastanza intelligenti, saggi e previdenti per non volere nei propri porti e nel proprio paese il pericolo, i danni, gli inquinamenti derivanti da questa politica.

Certo è difficile allora realizzare il collegamento dei *terminals* marittimi alle strade, alle ferrovie ed eventualmente agli aeroporti e vedere l'intera questione del movimento delle merci in arrivo e in partenza dal paese sulle navi dei nostri porti.

La nostra economia è forse, fra tutti i paesi, quella maggiormente legata e tributaria all'importazione e all'esportazione. Per le caratteristiche del nostro sottosuolo, della

nostra agricoltura e per lo sviluppo della nostra industria noi ricorriamo alla produzione straniera ed all'esportazione dei manufatti, per cui attraverso i porti italiani passa il 90 per cento delle merci importate e il 65 per cento delle merci esportate. Dal 1968 al 1974 è aumentato il movimento in milioni di tonnellate da 272 a 380, con un aumento percentuale del 38,45 per cento. Solo negli ultimi mesi dello scorso anno si è avuta una certa caduta in questo movimento con una diminuzione anche dell'occupazione portuale, come conseguenza della crisi mondiale.

Dobbiamo dire, però, che questo enorme aumento del movimento delle merci nei nostri porti non ha avuto un riscontro in un contemporaneo, parallelo, adeguato aumento degli investimenti nel settore portuale e nel settore marittimo del nostro paese.

Nei nostri porti si calcola che solo il 40-45 per cento al massimo delle merci che vengono mosse potrebbe essere movimentato in condizioni di sicurezza e in condizioni di economicità.

Noi dovremmo poter fare un breve confronto con quanto è avvenuto in altri settori ed in altri investimenti nello stesso nostro paese: quanto abbiamo speso per le autostrade (si parla di 6.000-8.000 miliardi); quanto ha speso il paese per i porti; quanto ha speso per la marina mercantile. È per questo che una delle caratteristiche dell'intero nostro sistema produttivo è quella di una costosità e di una limitata competitività a livello internazionale e della sua contraddittorietà tra settori e zone, della sua lentezza di sviluppo e della sua vischiosità.

Il sistema portuale, il sistema dei trasporti marittimi possono essere per il paese due cose opposte: o una strozzatura, un collo di bottiglia pericoloso, attraverso il quale, con costi enormi, con difficoltà, lentezze ed ingorghi si muove ciò che viene esportato e ciò che viene importato; oppure una finestra, un polmone del paese, nel quale entra a fiotti l'ossigeno della vita economica, ed anche delle idee, della cultura, degli scambi economici, politici e culturali con tutti i paesi del mondo. Il nostro paese è nelle condizioni ideali, se vuole, per utilizzare questa sua posizione. Abbiamo detto all'epoca della chiusura di Suez quale era il danno

che ne ricavava l'intera economia italiana oltre che il lavoro dei porti: basta pensare alla mia città, Trieste, e al grave colpo che ha subito con la chiusura del canale.

Ebbene, tra un mese e mezzo, due mesi al massimo, il canale di Suez sarà riaperto. Il 5 giugno, per dichiarazione autorevole del Presidente dell'Egitto, questa via d'acqua dovrebbe essere riaperta, anche se con certi limiti, al traffico marittimo mondiale.

Che cosa abbiamo fatto noi per adeguarci? È vero che c'è stato qualcuno in Italia, qualcuno appartenente o che già ha appartenuto alla Destra nazionale, allora ancora alto funzionario di un corpo separato dello Stato, che giurava che per l'Italia sarebbe stato bene ed utile che il canale di Suez rimanesse chiuso. Ma è vero anche che quello era un fascista ed è vero che non si può domandare ai fascisti di avere idee aperte, avanzate, moderne, civili e pacifiche sui rapporti che il nostro paese deve e può avere nell'Europa, nel Mediterraneo e nel mondo.

Sostenemmo lo scorso anno, nel giugno, trattando appunto di problemi della Marina mercantile, la questione di Suez: l'affrontammo con una serie di interventi e con una ampia relazione svolta dal collega Cavalli. Da allora ad oggi, domando all'onorevole Ministro dei trasporti se è in grado di dirci non tanto che cosa ha fatto lui, ma che cosa ha fatto il Governo italiano a livello di Presidenza del Consiglio e a livello dei ministeri direttamente interessati perchè la riapertura del canale di Suez, che pure era prevedibile, non cogliesse ancora una volta l'Italia impreparata, in ritardo rispetto ai paesi che hanno saputo svolgere una politica di rapporti con i paesi arabi e dei trasporti legata a questo evento. Che cosa abbiamo fatto per le ferrovie, per le merci, per i porti, per conquistare i nuovi metodi di trasporto, soprattutto per i *containers*? Deve riconoscere, onorevole Ministro, che in questo campo non ci siamo mossi e che probabilmente più che gli orientamenti dell'allora Ministro degli esteri è prevalsa nella nostra preparazione l'impostazione data alla questione della Destra nazionale. È un sospetto che non è stato mai cancellato e che per quanto ri-

guarda la politica dei trasporti marittimi e dei porti è confermato.

Non vogliamo certo parlare di un'identità nelle scelte ideali, ma nei fatti è avvenuto precisamente questo.

Il fatto che i nostri porti non sono adeguati, che le spese non sono state fatte in tempo, che vaste aree sono state privatizzate, che interi porti sono soggetti agli interessi privati dei monopoli italiani e stranieri, che interi settori come quello dei cereali cui accennavo sono stati privatizzati, ha reso costoso tutto il movimento delle merci in partenza e in arrivo nel nostro paese. Come conseguenza di questa costosità tutta l'economia del paese subisce dei costi accresciuti. E la colpa non è dei portuali perchè in paesi come l'Olanda, il Belgio, la Francia, la Gran Bretagna e la Germania occidentale, dove il salario dell'operaio portuale è 2, 3, 4, e più volte superiore a quello del lavoratore portuale italiano, non solo i porti sono organizzati ed efficienti e non sono in *deficit*, ma la costosità del movimento delle merci in arrivo e in partenza è di gran lunga inferiore a quella del nostro paese.

I nostri investimenti sono stati angusti. Ciò non vuol dire che non abbiamo speso, ma abbiamo speso male, col contagocce, in ritardo; non abbiamo applicato le leggi nè rispettato gli impegni. Basterebbe citare un solo esempio: là dove i tecnici dei porti richiedevano come primo intervento circa 800-860 miliardi, destinammo nel 1965, e per il periodo 1965-1969, 260 miliardi. Ebbene, onorevoli colleghi, nel giugno del 1971 soltanto 50 di quei miliardi erano stati spesi, vale a dire circa il 20 per cento di quello che era stato stabilito sei anni prima con legge approvata dal Parlamento!

In questo modo, onorevole Ministro, il Governo si copre di discredito e contribuisce — ciò che è più grave ancora — a discreditarlo il Parlamento. Chi è che autorizza ministri, burocrati, funzionari, uffici centrali e periferici a non applicare le leggi dello Stato, a non investire il denaro che il contribuente del nostro paese consegna all'economia del paese per determinati scopi fissati dalle leggi dello Stato?

Le prospettive dell'inserimento del nostro Paese non soltanto nell'area dei traffici e dell'economia dell'Europa occidentale, ma le possibilità ben più vaste di inserire tutto il nostro sistema di vita economica e culturale in un contesto ben più vasto, che abbraccia tutta l'Europa e che ci collega al Medio ed all'Estremo Oriente, all'Africa e agli altri continenti, esistono, eppure sembra quasi che noi non vogliamo considerarle, che vogliamo tagliarci fuori anche dalle prospettive più immediate.

Lei sa, ad esempio, onorevole Ministro, quale vantaggio trarrebbe il Mezzogiorno d'Italia dalla riapertura di Suez, che non comporta soltanto il risparmio di alcune migliaia di miglia per le navi, ma costituisce una vera svolta per i traffici marittimi mondiali. È noto infatti che la chiusura di Suez diede impulso alla ricerca di nuovi tipi di navi, di colossi da 200.000, 300.000, 500.000 tonnellate (in Giappone è già pronto un bacino che potrebbe accogliere navi da un milione di tonnellate). La chiusura del canale di Suez portò anche ad un mutamento nella tecnica della costruzione dei motori marini. Oggi, con la riapertura, viene rivalutata la nave di media portata, dell'ordine di 30-40-50 mila tonnellate. Questo rappresenta nuove possibilità di lavoro per i cantieri italiani, anche per quelli che il Governo ed il CIPE credettero di poter considerare marginali o addirittura di dover condannare alla chiusura.

Sarà inoltre maggiormente possibile il lavoro per quei porti minori e meno attrezzati, soprattutto nel Mezzogiorno, che sono stati saltati dalle grandi navi negli ultimi cinque o sei anni. Ma questo non basta: quale rinascita, quale spinta all'economia delle isole e del Mezzogiorno potrebbe derivare da una nuova politica dei trasporti marittimi e del sistema portuale, dalla introduzione di un esteso sistema di cabotaggio che libererebbe le strade e le ferrovie da milioni di tonnellate di merci che potrebbero più utilmente ed economicamente essere trasportate per via marittima. Vi è comunque la necessità di una visione più ampia del collegamento dell'Italia con i paesi del Mediterraneo e con quelli di tutto il mondo.

Questo è l'obiettivo sul quale richiamiamo il Governo ed in particolare il Ministro dei trasporti perchè provveda, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro della marina mercantile, ad una strutturazione nuova, articolata ed organica del sistema dei trasporti, strutturazione che contribuirebbe notevolmente a diminuire i costi dei trasporti e ad evitare una ulteriore lievitazione dei prezzi.

Abbiamo sentito sottolineare da numerosi colleghi del nostro e di altri Gruppi l'incidenza del costo del trasporto in modo particolare sui generi alimentari.

Si immagini una riconversione, una modifica della filosofia dei trasporti in questo campo e si consideri quanto ne risulterebbe alleggerito il costo della vita delle grandi masse dei lavoratori del nostro paese e in particolare dei lavoratori e delle famiglie più povere, e soprattutto quanto ciò contribuirebbe a sollevare le sorti della nostra agricoltura, che in queste condizioni è emarginata doppiamente: nel Mezzogiorno dal Nord, e nel complesso dell'Italia dall'economia dell'Europa occidentale e dell'Europa in generale.

Onorevole Ministro, sarebbe impietoso — in un settore che la riguarda direttamente perchè è lei che sovrintende a tutto ciò che attiene ai trasporti nel paese — ripetere a lei qualche dato di ciò che avviene nel mondo per i porti e per le marine. La Romania raddoppierà in cinque anni la flotta; la Polonia lo ha già fatto in pochi anni; l'Inghilterra ha raddoppiato la propria flotta negli ultimi dieci anni e si accinge ad avere nuovamente la più potente marina del mondo: ma ha investito oltre 1.500 miliardi in questi anni! Avrà la flotta più giovane e noi forse avremo la più vecchia, la meno attrezzata.

Nello stesso tempo l'Inghilterra provvede a nazionalizzare i suoi cantieri e noi abbiamo provveduto in cinque anni a liquidare una parte del nostro potenziale cantieristico, a tutto danno dei trasporti marittimi. Quand'anche noi riuscissimo ad impostare il numero di navi previste dal piano testè comunicatoci dall'onorevole Gioia, Ministro della marina mercantile, per la ristrutturazione

zione e per affrontare finalmente con serietà i problemi del trasporto merci nel settore pubblico della marina mercantile, chi ci darà le navi? E in quali porti le faremo attraccare?

Pochi mesi fa abbiamo salutato a Trieste una grande realizzazione del lavoro dei nostri cantieri: la porta-containers (una delle quattro) del Lloyd triestino. Abbiamo detto quel giorno: la vediamo qui alla stazione marittima e questa nave non la vedremo mai più. Quella nave, egregi colleghi, onorevole Ministro, non potrà attraccare al porto di Trieste nè potrebbe scaricare, ove attraccasse, i suoi contenitori, anche soltanto quelli da venti piedi, nel molo settimo, progettato nel 1913, strombazzato da tutti i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile per anni, tuttora non realizzato, perchè non vi sono le gru necessarie, nè l'opera è stata completata.

Ma questo non riguarda soltanto Trieste, la mia disgraziata Trieste: riguarda la gran parte del sistema portuale italiano. Si tratta di 200 porti, di un pulviscolo di attracchi sui quali, nel corso di questi anni, si sono sparpagliati i miliardi dilapidati dalla politica dei governi italiani, senza creare veramente in nessuno di questi le condizioni per dire: questo porto A, B o Z è in grado di competere con Marsiglia o con Rotterdam o con Rostov o con Liverpool. Nessuno dei nostri porti, nè tanto meno il nostro sistema portuale nel suo complesso, si è mai trovato in tale condizione.

Ora abbiamo delle leggi, ora ci sono degli impegni richiamati da tutte le voci che si sono levate in quest'Aula unanimemente, anche se con qualche accenno di diversificazione, per puntare in modo particolare su alcune questioni e innanzitutto sulla necessità di un piano organico dei trasporti nel nostro paese, di una svolta in questo campo, di uno stretto collegamento dei vari comparti all'interno di questo settore, in modo particolare per favorire una tendenza al trasporto pubblico nell'intero sistema dei trasporti nazionali. Questo vale tanto di più laddove si pensi che il porto per sua determi-

nazione, per sua nascita, per legge, per lo stesso sistema in cui è inserito, è una parte del settore pubblico, una parte determinante dell'economia del nostro paese.

Si è chiesto poi da tutti il rispetto delle leggi; è perfino umiliante, onorevole Presidente, che un Parlamento sia chiamato a dover discutere della necessità di applicare le leggi che ha fatto. A che punto siamo arrivati, quanto abbiamo perduto delle nostre prerogative e della nostra capacità di incidere sulle scelte del Governo, e della possibilità di obbligare l'Esecutivo a fare quello che il Parlamento ha deciso? È molto grave che si debbano fare queste considerazioni in settori come quello del trasporto, in cui ogni giorno perduto significa miliardi sottratti all'economia nazionale e fatti pagare ai nostri cittadini, al lavoratore, alla famiglia italiana, alla spesa di ogni massaia!

Quello marittimo è il campo in cui, invece, siamo stati più immobili. Il nostro sistema portuale è ancora quello di un secolo fa: gran parte del lavoro viene svolto ancora nelle condizioni di 50 anni fa; il lavoro del portuale italiano è ancora massacrante, pesante, pericoloso, è un lavoro in cui solo in parte il lavoratore si è sottratto alle condizioni più feroci del passato, e ciò comunque, per merito delle grandi lotte sostenute.

In questi ultimi anni i marittimi, anche tra le difficoltà e la precarietà delle loro condizioni di lavoro e delle prospettive della marina mercantile italiana specie di Stato, hanno saputo elaborare una linea rivendicativa salariale e normativa per la categoria, per la sua qualificazione, per i livelli d'occupazione, ma hanno saputo anche tracciare le basi per una rigorosa svolta in questo sistema dei trasporti nel nostro paese.

L'onorevole Colombo ha detto di non aver sentito da nessuna parte proposte alternative; ebbene, mi auguro che l'onorevole Ministro dei trasporti abbia antenne più sensibili e non sia costretto mai più a dire che non sono state fatte proposte. Richieste e proposte le pervengono, infatti, onorevole Ministro, da mille canali che si chiamano in primo luogo Parlamento, partiti dell'arco

democratico, partiti della classe popolare, sindacati dei lavoratori, intere regioni, porti, zone interessate al trasporto marittimo e alla vita portuale. Le accolga, le faccia proprie e da queste forze avrà incoraggiamento ed appoggio per le riforme e la svolta necessaria. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Informo che è stato presentato un ordine del giorno dal senatore Santalco e da altri senatori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R I C C I , Segretario:

Il Senato,

considerato che il problema dei trasporti incide sensibilmente sull'economia nazionale, soprattutto nel particolare momento della crisi petrolifera che aggrava e pone in evidenza squilibri esistenti nel settore;

considerato che si rende necessario un riassetto generale dei diversi modi di essere dei trasporti, incrementando quelli pubblici;

considerata l'urgenza emersa dal dibattito di dare pronta esecuzione alle leggi approvate dal Parlamento relative agli interventi da attuare negli aeroporti, alla esecuzione di opere marittime, al potenziamento e all'ammodernamento delle ferrovie dello Stato, alla ristrutturazione dei servizi marittimi,

impegna il Governo:

1) ad assicurare la più sollecita realizzazione dei provvedimenti di adeguamento e di potenziamento della rete ferroviaria, del sistema aeroportuale, dei porti e dei servizi marittimi, già approvati dal Parlamento con le leggi 9 marzo 1973, n. 52, 14 agosto 1974, n. 377, 22 dicembre 1973, n. 825, 6 agosto 1974, n. 366, e 22 dicembre 1974, n. 684, provvedendo alla tempestiva disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti;

2) a provvedere per l'urgente emanazione del regolamento di esecuzione della legge 6 giugno 1974, n. 298, relativa all'autotrasporto merce;

3) ad impartire le necessarie disposizioni affinché sia provveduto sollecitamente all'elaborazione del piano generale dei trasporti, avuto presente che la disponibilità di tale piano è elemento indispensabile per i riferimenti ad esso degli altri programmi settoriali di intervento;

4) a disporre l'acceleramento da parte del Ministero dei trasporti dell'elaborazione del piano poliennale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377;

5) ad accelerare l'esame, in sede CIPE, per i successivi provvedimenti legislativi del programma generale degli aeroporti, previsti dall'articolo 1 della legge 22 dicembre 1973, n. 825;

6) a prendere le opportune iniziative per l'attuazione di un piano di costruzione di autobus da adibire al trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Il Senato infine sottolinea, ancora una volta, la necessità di un coordinamento effettivo della politica dei trasporti aerei, marittimi e terrestri, fino a raggiungere l'unicità di indirizzo politico indispensabile per un più concreto, incisivo e razionale sviluppo dei trasporti nel nostro Paese e pertanto impegna il Governo a promuovere i provvedimenti necessari al conseguimento di tale fine

SANTALCO, PACINI, AVEZZANO COMES, CIRIELLI, VENANZETTI, GROSSI, MADERCHI, SAMONÀ

S A N T A L C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A N T A L C O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, i partiti della maggioranza, a conclusione del dibattito, hanno ritenuto di trasferire in un or-

dine del giorno la sostanza del dibattito stesso, per cui abbiamo deciso di ritirare la mozione presentata da me e dai senatori Pacini, Sammartino ed altri, stante che il predetto ordine del giorno che, come dicevo, rispecchia la sostanza del dibattito che si è svolto in quest'Aula ieri e questa mattina, interpreta il pensiero della Democrazia cristiana.

Non vorrei far perdere ulteriore tempo ai colleghi, data l'ora e non credo che debba dire molto. Nel documento presentato alle firme dei rappresentanti della maggioranza si sono aggiunte quelle del collega Samonà del Gruppo della sinistra indipendente e del collega Maderchi del Gruppo comunista.

Il pensiero della Democrazia cristiana, onorevoli colleghi, in ordine al problema dei trasporti nel nostro Paese, è stato ampiamente illustrato dal senatore Pacini ed è sintetizzato nell'ordine del giorno. Potrei limitarmi ad annunciare fin da questo momento, senza riprendere poi la parola, il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana. Desidero però cogliere l'occasione per sottolineare l'esigenza, ripetutamente avvertita dal Parlamento e da me sottolineata ultimamente nella relazione sul bilancio del Ministero dei trasporti per il 1975, che si proceda ad un concreto coordinamento della politica dei trasporti aerei, marittimi e terrestri, pervenendo ad un indirizzo politico unico che consenta un razionale ed incisivo sviluppo dei trasporti nel nostro paese.

Non giova certo all'economia dei trasporti nè all'unicità di indirizzo la dispersione esistente attualmente. Sono parecchi i ministeri (Ministero dei lavori pubblici, Ministero della marina mercantile, Ministero dei trasporti) che si occupano di trasporti in Italia, senza parlare poi delle diverse direzioni generali. Il solo Ministero dei trasporti ha una direzione generale per l'aviazione civile, una per la motorizzazione, una per le ferrovie ed una per il coordinamento che ancora coordina poco o niente. Ciò va naturalmente a discapito della chiarezza e della economicità dei servizi.

Quindi, al fine di evitare, onorevoli colleghi, inutili dispersioni di energie e di mezzi,

l'ordine del giorno intende impegnare il Governo a promuovere i necessari provvedimenti per il conseguimento di un unico indirizzo politico dei trasporti aerei, marittimi e terrestri. Vedrà il Governo se tale fine potrà essere raggiunto con la creazione di un consiglio superiore dei trasporti, di cui più volte si è parlato, o con l'unificazione dei ministeri che si occupano attualmente di trasporti.

Il Parlamento ha da tempo avvertito tale esigenza; spetta ora al Governo trovare la soluzione. Con queste brevi considerazioni, onorevoli colleghi, posso fin da questo momento annunciare che il Gruppo della Democrazia cristiana voterà a favore dell'ordine del giorno. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

M A R T I N E L L I , *Ministro dei trasporti.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, desidero, anzitutto, assolvere il primo dei doveri e, precisamente, quello di ringraziare i presentatori delle mozioni e quanti sono poi intervenuti nel dibattito. Sette mozioni, undici interventi, oltre cinque ore di discussione hanno offerto un'occasione propizia per informare il Senato ed il Paese sui maggiori problemi della politica dei trasporti e sulle auspicabili provvidenze da adottare.

Desidero aggiungere che ho ascoltato tutte le argomentazioni, critiche o favorevoli, e che mi riservo, per la parte che non potrà essere oggetto della mia replica di oggi, di portarle a conoscenza del Governo nella sua responsabilità collegiale.

Al fine di dare un certo ordine alle mie risposte, in modo da non trascurare alcuno dei problemi generali sollevati, ritengo di dover, innanzitutto, rispondere ai seguenti argomenti che sono stati esposti nelle sette mozioni ed anche trattati negli interventi. Per prima cosa la necessità di provvedere con urgenza alla realizzazione degli investimenti straordinari disposti con un gruppo di leggi che enumero rapidamente: le tre leggi, per complessivi 700 miliardi, per il completamento del piano decennale delle Ferrovie dello Stato; la legge n. 52 del 1973,

per 400 miliardi, relativa al piano ponte delle Ferrovie medesime; la legge n. 377 del 1974, per 2.000 miliardi, del nuovo programma quinquennale ferroviario e la legge n. 825 del 1973, per 220 miliardi, relativa agli aeroporti. Inoltre, in aggiunta a queste leggi, che sono tutte nella gestione del Ministero dei trasporti, dirò qualcosa sulla legge n. 366 del 1974, per 160 miliardi, relativa ai porti, e sulla legge n. 684 del 1974, per 93 miliardi, riguardante la ristrutturazione dei servizi marittimi, leggi, queste ultime, che appartengono alla gestione dei Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile. Inoltre, dopo aver dato un quadro esauriente — me lo auguro almeno — del punto al quale sono arrivate nella loro attuazione queste leggi — non sono mancate critiche circa quella che è stata qui chiamata la « politica dannosa dei residui passivi » — penso di dover rispondere in merito alle norme applicative della legge 6 giugno 1974, n. 298, relativa all'autotrasporto delle merci. Dovrò dire, poi, qualcosa sulla definizione ed attuazione del piano autobus ed esprimerò talune considerazioni sui riflessi della crisi energetica, sul sistema nazionale dei trasporti e sull'approntamento del piano generale dei trasporti cui andranno riferiti i futuri interventi nei vari sistemi, interventi di pertinenza sia degli organi pubblici centrali e periferici, sia dei privati. Vedremo poi quanto varia sia la materia delle competenze. A conclusione accennerò all'inderogabilità di un effettivo coordinamento nella politica dei trasporti, cui si è riferito poco fa il collega Santalco.

Su questi punti mi intratterrò analiticamente, ma durante l'esposizione la mia attenzione andrà anche agli altri argomenti sollevati durante la discussione e che, a mio avviso, sono almeno in parte collegabili con i sei argomenti che ho prima indicato.

Per quanto riguarda il potenziamento della rete ferroviaria statale, mi riferisco, innanzitutto, alla richiesta di notizie sullo stato di attuazione della seconda fase del piano decennale e del piano ponte. Dirò al riguardo che la spesa di 700 miliardi autorizzata per il completamento del piano decennale è ormai interamente impegnata: 390 miliar-

di per il settore degli impianti fissi e 310 per quello del parco rotabile. Aggiungerò che le relative opere e forniture sono in pieno corso di realizzazione, sicchè al 1° gennaio di quest'anno (dati più recenti sono in via di elaborazione) il valore dell'eseguito superava i 550 miliardi di lire, e i pagamenti effettuati ammontavano a 520 miliardi di lire.

Circa il piano-ponte, di 400 miliardi, autorizzato dalla legge 9 marzo 1973, n. 52, ma divenuto operante solo alla fine dello stesso anno 1973 (noi parlamentari dobbiamo ricordare che l'*iter* che imponiamo ai disegni di legge, tra esame, approvazione ed elaborazione dei relativi programmi esecutivi a cura dei vari Ministeri, quello dei trasporti, del bilancio, del tesoro, eccetera, comporta l'assorbimento di mesi), posso precisare che al 1° gennaio del 1975 si era provveduto ad approvare i progetti ed assumere i relativi impegni di spesa per complessivi 336 miliardi su 400 (ovverossia l'85 per cento della spesa totale autorizzata) e ad effettuare i relativi appalti nella misura del 100 per cento per i 130 miliardi concernenti il parco rotabile e del 51 per cento per i 267 miliardi relativi agli impianti fissi. Anche nella parte esecutiva si è proceduto, sicchè alla fine del 1974 si erano già erogati 60 miliardi di lire.

Durante il corrente esercizio, avendo l'attuazione di questo piano-ponte superato ormai la fase di avviamento per entrare in quella di pieno regime di attuazione, si conta di poter realizzare un cospicuo volume di appalti affidati e di lavori eseguiti, anche se non vanno sottaciute le notevoli difficoltà che da tempo si incontrano nella realizzazione dei programmi straordinari di investimento. Da che cosa derivano tali difficoltà? L'instabile andamento dei mercati e l'incerta disponibilità degli operatori all'assunzione di lavori lunghi e complessi, come pure l'atteggiamento non sempre favorevole di amministrazioni ed enti cointeressati all'attuazione dei diversi provvedimenti impongono di frequente la rielaborazione di progetti, la ripetizione di gare, la tenuta di contabilità onerose per la revisione dei prezzi, eccetera, mentre l'Azienda ferroviaria, dal canto suo, per affrontare una mole di lavoro così rilevante, può contare — e questo è un discorso

che ormai sentiamo ripetere in tutti i settori della pubblica amministrazione — a seguito dei noti esodi, su una disponibilità di tecnici qualitativamente non inferiore a quella del passato ma numericamente molto ridotta. I vuoti nell'organico dei dirigenti dell'Amministrazione ferroviaria superano il numero di 700 su circa 1.900.

Passando al nuovo piano di 2.000 miliardi, provvedimento sul quale tutti gli onorevoli colleghi hanno chiesto aggiornati ragguagli, dirò che, intervenuta l'approvazione della legge n. 377 a ferragosto dello scorso anno, le Ferrovie hanno approntato subito lo schema di ripartizione del fondo suddetto che fu sottoposto al consiglio d'amministrazione e approvato il 24 settembre. Questo documento è stato poi rimesso, ai primi di ottobre, alla Programmazione dove, essendo nel frattempo sopravvenuta la crisi di Governo, ha dovuto rimanere fermo parecchio; successivamente è stato esaminato e quindi ha potuto essere preso in esame dalla Commissione consultiva interregionale il 29 gennaio e dal CIPE il 3 febbraio del corrente anno. Superati tali vagli, si è redatto l'elenco dettagliato di tutti i lavori da finanziare, rimettendolo ai due rami del Parlamento il 18 febbraio di quest'anno. Ho curato che il 20 dello stesso mese fosse trasferito nell'apposito decreto interministeriale (Trasporti-Bilancio-Tesoro) che è divenuto esecutivo mercè la firma dei tre ministri responsabili alla fine dello scorso mese. L'Azienda ferroviaria è in grado ora di procedere con l'approvazione dei progetti e con l'affidamento delle opere e forniture.

Sono lieto di dire che, entro il corrente mese, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie sarà chiamato ad approvare la ripartizione delle spese, per quanto ha riferimento al materiale rotabile, tra le ditte costruttrici. L'Amministrazione ferroviaria non è quindi rimasta ferma nell'attesa della conclusione dell'iter, perchè i sondaggi di mercato (come li chiamano in linguaggio amministrativo), riguardanti le nuove commesse di materiale rotabile per 750 miliardi di lire, sono già stati compiuti. Di ciò sono lieto di dare qui pubblicamente lode ai funzionari dell'Amministrazione ferroviaria.

Anche per quanto riguarda la seconda parte della legge n. 377, vale a dire 1.250 miliardi che non si riferiscono al materiale rotabile, bensì ai lavori di potenziamento delle linee e degli impianti, diversi progetti di importo rilevante sono in avanzata fase elaborativa, per cui anche in questo settore interverranno presto (all'avverbio volevo sostituire una data, ma non mi è stato possibile) le prime autorizzazioni di spesa.

Le notizie cui prima ho fatto cenno penso che valgano a fugare, almeno in parte, le preoccupazioni espresse da alcuni colleghi, in particolare dal collega Piscitello, che oggi è assente per un lutto familiare. Questo non mi esime dal rispondergli e debbo dire che convengo con il senatore Piscitello, e con gli altri colleghi che si sono occupati di questa materia, sul fatto che qualunque slittamento nel tempo dell'attuazione dei programmi di investimento, in un periodo nel quale l'instabilità del mercato e il persistente aumento dei prezzi non permettono di avere elementi stabili, comporta una riduzione di fatto delle opere e delle forniture eseguibili con una cifra che il Parlamento ha stabilito tenendo conto delle originarie previsioni. Ma, nel caso del programma dei 2.000 miliardi, di cui in questo momento mi sto occupando, i tempi intercorsi per passare dalla legge all'inizio della fase operativa sono stati contenuti, come prima ho riferito, e non dobbiamo dunque lamentare alcun ritardo colpevole o colposo, posto che la legge stessa stabilisce la decorrenza della prima *tranche* di finanziamenti nell'esercizio 1975 (non l'aveva stabilita per il 1974) e considerato, altresì, che l'Azienda ferroviaria aveva predisposto tutto quanto in anticipo era possibile predisporre, per l'immediato affidamento di tutte le commesse per il nuovo materiale rotabile e per l'approvazione e l'appalto, nel termine più breve possibile, del primo cospicuo gruppo di lavori agli impianti fissi.

Ma ieri è stato fatto un cenno anche al problema della realizzazione nel Mezzogiorno di tre nuove officine per le grandi riparazioni di materiale rotabile. Ebbene, il problema non si pone nei termini in cui qui è stato esposto dal collega Piscitello: questi

impianti sono finanziati in ragione di 20 miliardi di lire ciascuno con il piano dei 2.000 miliardi e conseguentemente, poichè questo piano si ripartisce per cinque anni, non è assolutamente pensabile che in quella legge vi sia l'autorizzazione ad eseguire i lavori per tre officine, tutte nello stesso esercizio. Devo dire che solo per l'officina di Reggio Calabria nel piano-ponte era stato previsto un modesto prefinanziamento di 3 miliardi di lire, ma siccome la spesa totale non sarà inferiore ai 20 miliardi, con quel prefinanziamento non si sarebbe potuto partire con la serietà che ogni appalto della pubblica amministrazione richiede.

Quindi — e concludo — le proposte di spesa relative alla costruzione delle officine non sarebbero potute essere comunque approvate prima dell'operatività del piano dei 2.000 miliardi.

Tuttavia, le Ferrovie dello Stato hanno già assunto le necessarie intese con gli organi locali, in qualche caso tutt'altro che facili, per l'ubicazione di detti impianti. E ciò è avvenuto tanto in Campania quanto nella Basilicata e in Calabria, dato che le tre officine saranno tutte costruite nel Sud.

Parlando degli impianti che l'Azienda delle ferrovie dello Stato possiede e gestisce in proprio per la riparazione del materiale rotabile, desidero fornire al senatore Crollanza i chiarimenti che egli ha chiesto sulla stessa materia. In atto per le riparazioni dei rotabili vi è una suddivisione di fatto tra officine delle Ferrovie dello Stato e officine private. In base a questa suddivisione di fatto, che dura da lungo tempo, le officine delle Ferrovie dello Stato provvedono interamente alla manutenzione dei mezzi di trazione, locomotive, elettrotreni, elettromotrici e automotrici, e parzialmente a quella delle carrozze. Invece, alle officine private viene affidata la riparazione di una parte delle carrozze e di pressochè tutti i carri merci. Le imprese private del settore, che sono una trentina e che sono distribuite in tutta Italia, hanno una capacità lavorativa molto superiore alle esigenze dell'azienda. Ciò stante, qualunque nuovo stabilimento che si ritenesse di realizzare in questo campo non costituirebbe una reale nuova fonte di occupa-

zione, ma sarebbe il tramite di trasferimento della mano d'opera da un impianto all'altro o da una zona all'altra. Ripeto che le tre nuove officine di riparazione delle Ferrovie dello Stato sono tutte ubicate nel Sud e risultano necessarie in dipendenza del progressivo aumento del parco di trazione e dei mezzi specializzati, nonchè in dipendenza del riassetto che si va introducendo nel settore per razionalizzarne ed ammodernarne l'esercizio. Infatti l'analisi sullo stato di tali impianti riparatori dell'Azienda ha rivelato elementi tali che, d'accordo con le organizzazioni sindacali, si sta studiando il modo di ottenere diversi e migliori rendimenti.

Per l'allestimento dei nuovi rotabili, siano essi mezzi di trazione o materiale rimorchiato, le Ferrovie dello Stato si avvalgono esclusivamente dell'industria privata. Anche in questo caso le 43 imprese che operano in Italia (e che sono, in parte, contemporaneamente riparatrici) hanno un potenziale operativo direi tangibilmente superiore alle ordinazioni che le Ferrovie possono assicurare. Vi è, quindi, una situazione di permanente disagio che, a giudizio dell'Amministrazione delle Ferrovie e non soltanto suo, non può essere ulteriormente aggravata mercè l'apertura di nuovi stabilimenti. Questa opinione è condivisa dai settori cointeressati al problema tant'è che in sede CIPE, dopo la conclusione di studi protrattisi per qualche anno, sono stati espressi voti per un contenimento del numero delle ditte già operanti nel settore, previa riconversione facilitata della loro attuale attività.

Concludo sottolineando che le ditte costruttrici di materiale rotabile nel Mezzogiorno da tempo denunciano una capacità lavorativa superiore al volume di commesse affidabili pur beneficiando della riserva agevolata prescritta dalle leggi sui programmi straordinari di investimento delle Ferrovie dello Stato; il 40 per cento per i piani precedenti e il 42 per cento per l'ultimo piano dei 2.000 miliardi.

Il collega Crollanza ha altresì richiesto per quali motivi nei programmi delle Ferrovie si faccia riferimento ad un'area Centro-nord e ad un'altra Centro-sud anzichè alle consuete tre zone del Meridione, del Centro

e del Settentrione. Le zone del Meridione, del Centro e del Settentrione sono zone geografiche, e se volessimo tener conto dei compartimenti ferroviari dovremmo dire che al Nord farebbero capo i compartimenti di Torino, Genova, Milano, Verona, Venezia, Trieste e Bologna, al Centro i compartimenti di Firenze, Ancona e Roma, al Sud i compartimenti di Napoli, Bari, Reggio e le isole.

Amministrativamente, cioè al fine di individuare con facilità le aree che possono o meno beneficiare delle agevolazioni previste per il Mezzogiorno, inteso in senso lato, di cui all'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, che è quella che regola le provvidenze per il Mezzogiorno, ci si deve riferire alla linea di demarcazione che di fatto taglia in due i compartimenti ferroviari di Roma e di Ancona, dando origine ai raggruppamenti ormai da due decenni usualmente chiamati del Centro-Nord, senza benefici speciali, e del Centro-Sud con le agevolazioni di cui sopra. La linea del Centro-Sud parte da San Benedetto del Tronto, arriva a Rieti, scende grosso modo fino a Colleferro e risale all'incirca vicino a Pomezia.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, la mia domanda era se effettivamente il 42 per cento andava alle regioni del Mezzogiorno.

M A R T I N E L L I , *Ministro dei trasporti*. Posso assicurarle che in sede di applicazione della legge che stanziava 2.000 miliardi si cerca di lasciare al Sud non il 42 ma il 48 per cento. Questa dichiarazione l'ho già fatta in Commissione, dove si verbalizza tutto, e sono lieto di ripeterla qui.

Sempre in materia di investimenti ferroviari, e per completare il riscontro alle considerazioni formulate in quest'Aula ricordo che, in sede di esame dello schema di ripartizione di 2.000 miliardi, presso la Commissione consultiva interregionale e presso il CIPE vennero fatte tre premesse di carattere generale, come ha ben ricordato qui il collega Pacini: che nel programma stesso, dati i prefissati limiti di spesa di 2.000 miliardi, non potevano essere ovviamente inclusi tutti i provvedimenti auspicati da più parti per

l'integrale riassetto della rete ferroviaria; che gli interventi proposti per i 2.000 miliardi rispondevano a priorità reiteratamente verificate; e che le opere escluse sarebbero state doverosamente considerate al momento della elaborazione del nuovo piano pluriennale fissato dalla stessa legge n. 377.

Tali tesi hanno ricevuto l'adesione unanime della Commissione interregionale e del CIPE, per cui tutti e solo i provvedimenti già in quelle sedi singolarmente annunciati sono stati, senza modifiche, trasferiti nel decreto interministeriale operativo. Pertanto, data questa premessa, concordemente accolta, allo stato delle cose, non è possibile operare, ad esempio in Puglia, varianti che si tradurrebbero in un fermo dannoso dei provvedimenti sin qui disposti. Anche nel caso della linea Bari-Taranto nel programma 1975-79 è prevista l'elettificazione della linea medesima, per una spesa di 15 miliardi di lire. Detto provvedimento consentirà di aumentare notevolmente la potenzialità di circolazione ed assicurerà una maggiore regolarità di capacità di trasporto su terra.

Ulteriori interventi, quali le richieste rettifiche di tracciati e di raddoppio, verranno considerati all'atto della elaborazione del piano pluriennale di sviluppo della rete che io considero prossima perchè, secondo le assicurazioni date dagli uffici in seguito alle mie istruzioni, il Ministro dei trasporti dovrebbe essere in grado di presentarlo al Parlamento prima della fine dell'anno.

In materia di trasporti casa-lavoro, i senatori Cirielli, Bergamasco e Pacini hanno sottolineato l'esigenza di un sempre più cospicuo apporto delle Ferrovie statali per alleviare il grave problema. Senza che io vada qui a ricordare quanto è stato disposto, per questo scopo, negli anni passati, mi limiterò a ricordare che nel programma dei 2.000 miliardi sono stati inclusi lavori per il quadruplicamento o per il raddoppio delle linee o per l'elettificazione di altri tratti a più intenso traffico, per l'ampliamento dei piazzali viaggiatori, per l'adeguamento degli impianti di sicurezza e per lo snellimento della circolazione, nonchè per l'allestimento di materiale rotabile specializzato, per una spesa complessiva dell'ordine di 500 miliardi

di lire, vale a dire di un quarto della spesa autorizzata per l'intero programma.

Questo è tutto quello che posso dire per quanto riguarda la natura dei lavori. Ma, onorevoli colleghi, a tutti è noto che il piano di cui sto parlando prevede finanziamenti ripartiti negli esercizi dal 1975 al 1980 e dispone che l'Azienda ferroviaria possa contrarre mutui anche obbligazionari, all'interno e all'estero, nonchè emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità di tesoreria.

Pertanto devo qui assicurare — e sono intervenuto anche con atti personali — che, come per il piano decennale e per il piano ponte, l'Amministrazione ferroviaria, d'intesa con il Ministero del tesoro e con la Banca d'Italia, sta realizzando talune operazioni di credito che cerca di concludere all'esterno dell'economia e della finanza italiane, in relazione al reale fabbisogno che andrà man mano maturando e del quale dirò dopo qualche cosa.

Soggiungo ancora che, qualora permanessero sul piano interno le attuali difficoltà di collocamento di prestiti (anche se una certa quale schiarita c'è, ma attorno ad essa sono in molti a fare i conti) e le altre sul piano internazionale (e per le quali non sono pessimista), qualora dovessero dimostrarsi non realizzabili gli attuali intendimenti, le Ferrovie, come è stato fatto in precedenti analoghe situazioni (e già per 100 miliardi durante la mia gestione), chiederanno al Tesoro di autorizzare la Banca d'Italia ad assumere a fermo le obbligazioni emesse. Apro però una parentesi per dire che ciò significa che le risorse sono procurate dall'officina carte valori; e chiudo subito questa parentesi. Ma questo, in attesa di un collocamento sul mercato finanziario, a cura dell'istituto di emissione, nel momento più favorevole.

Ritengo di completare la parte che più da presso attiene alle ferrovie dello Stato comunicando che, per la redazione del grande piano poliennale di sviluppo della rete, di cui all'articolo 1 della legge 377, l'Azienda (lo ricordavo prima, lo ripeto adesso) ha già impostato i necessari studi in modo da poter disporre tempestivamente, nella sua

responsabilità di fronte al Parlamento, della documentazione occorrente per comparare le esigenze proprie delle ferrovie statali con quelle degli altri sistemi di trasporto.

Verso la fine della mia esposizione, mi soffermerò sul problema del piano generale dei trasporti, da definire nel quadro del programma economico nazionale, la cui importanza è stata unanimemente rilevata nelle diverse mozioni.

Passando al settore dell'aviazione civile, tratterò anzitutto dell'attuazione della legge n. 825 del 1973, che riguarda gli interventi urgenti e indispensabili per l'ammodernamento degli aeroporti aperti al traffico commerciale. Ricorderò che con decreto interministeriale trasporti-difesa del 5 giugno 1974 sono stati approvati i programmi operativi per una spesa di 140 miliardi di lire riferita ad opere aeroportuali a carico del Ministero dei trasporti, e di 60 miliardi per le apparecchiature di assistenza al volo a carico del Ministero della difesa. Per gli aeroporti del Centro-nord è complessivamente prevista una spesa dell'ordine di 85 miliardi e per quelli del Sud e delle isole una spesa aggirantesi sui 115 miliardi di lire, tra impianti ed apparecchiature.

Per quanto concerne gli interventi alle infrastrutture, che sono nella sua esclusiva competenza, il Ministero dei trasporti ha bandito il 20 settembre 1974 gli appalti-concorso per la concessione dei lavori; il 12 marzo sono scaduti i termini per la presentazione dei progetti, che sono ora al vaglio di un'apposita commissione che completerà il suo mandato entro la metà di giugno. Sono stati presentati 26 progetti da parte di 18 imprese o consorzi ed è da prevedere che i lavori potranno avere inizio verso la fine dell'estate.

Il Ministero della difesa da parte sua, secondo le notizie che mi ha comunicato, ha già avviato le trattative con ditte specializzate per l'acquisto delle apparecchiature di assistenza al volo. In quest'occasione — ossia dopo aver riferito sulla legge 825 — richiamandomi in particolare alle considerazioni in materia di funzionalità di « Civilavia » e di prospettive su un'ulteriore fase di adeguamento alle esigenze del sistema aeropor-

tuale italiano (è un tema che è stato trattato da diversi oratori e che è presente in tutte le mozioni) è mia opinione che la rilevante espansione che ha caratterizzato, dal dopoguerra fino ad un anno fa, il trasporto aereo e le connesse attività degli organi presposti allo stesso tipo di trasporto non ha trovato il necessario sviluppo nell'apparato di governo dell'aviazione stessa, per cui i problemi di varia natura che investono il settore hanno costantemente reso arduo l'espletamento dei compiti di istituto propri dell'ispettorato generale, prima (nel 1963), e della direzione generale dell'aviazione civile, poi (dal 1967).

Per rendere possibile un adempimento normale delle attribuzioni spettanti allo Stato nella materia sono quindi da eliminare le carenze lamentate, provvedendo alla riorganizzazione, su basi funzionali, della direzione generale — sia per quanto concerne l'amministrazione centrale che quella periferica — e all'eliminazione della persistente situazione di carenza numerica del personale. Occorre, inoltre, provvedere alla semplificazione delle procedure relative ai compiti di istituto e realizzare un permanente coordinamento tra le autorità civili e quelle militari nello svolgimento dei servizi di assistenza al volo e di controllo della circolazione aerea, almeno finchè non si addiverrà, dico io, all'unificazione di tutti i compiti nell'ambito dell'aviazione civile. A tale fine, dopo la semplificazione delle procedure tecnico-amministrative contemplata dalla legge per i lavori di cui al piano dei 200 miliardi e dopo l'assunzione con contratto a termine di 350 dipendenti, da utilizzare ora principalmente per l'attuazione del programma, il Ministero dei trasporti provvederà a trasferire in apposita legge lo studio della riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile, attualmente all'esame del Consiglio superiore dell'aviazione civile medesima.

Infine, è noto che il richiamato piano dei 200 miliardi costituisce solo la prima fase degli interventi necessari per eliminare tutte le carenze rilevate dall'apposita commissione che negli anni 1972 e 1973 ha accertato lo stato di funzionalità degli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale.

Successivamente alla redazione della legge n. 825, e alla luce anche di tale rapporto, sono stati studiati provvedimenti occorrenti per porre gli aeroporti in condizioni di meglio assolvere le mansioni operative, in atto e future.

Il Ministero dei trasporti ha presentato, accanto al programma, una « nota di spesa » di 1.000 miliardi di lire. Secondo la legge n. 825, questo programma doveva essere presentato al Parlamento entro il mese di giugno del 1974; lei, collega Grossi, ieri lo ha detto chiaro e tondo e aveva il diritto di dirlo. Giunto tale programma al CIPE verso la fine del giugno 1974, in seguito alle osservazioni formulate dagli organi della programmazione nazionale (anche là vi è un organo che collabora, programma, modifica e che richiede tempo per l'esercizio delle sue funzioni), il piano è stato rielaborato e quindi rimesso nuovamente al CIPE, dove si trova per l'esame. A questo riguardo assicuro tutti i colleghi intervenuti, e in particolare i senatori Grossi e Pacini, che il mio interessamento personale è vivo affinché al più presto tale piano esca dal giudizio di merito del CIPE e possa tradursi in un disegno di legge.

Questo programma, secondo le proposte del Ministero dei trasporti, investe un arco di tempo che va dal 1977 al 1985. Ricordo queste cose non per minuzia di riferimenti burocratici, ma perchè con un importo di 1.000 miliardi, che fu definito con un metro monetario di ben altre dimensioni, pensare di operare interventi di prima priorità dal 1977 — siamo nel 1975 — al 1980 e interventi di seconda priorità dal 1981 al 1985 significa non esprimersi con il realismo che la situazione imporrebbe. Naturalmente, ciò va inteso con riferimento alle risorse di cui il paese dispone, perchè è facile credere che il fatto che il Ministero del tesoro non ha messo a disposizione i fondi dipenda semplicemente da sua volontà.

Il fabbisogno finanziario globale, come ho ricordato prima, è stato valutato in 1.000 miliardi e articolato nei settori delle infrastrutture per 855 miliardi, nel settore delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo per 55 miliardi, in quello dei materiali e mezzi concernenti il servizio a terra, di competenza

dello Stato, per 60 miliardi. E questo al di fuori del termine di attuazione che ho indicato prima. L'onere finanziario, secondo tale programma, sarebbe ripartito per 485 miliardi a carico dello Stato, 370 per le infrastrutture, 55 per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo, 60 miliardi per il servizio a terra, e per 515 miliardi a carico delle società che gestiscono interi complessi aeroportuali, ai sensi di leggi speciali di deroga al codice della navigazione. Ma su questa ripartizione degli oneri desidero dire al Senato che saranno tenute presenti le esigenze che nel frattempo sono state prospettate dalle regioni e dagli enti gestori.

Il senatore Sgherri — e qui mi riferisco al suo intervento di stamattina e credo di poter collegare questa materia a quella degli aeroporti — ha accennato a ritardi che si verificano nel campo dei servizi aerei e in modo particolare nell'aeroporto di Fiumicino. Anche come utente abituale dell'aeroporto di Fiumicino, mi sono immediatamente preoccupato di appurare la ragione di questi ritardi. Dal primo gennaio viene tenuta una regolare rilevazione dei ritardi di arrivo nell'aeroporto internazionale e in quello nazionale, dei ritardi nella consegna dei bagagli, al di là di una franchigia di 15 minuti. Ho affidato al collega sottosegretario Degan il compito di seguire la materia per ricavarne una analisi delle concrete responsabilità. Devo dire che la gran parte dei ritardi derivano da ritardi di partenza dagli altri aeroporti o dall'accumularsi di aerei che arrivano in determinate ore senza che vi siano piste adeguate per lo smistamento. Comunque, posso dichiarare che questo problema è ben presente. Oggi non sono in grado di esporre considerazioni fondate sulle responsabilità, e certo concludo anche io, come ha detto il collega Sgherri, che, viaggiando in questo modo, molte volte si ha l'impressione di essere alla mercé di un vettore, piuttosto che di usufruire di un servizio pubblico.

Per quanto riguarda i rapporti con l'Alitalia, i colleghi certamente sanno che la concessione è scaduta nell'aprile dello scorso anno. Posso informare il Senato che sono in corso negoziati per il rinnovo e che vengono tenute presenti le considerazioni espresse da

varie parti, comprese quelle sindacali. Devo però aggiungere che l'Alitalia dipende dal Ministero dei trasporti per quanto riguarda le concessioni e nulla più, poichè, per quanto riguarda le gestioni patrimoniali, dipende dalle partecipazioni statali. Ho appreso anch'io dalla stampa che sarebbe in corso un provvedimento per la concessione di 200 miliardi di finanziamento all'Alitalia. Mi auguro che la notizia sia vera, ma non sono in grado di dire altro.

Per quanto attiene al settore della navigazione marittima e connesso adeguamento dei porti, di cui alle leggi nn. 684 del 1974 e 366 pure del 1974 (e rispondo secondo le indicazioni trasmesse dai Ministri competenti della marina mercantile e dei lavori pubblici) posso riferire che, in data 25 marzo scorso, l'Ottava Commissione del Senato ha approvato, in sede deliberante, il disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, che sono quindi passati all'esame della Camera. Inoltre, il 15 febbraio, con decreto congiunto Lavori pubblici e Marina mercantile, è stato approvato il programma esecutivo degli interventi di ristrutturazione dei porti, di cui ai 160 miliardi stanziati con la legge 366 del 1974. La progettazione di tali opere è stata avviata e alcuni progetti sono già stati sottoposti all'esame dei competenti organi. Chiedo al collega Sema che conosce a fondo la materia — l'ho sentito varie volte in Commissione toccare con grande passione il tema dei residui passivi — di tener presente che, se gli stanziamenti sono stabiliti per esercizi che ancora sono da venire, gli impegni possono essere assunti ma la liquidazione degli impegni non può avvenire che con i mezzi messi a disposizione in tali esercizi.

Vorrei rispondere agli interventi dei senatori Grossi e Crollalanza i quali hanno chiesto che vengano illustrati dettagliatamente i provvedimenti che verranno attuati nei singoli porti in funzione delle leggi che ho ricordato prima. Non sono in grado, attraverso la documentazione pervenutami dalle amministrazioni interessate, di riferire a questo proposito. Siccome è imminente la discussione sullo stato di previsione della spesa per il 1975, ritengo che in quella sede i col-

leghi potranno ottenere tutte le informazioni di cui hanno bisogno. Posso, però, dire che per quanto riguarda il piano dei 2000 miliardi ai fini di migliorare i collegamenti tra i maggiori porti nazionali e la rete ferroviaria nonché per potenziare gli scali e le linee a servizio dei porti medesimi sono stati inclusi diversi provvedimenti (potenziamento della linea pontremolese, raddoppio della linea pontebbana, elettrificazione della Bari-Taranto, scalo di Cervignano, nodo di Livorno, nodo di La Spezia, nodo di Napoli, nodo di Taranto, nodo di Ravenna, nodo di Venezia, eccetera) per una spesa di oltre 100 miliardi di lire.

A questo punto ritengo di dover riferire alcune considerazioni sulla direttissima Roma-Firenze in merito all'intervento del senatore Sgherri.

Ebbene, per la direttissima Roma-Firenze sono stati finora autorizzati i seguenti finanziamenti: 200 miliardi sulla legge n. 1089 del 1968; 40 miliardi sulla legge-ponte n. 52 del 1973; 60 miliardi per cui si ha facoltà di prelievo sui 2.000 miliardi della legge n. 377 del 1974; in totale, quindi, 300 miliardi. Per completare le due tratte in corso di costruzione Settebagni-Città della Pieve e Figline-Rovezzano si presume che occorreranno ulteriori finanziamenti dell'ordine di 30 miliardi di lire che integrano l'assegnazione dei 300 miliardi per aumento dei prezzi e conseguenti revisioni contrattuali. Fino ad oggi sono stati liquidati 200 miliardi e si presume di pagare altri 100 miliardi entro il corrente anno. Ma per la realizzazione dei tratti in corrispondenza dell'ansa di Arezzo, vale a dire tratto Città della Pieve-Figline, è da prevedere una spesa dell'ordine di 300 miliardi di lire, tutta da finanziare. Per questa cifra ho provveduto a richiedere, in considerazione del fatto che si stanno chiudendo i cantieri ed aumentano i disoccupati, al Ministero del tesoro il suo assenso finanziario a presentare una legge che stanziasse 150 miliardi: 75 miliardi per quest'anno (e per reperire questa cifra ho proposto l'aumento delle tariffe che non è ancora in atto) e altri 75 miliardi per il 1976. I colleghi possono domandare perchè non sono stati chiesti 300 miliardi: perchè si prevede che la quantità di lavoro eseguibile, e dunque

una spesa erogabile, ammonta a circa 150 miliardi.

C'è poi il problema sollevato dal collega Sgherri che riguarda il tratto tra Rovezzano e Campo di Marte che, secondo il progetto originario, richiede una spesa dell'ordine di 60 miliardi per l'abbassamento della linea e altre opere; e questo, in un certo senso, può in parte considerarsi compreso nella cifra di 2.000 miliardi del piano. Ma qualora si accogliesse anche l'altra soluzione proposta dagli enti locali consistente nella costruzione di un altro ramo sotto il suolo della città — dopo spiegherò perchè dico un altro ramo — occorrerebbe aggiungere una ulteriore spesa di circa 150 miliardi tenendo presente che occorrono per l'esecuzione di questo grosso imbuto sotterraneo, che deve essere costruito con tutte le cautele per la nobiltà e la delicatezza che i monumenti artistici di Firenze richiedono, da sei ad otto anni. Allora è evidente che non si può risolvere il problema in questo modo. Non è che possiamo procedere all'adattamento del tratto Rovezzano-Campo di Marte attendendo per l'altra opera perchè così dei lavori per centinaia di miliardi di lire rimarrebbero inutilizzati e quindi deperirebbero. Infatti per le costruzioni ferroviarie avviene quello che avviene per le abitazioni: se non vengono utilizzate deperiscono rapidamente.

Allora ho prospettato al Tesoro e alla Presidenza del Consiglio il problema in questi esatti termini. La città di Firenze teme di essere enucleata come centro turistico, qualora la direttissima arrivasse incassata a Campo di Marte. Di qui l'esigenza di prendere in considerazione il problema dell'accesso, anche se costoso e richiedente alta tecnica in sotterranea. Ma in attesa di questo che cosa fare? Ho suggerito che una commissione di tecnici delle Ferrovie dello Stato e degli organi locali, della regione, del comune, della Sovrintendenza alle opere pubbliche e della Camera di commercio, esaminasse in concreto gli aspetti tecnici e gli aspetti finanziari. Non ho nessuna difficoltà a dichiarare che in materia di esigenze finanziarie qualcuno parla di 150 miliardi e qualche altro parla di cifre assai superiori, che non sono per ora in grado di valutare.

Non so se con questi elementi ho accontentato o illuminato sufficientemente il collega Sgherri. Quello che ho detto risponde alla realtà dell'azione che sta compiendo il Ministero.

Completata una rapida scorsa sullo stato di attuazione dei progetti di investimento che concernono i diversi sistemi di trasporto, riferisco sulle possibilità di tempestivo finanziamento dei piani anzidetti a mezzo del ricorso al credito. Per l'attuazione della legge n. 377, cioè il piano di 2.000 miliardi, stanziamenti ripartiti negli esercizi dal 1975 al 1980, con la prima nota di variazione al bilancio per l'anno 1975 è stato iscritto l'importo di lire 260 miliardi quale prima quota della spesa autorizzata. Per i restanti stanziamenti (ripartiti in ragione di lire 340 miliardi nel 1976, 400 miliardi nel 1977, 350 nel 1978, 350 nel 1979 e 300 nel 1980) l'azienda dovrà provvedere con operazioni di credito.

Da qui discende il problema della verifica tra il tempo effettivo di impiego delle risorse (sarebbe assurdo andare a impoverire le risorse del mercato per accantonare i soldi in attesa che i piani vengano realizzati), la disposizione degli stanziamenti e le esigenze effettive di provvista di mezzi.

Il collega Maderchi stamane diceva che non avrei mai dovuto lasciare in pace i funzionari della motorizzazione civile: ebbene, in questo periodo non ho lasciato in pace quelli della ragioneria centrale del Ministero e delle ferrovie dello Stato. Tuttora sono in fase di realizzazione i piani di investimento ferroviari previsti dalla legge 1089 del 1968 — che chiamiamo terzo piano quinquennale: sono 450 miliardi per gli impianti ordinari e 200 miliardi per la direttissima — ed è ancora in fase di realizzazione il piano disposto dalla legge n. 52 del marzo 1973, piano-ponte di 400 miliardi. Per i due piani l'Azienda ferroviaria aveva finanziato alla data del 31 dicembre 1974 — compresi quei 100 miliardi cui ho fatto cenno prima e dati a fermo alla Banca d'Italia — provvedimenti rispettivamente per 401 miliardi (rispetto ai 650 del terzo piano) e per 189 miliardi (rispetto ai 400 miliardi del piano-ponte). Sicchè per il completamento di tali piani restavano da reperire complessivamente

110 miliardi per la legge 1089 e 201 miliardi per la legge n. 52: in totale 311 miliardi, dei quali vi è esigenza immediata ed inoltre i 260 miliardi previsti come quota per il 1975 del piano dei 2.000 miliardi.

Se spingeremo gli appalti per il materiale ferroviario e avremo bisogno anche di questi soldi per la fine dell'anno o poco oltre, dovremo attingere sul mercato 571 miliardi di lire. Intanto per il ricorso al mercato finanziario sono in atto trattative tra il Ministero dei trasporti e l'Amministrazione del tesoro per procurare l'importo di 300 miliardi, al fine di assicurare le liquidazioni che man mano si presenteranno. Siamo al 3 aprile, per cui ci sono ancora nove mesi per riflettere e provvedere.

Per quanto concerne il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti (vale a dire la legge n. 825 che ha una previsione di spesa di lire 220 miliardi ripartiti in esercizi dal 1973 al 1978), ad eccezione della quota di 20 miliardi inerenti al completamento delle opere dell'aeroporto di Fiumicino già considerata in bilancio, si dovrà provvedere, per ottenere questi mezzi, con il ricavato di operazioni finanziarie analoghe. Nel 1973 si è provveduto per 5 miliardi, ma per le rimanenti somme stanziata e scadute (60 miliardi autorizzati per gli esercizi 1973 e 1974 e la quota di 36 miliardi stabilita per il 1975, per la quale sono trascorsi tre mesi e ancora non è stato approvato il bilancio in via definitiva) sono da attingere 96 miliardi sul mercato del credito.

Anche di questa partita mi sto occupando, dato che ho parlato di lavori che saranno avviati presumibilmente verso la fine dell'estate.

Per quanto riguarda l'ammodernamento dei porti, vi è uno stanziamento di 160 miliardi che deriva dalla legge n. 366 del 1974, che fa seguito alla legge n. 1200 del 1965, il cosiddetto « piano azzurro », che prevedeva una spesa di 100 miliardi ripartiti in quote di 20 miliardi ciascuna per gli anni dal 1965 al 1969. Il Tesoro ha provveduto ad iscrivere una somma di 10 miliardi nello stato di previsione della spesa per l'anno 1974 e, con una prima nota di variazione, ha impostato sul

bilancio del 1975 lo stanziamento di 25 miliardi di lire.

Per quanto si riferisce poi alla legge n. 684 del 1974 (che ha per oggetto la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, da attuarsi sulla base di un programma che la Finmare presenterà al Ministro della marina mercantile per la trasformazione delle attività delle società di navigazione marittima dal settore passeggeri ad altri settori) nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile è riportato lo stanziamento di 93 miliardi di lire. Soggiungo che il programma di trasformazione è stato definito nella seduta del 24 marzo dall'apposito comitato interministeriale previsto dall'articolo 6 di tale legge.

Forniti così i dati relativi ai piani di investimento ed alle relative coperture finanziarie, passo rapidamente al problema dell'autotrasporto merci, oggetto di molti interventi in quest'Aula. Anzitutto mi riferisco al motivo del ritardo nella emanazione del regolamento esecutivo che, all'articolo 76 della legge 6 giugno 1974, n. 298, prevedeva venisse emanato entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa e cioè entro il 1° febbraio 1975. Il mancato rispetto di tale termine va riguardato soprattutto in relazione all'importanza dei problemi lasciati insoluti dalla legge e demandati a regolamento, problemi la cui soluzione necessariamente richiede l'espletamento di procedure che non sono di rapida conclusione. Allorquando, giunto al Ministero, ho appreso che non vi era la possibilità di provvedere tempestivamente all'emanazione di questo decreto, mi sono fortemente lamentato. Talvolta, però, i legislatori condensano in alcuni articoli un complesso di norme che poi, considerate ad una ad una e tenuto conto delle consultazioni che noi stessi parlamentari invochiamo, ad esempio di operatori e di organismi sindacali, rendono in pratica impossibile il rispetto delle scadenze prestabilite. Ad esempio, in questo caso, si è manifestata l'opportunità di consultare le varie categorie di operatori economici interessati, che sono parecchie, le quali, da parte loro, avevano rivolto sollecitazioni per essere ascoltate. Sono stati, quindi, consultati gli esperti appartenenti alle as-

sociazioni nazionali dei trasportatori, con lo scopo di facilitare una convergenza di punti di vista su norme regolamentari che dovranno poi, almeno in parte, essere sottoposte all'esame ed al parere delle associazioni stesse, a norma dell'articolo 76.

Le consultazioni, poi, si sono estese agli esponenti dell'industria, del commercio, delle partecipazioni statali, dell'agricoltura, dell'artigianato, alle relative organizzazioni sindacali, a coloro che si occupavano dell'autotrasporto per conto proprio e per conto terzi. L'Amministrazione sta ora ricevendo dai principali gruppi consultati memorie riepilogative dei vari punti di vista sulle questioni affrontate, e sono previste nuove riunioni. Tuttavia penso che sia utile, al fine di assicurare rapide soluzioni ai problemi che presentano un più marcato aspetto politico ed in pari tempo carattere pregiudiziale rispetto all'attuazione della nuova disciplina, l'esame che si sta facendo dagli uffici per procedere all'emanazione di norme di esecuzione separate (so che non sono quelle che lei ha esposto, collega Maderchi, stamattina), anticipando quelle relative all'istituzione degli albi e alla disciplina dell'autotrasporto e riservando, invece, ad epoca successiva quelle di carattere strettamente tecnico relative alle tariffe obbligatorie. Ciò anche perchè, su tale argomento, del tutto nuovo nella legislazione nazionale, gli operatori economici non hanno ancora approfondito i loro studi, mentre appare auspicabile poter sentire sull'argomento lo stesso comitato centrale per l'albo, non appena esso sarà istituito, in quanto il comitato centrale è l'organo al quale la legge devolve il compito di proporre all'Amministrazione la determinazione e la modificazione delle tariffe stesse.

Ecco uno dei casi di accumulo di norme del legislatore: ritengo tuttavia di poter anticipare che per i primi due titoli della legge (albo e disciplina autotrasporti merci) entro la fine del corrente mese potrà essere completata la stesura del testo definitivo, che verrà inviato al Consiglio di Stato per il parere d'obbligo e poi il provvedimento potrà essere emanato; per il resto bisognerà attendere che funzioni il comitato centrale che ho ricordato prima.

Desidero aggiungere che, in sede di emanazione delle norme relative alle tariffe obbligatorie, verranno, tra l'altro, compiutamente disciplinati le condizioni e i prezzi particolari di trasporto, per l'ipotesi prevista dall'ultimo comma dell'articolo 52 della legge, come ha raccomandato il collega Pacini nel suo caloroso intervento, tanto più che durante le consultazioni preventive delle categorie interessate sono emerse divergenze di interpretazione circa la portata della suddetta disposizione.

In questa materia debbo anche ricordare che, per ovviare alla mancata tempestiva presentazione di numerose domande di iscrizione nell'apposito elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio, che ha determinato la decadenza delle precedenti licenze dei rispettivi titolari, nonchè per dar modo al Governo di definire e proporre al Parlamento un disegno di legge inteso a dotare la direzione generale della motorizzazione civile di organici e strutture adeguati ai nuovi compiti previsti dalla legge 298 del 1974, il Senato ha recentemente approvato un disegno di legge, di iniziativa dei senatori Cipellini e di altri e Pacini ed altri, che prevede la proroga di alcuni termini. Da tale proroga non risulterebbe, peraltro, uno slittamento dell'intero sistema perchè, non appena emanate le norme di esecuzione relative ai primi due titoli della legge, potrà procedersi alla costituzione dei comitati centrali e provinciali dell'albo degli autotrasportatori professionali. Restando nell'ambito di un settore ripartito, per competenze, tra Lavori pubblici e Trasporti, desidero dare risposta al collega Grossi, che ha ricordato i problemi della navigazione interna.

Il Ministero dei trasporti non ha mancato di svolgere il suo vivo interessamento per la preparazione dei tre disegni di legge concernenti il completamento dei lavori di costruzione dei canali Milano-Cremona-Po, Padova-Venezia e Fissero-Tartaro-Canal Bianco. Questi disegni di legge sono all'esame della Camera dei deputati e le due Commissioni, quella dei trasporti e quella dei lavori pubblici, che devono congiuntamente esaminare il problema, lo hanno fatto nel mese di agosto del 1974 e non si sono più riunite in se-

guito. Mi premurerò, attraverso l'opera del collega dei Lavori pubblici, che è il competente in questa materia, di sollecitare anche l'approvazione di questi disegni di legge. Devo notare che questo tema dei canali navigabili interni dovrebbe trovare un collocamento adeguato nel quadro del piano dei trasporti.

Un altro problema comune a tutte le mozioni è quello riguardante il cosiddetto piano autobus. La proposta dell'acquisto di 30.000 autobus forma tuttora oggetto di trattative tra regioni e case costruttrici, con l'assistenza del Ministero del bilancio, dove si sono tenute apposite riunioni nell'ottobre e nel dicembre dello scorso anno e nel febbraio di quest'anno. L'acquisto di tali autobus, al prezzo unitario medio di 35 milioni, porterebbe peraltro una spesa complessiva di 1.000 miliardi in cifra tonda che, anche se ripartita in un quinquennio, richiederebbe un impegno finanziario di 200 miliardi l'anno. Conseguentemente, le possibilità di realizzazione del piano sono connesse al reperimento della suddetta somma, tenendo presente che le regioni, nel corso delle suindicate riunioni, hanno dichiarato la propria disponibilità per lo stanziamento di fondi, per il 1975, sufficienti all'acquisto di circa 1.700 mezzi rispetto alla quota annua di 6.000 (sulla base di 30.000 autobus in un quinquennio) lasciando ad altri organi l'acquisto dei rimanenti 4.300. Ovviamente, anche il Ministero dei trasporti è pronto ad offrire ogni collaborazione richiesta per la soluzione di questioni di carattere tecnico, ma non ha competenza specifica, tanto meno finanziaria. Naturalmente chi vi parla si farà carico di far presente, nella sede collegiale di Governo, l'urgenza dell'attuazione di un piano del genere.

Inserisco qui una risposta alle considerazioni del senatore Samonà sulla chiusura del traffico automobilistico nei centri storici. Devo ricordare al collega Samonà, anzitutto, che di tale problema ebbe ad occuparsi una commissione interministeriale costituita due anni or sono presso la Presidenza del Consiglio per l'esame dei problemi connessi con la crisi energetica (cosiddetta commissione Sarti), al fine di dare attuazione al deliberato dello stesso Consiglio dei ministri

del 20 febbraio 1974, volto a stabilire, in linea programmatica, il divieto di circolazione di autoveicoli nei centri storici. Il problema non si presentò di facile soluzione, sia per la difficoltà di stabilire in molte città l'esatto perimetro dei centri storici, sia per quella di determinare idonei itinerari tangenziali su cui convogliare il traffico, e, ancor più, per l'impossibilità di predisporre a breve termine una efficiente rete di autoservizi urbani, la cui operatività è connessa all'approvvigionamento di materiale rotabile, sul quale riferivo prima.

In ogni modo nessuno di noi — e io meno degli altri — può disconoscere l'opportunità di addivenire all'auspicato blocco della circolazione nei suddetti centri storici e all'ampliamento delle zone di sosta vietata agli autoveicoli. Va, peraltro, osservato che, anche nel caso in esame, la materia, ai sensi dell'articolo 4 del codice della strada, rientra nella autonoma potestà regolamentare dei comuni i quali, tenendo conto delle obiettive difficoltà prospettate, dovrebbero predisporre piani coordinati per poter addivenire in un ragionevole arco di tempo alla pratica attuazione dell'ipotesi programmatica indicata nella citata deliberazione del Consiglio dei ministri.

Questa mattina (come del resto ieri) ho ascoltato qualche accenno alla questione della situazione finanziaria delle società autostradali. Si tratta di un problema molto grave e di non certo facile soluzione, che è emerso nella sua interezza in seguito ad una serie di eventi che hanno negativamente interessato il settore nel corso dell'ultimo anno e che si possono così sintetizzare: la crisi energetica e le sue ripercussioni sui traffici e quindi sugli introiti delle società concessionarie (divieti totali o parziali alla circolazione, aumento del prezzo della benzina); l'abrogazione delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge n. 729 del 1961; l'incremento dei costi di costruzione, dei costi di esercizio e di quelli di gestione; non ultimo l'incremento abnorme e assolutamente imprevedibile del costo del denaro. A queste obiettive ragioni di fondo, le autostrade aggiungono anche le restrizioni al credito, con conseguenti difficoltà di approvvigionamento

di mezzi per far fronte alle scadenze, difficoltà che sono a tutti note.

Circa lo studio dei rimedi, informo che il collega dei lavori pubblici ha nominato recentemente una commissione allo scopo di effettuare una indagine conoscitiva in merito alla situazione economica e finanziaria autostradale, con l'espresso incarico di formulare concrete proposte per superare la crisi del settore. Pertanto, quando saranno conclusi i lavori della commissione, si potranno adottare o quanto meno proporre i necessari provvedimenti, in relazione a quanto verrà prospettato in quella sede.

Ritengo di poter così passare all'ultimo (in ordine di esposizione non certo in ordine di importanza) problema enunciato: il piano nazionale dei trasporti. Nel trattare questo problema riterrò conglobati in esso taluni problemi settoriali come, ad esempio, la navigazione interna, cui ho fatto prima accenno, ovvero la realizzazione di una più vasta rete di metropolitane ovvero il riassetto delle ferrovie statali nel campo delle linee secondarie — problemi che non sono stati trattati nella discussione, ma che sono esposti in talune mozioni — i porti turistici eccetera. La soluzione di tutti questi problemi è intimamente connessa agli indirizzi informativi del piano nazionale dei trasporti.

La crisi energetica alla quale è stato fatto insistente richiamo va certamente considerata come il catalizzatore che ha posto drasticamente in luce l'esigenza di un organico riassetto del sistema nazionale dei trasporti, ma non può farsi risalire solo ad essa il motivo determinante di tale necessità. Infatti, la necessità di un piano generale dei trasporti scaturisce dal continuo sviluppo del paese, dall'evolversi progressivo della situazione economica e sociale, dall'esigenza di adattare il sistema stesso all'andamento dei traffici. D'altra parte, i rilevamenti statistici di un recente esercizio a regime normale, il 1972, hanno denunciato che, in Italia, sono stati consumati complessivamente 125 milioni di tonnellate di petrolio equivalente, di cui 90 milioni ricavati da petrolio, 14 da gas naturali, 11 da bacini idrici, 9 da carbone e un milione da energia nucleare. Dei suddetti 125 milioni di tonnellate di petrolio equivalente,

i trasporti terrestri hanno assorbito 17 milioni e i trasporti aviomarittimi 9 milioni; in complesso i trasporti hanno assorbito il 20,8 per cento dell'energia totale. Dei 17 milioni di tonnellate di petrolio equivalente, consumati per i trasporti terrestri (16 dei quali derivano dal petrolio e uno dall'energia elettrica, che a sua volta è tributaria per più della metà dei suoi consumi allo stesso petrolio), la percentuale relativa ai trasporti di autovetture è del 7,6 per cento.

In definitiva, il trasferimento del traffico dall'uno all'altro sistema, tenuto conto che in questo esercizio, che possiamo considerare normale, tutto il trasporto delle autovetture ha consumato il 7,6 per cento dell'energia, non potrebbe avere, ai soli fini energetici, carattere determinante. A tale riguardo basta considerare che, ove in linea astratta l'intero traffico di autovetture potesse venir travasato su mezzi pubblici viari e ferroviari, si arriverebbe a una economia pari a non più del 5 per cento rispetto al consumo energetico globale del paese.

L'esigenza determinante del riassetto dei trasporti va, quindi, ricercata prevalentemente nei motivi di razionalità e di modernità del trasporto nel quadro dell'interesse generale dell'economia. Il Governo sin dalla stesura del progetto di programma economico nazionale 1971-75 — parlo di un programma scaduto, fatto poi rivivere nel programma aggiornato per il quinquennio 1973-77 — ha sentito la necessità di un piano nazionale dei trasporti come strumento qualificante per la determinazione delle scelte in materia di investimenti pubblici e di misure per la politica dei trasporti. Per la definizione dei principali indirizzi operativi e per una più precisa quantificazione degli obiettivi, detto piano dovrà tendere all'armonizzazione degli interventi che lo Stato intende vengano effettuati nelle varie branche del nostro sistema dei trasporti, costituendo così una base di riferimento e di orientamento per l'azione programmatica non solo degli enti pubblici centrali ma anche di quelli periferici e per i privati.

Quando la legge dei 2.000 miliardi, di cui ho parlato prima, stabilisce all'articolo 1

che il Ministero dei trasporti presenterà al Parlamento, entro la fine del prossimo anno, un piano poliennale di sviluppo delle ferrovie statali coordinato al piano generale dei trasporti — piano generale da definire in sede di programmazione economica nazionale — intende dire, dunque, che anche questa politica è una parte del programma generale. Con tali norme il legislatore ha inteso vincolare nuovamente — perchè un grande vincolo ci fu già con una legge, e tutti ricordiamo quale vincolo sia stato — la pubblica amministrazione a dare impulso al piano generale anzidetto secondo le indicazioni che l'organo preposto all'intera programmazione, il CIPE, dovrà fornire al riguardo. Oggi soltanto alcune regioni hanno tracciato piani programmatici di sviluppo delle rispettive aree, in base ai quali dovranno essere poi definiti gli schemi nazionali di assetto del territorio, da utilizzare appunto quale riferimento per l'elaborazione del piano generale dei trasporti che, nel rispetto delle autonomie regionali, dovrà assolvere il compito di coordinamento e di armonizzazione dei vari piani regionali, verificandone la compatibilità con le finalità a carattere nazionale.

La complessità di tali compiti richiede ovviamente una appropriata organizzazione, strumenti e tempi adeguati, specie per poter procedere all'acquisizione di elementi di base aggiornati, atti a quantificare la mobilità delle persone e delle merci, oltre che a stabilire la domanda futura e la relativa potenzialità delle infrastrutture, quale risulterà al compimento degli interventi.

Devo, a questo punto, ricordare le difficoltà di collegamento e di aggregazione che già si pongono per l'elaborazione del conto nazionale dei trasporti il quale, d'altra parte, è uno strumento economico contabile consuntivo. Questo conto comprende, oltre alle spese erogate dallo Stato e dalle aziende autonome, anche le spese sostenute dagli altri organismi pubblici, regioni, province, comuni, e vorrei fermarmi qui. È forse stato facile al Ministero dei trasporti ottenere i dati necessari per la redazione del conto nazionale dei trasporti dalle regioni, dalle province, dai comuni? E quando, alla fine, è riuscito ad ottenerli quali dati ha ot-

tenuto? Quali schemi sono stati seguiti malgrado gli indirizzi dati? Se poi passo alle imprese private e ai privati in genere — perchè il conto nazionale dei trasporti deve, in sede di consuntivo, pubblicare queste cifre — quali strumenti, quali norme devono essere adottati per arrivare ad ottenere dati che siano quanto meno verosimili?

Ecco perchè molti conti sono in arretrato, e quello pubblicato è fermo al 1971. Tra l'altro, si deve anche ricorrere a sondaggi e a stime e sui sondaggi e sulle stime, anche se la serietà di coloro che li fanno è fuori di ogni dubbio, l'opinione può essere controversa.

Ho inteso ricordare ciò per chiarire le difficoltà di impostazione del piano generale dei trasporti che, ripeto, interessa non soltanto lo Stato e gli enti pubblici ma anche molte categorie di utenti.

Molti altri problemi specifici sono stati sollevati durante la discussione, e non mi è possibile dar loro ora una risposta per ragioni di tempo, ma assicuro che saranno oggetto di attento esame.

Su un tema ricorrente nei discorsi, quello del coordinamento, desidero, però, esprimere alcune brevissime considerazioni. Distinguo tra coordinamento all'interno del Dicastero dei trasporti e coordinamento tra amministrazioni cointeressate. Nell'ambito del Ministero dei trasporti, dal 1968 opera la direzione generale della programmazione e coordinamento, la cui azione, anche se non molto appariscente, è stata efficace, pure se i suoi risultati emergono di più dalle direzioni generali operative dello stesso Dicastero, anzichè da essa direttamente. Ad esempio, detta direzione generale ha operato per quanto riguarda la legge di riforma dell'autotrasporto che sostituisce le vecchie norme degli anni '30 e suo compito è anche quello di elaborare il conto nazionale dei trasporti di cui abbiamo parlato.

Il secondo tipo di coordinamento riguarda la collaborazione fra i diversi rami della pubblica amministrazione. In passato si riteneva attuabile questo coordinamento mercè istituzione di un apposito consiglio superiore dei trasporti. Successivamente si è ripiegato sul comitato interministeriale trasporti in

seno al CIPE e sulla commissione interregionale consultiva, anch'essa operante presso il CIPE. In pratica la persistente ripartizione delle competenze in materia di trasporti fra numerosi dicasteri, oltre che tra organi centrali e periferici, dà luogo agli inconvenienti noti e ripetuti e si cerca, per ovviarvi in qualche modo, di operare attraverso il CIPE e mediante continui contatti tra i diversi ministeri, dove non sempre si rimane dello stesso parere, da una parte e dall'altra, ma qualche volta si accede ad un parere mediano. Però una decisiva e radicale sistemazione non si potrà ottenere che a mezzo di provvedimenti realmente unificatori delle competenze.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi scuso per il tempo che vi ho sottratto, ma ritenevo mio dovere esporre le linee fondamentali della politica dei trasporti come è vista dal mio Dicastero e dai dicasteri che mi hanno delegato a riferire sulle mozioni. Rinnovo ai colleghi l'impegno di esaminare e studiare tutte le considerazioni che sono state fatte, anzitutto quelle critiche, in modo da poter ricavare da esse, nei limiti del possibile, gli elementi necessari per imprimere alla politica nazionale dei trasporti il dovuto impulso.

Accetto, inoltre, l'ordine del giorno, così come è stato proposto dal collega Santalco e da altri colleghi. (*Applausi*).

P R E S I D E N T E . Avverto che all'ordine del giorno illustrato dal senatore Santalco hanno opposto la loro firma anche i senatori Valitutti e Crollanza.

Avverto inoltre che tutte le mozioni sono state ritirate dai rispettivi presentatori.

Passiamo ora alla votazione dell'ordine del giorno.

A V E Z Z A N O C O M E S . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A V E Z Z A N O C O M E S . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sono convinto che il dibattito sulla politica dei trasporti conclusosi da poco in que-

st'Aula e l'ampia, esauriente replica del Ministro abbiano posto le basi per una nuova organizzazione del trasporto nel nostro paese, al di là e al di sopra delle zone di luce e di ombra emerse dal dibattito stesso.

Ci sono stati punti qualificanti e positivi nella nostra politica dei trasporti in questi ultimi anni; ma rimangono ancora irrisolti problemi di ordine programmatico e di unificazione dei trasporti. Non siamo tra quelli che ritengono inutile e infruttuoso l'investimento in direzione del settore autostradale, anche se siamo del parere che di alcuni tratti si sarebbe potuto fare a meno. Il settore autostradale in definitiva ha dimostrato di essere stato in grado di soddisfare l'attuale domanda di trasporti di passeggeri e merci che in nessun modo le ferrovie dello Stato avrebbero potuto soddisfare anche se avessero raddoppiato la loro efficienza.

Riteniamo che positivo sia da giudicare l'impegno del Governo per quanto attiene al potenziamento delle ferrovie dello Stato attraverso lo stanziamento dei 2.000 miliardi che, però, ancora purtroppo non vengono utilizzati. Positiva anche la legge sugli aeroporti e le diverse leggi che riguardano la marina mercantile e cioè gli stanziamenti dei 160 miliardi per i porti, la ristrutturazione della flotta di Stato Finmare, il credito navale, eccetera.

Tutte queste provvidenze hanno dimostrato che esiste una volontà politica di risolvere i problemi che interessano i trasporti nel nostro paese, ma purtroppo appaiono degli sforzi slegati ed inefficaci. I trasporti ormai sono da considerarsi un fatto che interessa tutta la comunità nazionale; sono utenti del servizio trasporti oggi tutti i consumatori, tutti i produttori delle merci, tutti i cittadini, per cui questo è diventato un servizio assolutamente sociale. Appare prevalente perciò in Italia la funzione dello Stato, del Governo e quindi l'intervento pubblico diviene assolutamente decisivo in questo settore ed ancora di più può esserlo domani, per cui siamo convinti che bisogna giungere ad una concezione sempre più moderna dei trasporti che sbocchi nell'unitarietà delle decisioni e degli sforzi. Dobbiamo purtroppo riconoscere, onorevole Ministro, che siamo l'unico

paese in Europa e forse nel mondo che non abbia un unico ministero per i trasporti; da ciò provengono danni ingenti economici e di organizzazione. Nessun ministero che si interessi dei trasporti ha un ufficio programmazione che riesca a coordinare alla meglio i vari provvedimenti. Abbiamo solo a livello di Consiglio dei ministri il cosiddetto « concerto », ma in realtà è ben poca cosa e non risponde alle esigenze programmatiche richieste da un paese moderno.

Dobbiamo perciò lavorare attivamente in questa direzione e chiedere al Governo che si orienti finalmente per una soluzione globale che sia aderente alle esigenze del paese. In questo senso va valutato il nostro voto favorevole all'ordine del giorno presentato dalla maggioranza e poi sottoscritto dall'intera Aula. Non solleviamo perciò un problema di quantità, onorevole Ministro, di investimenti, che pure è importante e di cui va tenuto conto, ma un problema di qualità, di trasformazione, di priorità, di obiettivi sociali nuovi che siano in grado di sostenere un diverso sviluppo dell'economia del nostro paese. (*Applausi dalla sinistra*).

M A D E R C H I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Signor Presidente, a conclusione di questo importante ed impegnativo dibattito sentiamo il dovere di ringraziare l'onorevole Ministro per le risposte puntuali che ha dato ai problemi che abbiamo posto ed anche per gli impegni che ha assunto relativamente alle questioni da noi poste ed alle quali non ha potuto dare una risposta precisa in questo momento.

Consideriamo l'iniziativa che abbiamo preso estremamente valida, sia per il dibattito che ha sollevato, sia per la larga partecipazione che ha determinato sia anche per le conclusioni a cui è pervenuta. La risposta del Ministro ha messo in luce l'impegno personale del responsabile del Dicastero dei trasporti a riguadagnare il tempo perduto, a colmare le lacune che si sono prodotte in quest'ultimo periodo, ad operare seriamente per

reperire i mezzi finanziari che il Parlamento aveva richiesto di mettere a disposizione delle varie leggi e a dare puntuale applicazione alle norme che il Parlamento ha approvato.

Abbiamo ritenuto di scorgere, nelle dichiarazioni che il Ministro ha fatto a conclusione di questo dibattito, un atteggiamento con animo aperto ai problemi nuovi che oggi si trovano di fronte al nostro sistema di trasporti. E, anche se non particolarmente sottolineata dall'onorevole Ministro, ci sembra di aver colto anche la volontà di adeguare e gli strumenti e la politica dei trasporti alla situazione nuova.

Se è così — e speriamo di non commettere un errore di valutazione — è giusta la decisione che il nostro Gruppo ha preso di ritirare la propria mozione e di aderire all'ordine del giorno che la maggioranza ha proposto in quanto quell'ordine del giorno riassume esattamente le posizioni che noi nella nostra mozione per primi avevamo

delineato, che abbiamo sostenuto in questo dibattito e che abbiamo avuto il piacere di vedere confortate anche dal parere dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Santalco e da altri senatori di tutti i Gruppi. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 14,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari