

**N. 815-A**  
Resoconti X

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1970

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

### Resoconti stenografici della 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

#### SEDUTA DI MARTEDÌ 23 SETTEMBRE 1969 (Antimeridiana)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 458, 472, 473, 480
AIMONI . . . . .	472
FABRETTI . . . . .	473
GENCO . . . . .	479
MADERCHI . . . . .	477
MASSOBRIOS . . . . .	479
PICCOLO, relatore . . . . .	458
SAMMARTINO . . . . .	475, 477, 479
SPAGNOLI . . . . .	472
RAIA . . . . .	472

PICCOLO, relatore . . . . .	Pag. 491, 504
SPAGNOLI . . . . .	500
VENTURI Lino . . . . .	491
VINCELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	487

#### SEDUTA DI MARTEDÌ 23 SETTEMBRE 1969 (Pomeridiana)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 480, 485, 486, 495, 496, 504 511, 512, 513, 514
ABENANTE . . . . .	488, 491
AIMONI . . . . .	480, 485, 496, 498, 508, 513
BONAZZI . . . . .	498
CROLLALANZA . . . . .	486, 487, 493, 494, 507
DE MATTEIS . . . . .	502, 512
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile . . . . .	491, 496, 504, 507, 508, 512, 513, 514
GENCO . . . . .	492, 493, 494, 495, 496, 498

#### SEDUTA DI MARTEDÌ 23 SETTEMBRE 1969

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Genco, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnolfi, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari e il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Vincelli.

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970****— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 10)**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca l'esame, in sede consultiva, del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Prego il senatore Piccolo di voler riferire sul suddetto stato di previsione.

**P I C C O L O, relatore.** Onorevoli senatori, per la seconda volta consecutiva mi è concesso l'onore di sottoporre al vostro esame alcune considerazioni sullo stato di previsione per l'anno finanziario 1970 del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È un settore delicato e complesso, tra i più importanti ai fini della incidenza nella vita economica e sociale del nostro Paese, come di ogni comunità civile. Non è superfluo considerare, tra l'altro, che in esso sono impegnate complessivamente più di 200 mila unità, inclusi gli appartenenti al settore delle ferrovie in concessione, delle autolinee e dell'aviazione civile.

Questi rilievi non possono che imporre una particolare attenzione su alcuni aspetti essenziali che caratterizzano una gestione non facile, comportante un peso di dimensioni notevoli sull'intero bilancio dello Stato, con riflessi su quasi tutte le branche dell'Amministrazione pubblica.

L'eloquenza dei dati relativi agli esercizi finanziari di questi ultimi anni conferma la funzione fondamentale dei trasporti nella vita del Paese, per cui occorre un serio e ragionato impegno per una ristrutturazione di questi servizi, in modo da adeguarli il più possibile alle crescenti e nuove esigenze della nostra società.

L'ammodernamento e la disponibilità di attrezzature rispondenti alle necessità del traffico richiedono una vivacità ed un'azione tali da favorire la più larga attrazione pos-

sibile verso i trasporti soprattutto su rotaia, il cui sviluppo dovrebbe, d'altro canto, consentire una sempre maggiore economicità della spesa di esercizio.

Invero, si ripresenta all'attenzione del Parlamento, in occasione dell'esame del bilancio annuale, l'intera problematica del settore dei trasporti, che deve essere considerata in una visione globale per poterne trarre conclusioni ed indirizzi concreti, atti a coordinare e ad utilizzare nella maniera più conveniente i vari tipi di trasporto.

E ciò, onde si possa arrestare e gradualmente annullare la pesantezza di una situazione allarmante, che trae origine da una crisi che assume proporzioni sempre più preoccupanti per il grave squilibrio tra il costo di esercizio e le corrispondenti entrate, nonchè per la concorrenza fra il trasporto pubblico e quello privato. Questa, logicamente, si risolve a sfavore del trasporto pubblico, specialmente nel caso di trasporto merci, che necessariamente è costretto ad assoggettarsi a costi ingenti per soddisfare le richieste e le attese della collettività, mentre quello privato si attua secondo calcoli e scelte ispirati alla pura e semplice convenienza.

Anche l'enorme sviluppo della motorizzazione privata, in ordine al trasporto di persone, concorre ad aggravare la situazione, sottraendo sensibili porzioni di traffico al trasporto pubblico su rotaia.

V'è poi da aggiungere il rigido mantenimento delle tariffe ferroviarie, dettato da ragioni di ordine sociale ed economico generale, per cui si spiega la continua lievitazione dei *deficit* aziendali.

Occorre riformare il sistema tariffario, istituendo possibilmente la tariffazione a forcella, anche per le ferrovie dello Stato, fissando cioè un prezzo massimo ed uno minimo per determinati trasporti ed applicandolo quando risulta più conveniente.

Le tariffe italiane, è bene ricordarlo, sono inferiori del 25 per cento rispetto alla media europea.

Uno strumento non trascurabile, ai fini di propagandare l'uso del pubblico trasporto, anche se apparentemente di marginale importanza, potrebbe avere i suoi effetti be-

nefici: sarebbe cioè utile portare a conoscenza degli utenti le tariffe in vigore nel settore degli autotrasporti (merci), a livello di comunità.

È necessario altresì riqualificare il personale, tenendo conto del travolgente processo tecnologico, che richiede competenze, capacità e doti particolari.

Un punto particolare su cui è necessario soffermarsi è quello relativo agli oneri extra aziendali (oneri per trasporti gratuiti o con tariffe ridotte concessi per motivi non aziendali; oneri per linee ed impianti da mantenere in vita per motivi militari; oneri per consentire l'esercizio di determinati « rami secchi », che allacciano località sprovviste di strade parallele, per cui non è consigliabile la sostituzione del mezzo su rotaia con autolinee; la metà degli oneri per il presenziamento dei passaggi a livello). Non meno rilevante è l'incidenza degli oneri finanziari, che costituiscono un'altra importante componente che concorre a rendere più difficile la normalizzazione della gestione dei trasporti.

È noto, infatti, che il ripianamento del bilancio dei trasporti, invece di essere effettuato con l'intervento diretto del Tesoro, viene praticato attraverso l'autorizzazione all'azienda dei trasporti a contrarre mutui, con evidenti riflessi negativi sulla situazione di bilancio della stessa azienda.

Quali i rimedi da individuare e gli obiettivi da raggiungere, perché ci si avvii verso una gestione equilibrata del settore?

Questi interrogativi che discendono dall'interesse che il campo dei trasporti suscita nelle sfere della politica economica, non solo a livello nazionale ma anche internazionale, hanno già dato vita ad iniziative dirette a conseguire risultati fecondi, capaci di assicurare un maggior grado di competitività.

In campo nazionale, come già si ebbe modo di porre in risalto in occasione del bilancio per l'anno 1969, è in atto per le ferrovie dello Stato l'attuazione dei piani pluriennali interessanti non solo una radicale ed accurata manutenzione, ma un rinnovamento dei materiali e delle strutture, sulla base di innovazioni tecnologiche tali da potenziare i livelli di produttività aziendale.

Tuttavia non è da sottacere che accanto a queste utili iniziative si impone una coraggiosa revisione delle strutture aziendali, soprattutto sul piano organizzativo, nonchè una più efficiente organizzazione delle officine; un riesame sull'opportunità del mantenimento di stazioni con scarsa presenza di traffico; il ricorso a mezzi combinati con conseguente revisione nell'impostazione dei servizi su rotaia, eccetera.

Anche la nota dolente rappresentata dal problema delle tariffe, ferme al 1961 per il settore merci e al 1963 per quello viaggiatori, va studiata ed approfondita sotto il profilo della socialità, anche se rapportata alle necessità obiettive di esercizio.

Inoltre, le linee a scarso traffico vanno guardate con senso realistico, in modo da contemperare esigenze delle popolazioni e delle zone interessate con quelle dell'azienda, ricorrendo eventualmente alla istituzione di servizi sostitutivi su strada, gestiti sempre, direttamente od indirettamente, dalla azienda ferroviaria.

Per quanto riguarda le autolinee viaggiatori, al pari delle ferrovie, si registrano dati poco confortanti sia per l'aumento dei costi che per la concorrenza dovuta alla crescente motorizzazione privata, per cui in molti casi si è dovuto provvedere al rimpiazzo di alcune imprese con l'assunzione del servizio da parte dell'Istituto nazionale trasporti.

Si sono resi altresì indispensabili anche interventi sul piano finanziario, a norma della legge 23 marzo 1968, n. 375, che prevede contributi a favore delle aziende concessionarie fino ad un massimo di 4 miliardi, mentre un disegno di legge in corso propone di elevare tale limite sino a 10 miliardi.

Un riesame della politica sinora seguita in ordine alla concessione dell'esercizio di autoservizi per viaggiatori è altrettanto indispensabile, tenendo di mira soprattutto l'obiettivo di un miglioramento della produttività dei servizi.

Comunque, l'autotrasporto viaggiatori su strada, operando generalmente su breve distanza, dovrà essere considerato nel quadro dell'assetto da dare ai trasporti nell'ambito dei grandi comprensori ed in rapporto ai ri-

flessi con gli altri mezzi di trasporto, oltre che con quelli operanti all'interno dei centri abitati.

Le soluzioni da ricercare richiedono una politica di interventi coordinati, che tenga conto delle numerose implicazioni di carattere urbanistico.

Sulla base di questa impostazione ed assegnando ai vari mezzi di trasporto la loro funzione naturale, si potrà sperare di risolvere il problema dei trasporti tra città e zone suburbane, tra città e centri vicini.

Cade qui opportuno il richiamo contenuto nella relazione sullo stato di previsione relativo all'anno finanziario 1969, che ebbi l'onore di sottoporre a questa Commissione, in ordine alle ferrovie metropolitane.

Esse dovranno essere destinate a sciogliere il nodo della congestione che oggi si rileva in molte nostre città, per cui le stesse dovranno essere impostate in funzione comprensoriale, con carattere cioè di metropolitane regionali.

In una organica struttura dei trasporti comprensoriali e regionali vanno inquadrati i nuovi interventi volti a dare un impulso più dinamico alle ferrovie dello Stato e alle ferrovie in concessione.

Circa i trasporti merci, la crisi non è meno acuta per il fenomeno degli squilibri e degli abusi ormai cronici in questo campo, più che altrove. Ciò si deve alla natura stessa di questo tipo di trasporto, che di per sè è concorrenziale e che, allo stato, degenera sempre più per la disordinata competizione tra gli autotrasportatori e tra questi e le ferrovie. Basta ricordarne alcuni aspetti: i sovraccarichi, la mancanza di una regolamentazione tariffaria, l'assenza di una regolamentazione del lavoro per i conducenti di camions, eccetera.

Perchè la concorrenza possa avere un significato economico è necessario eliminare squilibri ed abusi e creare le condizioni affinchè tutti gli operatori presenti sul mercato, ivi comprese le ferrovie, abbiano le stesse possibilità. È appunto in tal senso che va intesa l'espressione « competizione organizzata », che rappresenta l'obiettivo della politica dei trasporti, quale viene indicata dalla comunità di Bruxelles. Un valido ap-

porto si avrà certamente con l'introduzione nella legislazione italiana dei regolamenti comunitari recentemente approvati (condizioni di lavoro dei conducenti dell'autotrasporto in traffico merci internazionale).

Molti altri problemi, come quello dell'accesso al mercato, del controllo della capacità, delle tariffe interne dell'autotrasporto merci, eccetera, restano tuttora aperti. Intanto, mentre alcuni di essi saranno affrontati a breve scadenza in sede comunitaria, l'Amministrazione dei trasporti non può sottrarsi alle iniziative ritenute più idonee e opportune per esaminare detti problemi sul piano nazionale e predisporre così il terreno con una normativa interna, al fine di facilitare la successiva introduzione delle norme comunitarie.

L'ampiezza dell'azione da svolgere per dare un nuovo assetto al mercato, la molteplicità degli interessi in gioco e la necessità di procedere ad un loro raffronto, le molte implicazioni di carattere sociale che l'attività di trasporto comporta, la necessità di armonizzare i punti di vista settoriali nei confronti dell'attività regolamentare della CEE, richiedono sempre più che l'azione stessa possa trovare nella sua fase di studio e di preparazione un centro coordinatore. Questo è lo spirito della modifica apportata alla struttura del Ministero dei trasporti con la creazione della direzione generale del coordinamento, che rappresenta l'indispensabile organo di studio per l'approfondimento dei problemi dei vari settori e per il confronto delle opinioni con le altre direzioni generali, nonchè per il coordinamento dell'azione con gli altri Dicasteri che pure risultano interessati ai problemi dei trasporti.

Un adeguato rilievo il Ministero ha opportunamente cominciato a dare ai problemi di coordinamento dei trasporti nell'ambito della programmazione economica nazionale e regionale.

Per quanto riguarda la programmazione nazionale, ci si trova davanti ad una serie di problemi attinenti al coordinamento dei trasporti ferroviari, della viabilità ordinaria, dei trafori, dei porti e degli aeroporti. È necessario procedere con scelte razionali ai fini delle priorità, che prescindano da ri-

chieste settoriali o particolaristiche. A tal uopo un utile lavoro viene svolto dalle Commissioni interministeriali appositamente costituite le quali, d'intesa con gli organi della programmazione, appaiono in grado di armonizzare in una visione unitaria interventi attualmente di competenza di più Dicasteri.

Per quanto concerne la programmazione economica regionale, sono in corso le indagini sulla situazione dei trasporti nelle varie regioni italiane e sulle prospettive future; esse tengono conto delle indicazioni risultanti dai piani di comitati regionali della programmazione, al fine di individuare la programmazione, al fine di individuare le necessità in tema di trasporti ed il loro grado di priorità, ed avanzare così per ciascuna regione le opportune proposte di indirizzo nel quadro della programmazione nazionale.

Tra le esigenze comuni a tutte le regioni emerge in primo luogo la necessità di una nuova strutturazione degli organismi tecnico-amministrativi regionali e comprensoriali, indispensabile per una coordinata politica di trasporti pubblici e per una razionalizzazione degli interventi in materia di infrastrutture e di servizi attinenti ai trasporti stessi.

Altri problemi da affrontare sono quelli inerenti alla maggiore possibilità delle ferrovie a soddisfare le esigenze dei trasporti di massa nell'ambito comprensoriale (lavoratori pendolari), nonché alla possibile riqualificazione delle linee a scarso traffico.

Intanto, la materia che interessa i vari modi di trasporto è attualmente frazionata e rientra nelle competenze di vari Ministeri. In mancanza dell'auspicato Consiglio superiore dei trasporti, i primi incontri informali si svolgono tra i Direttori generali dei Ministeri interessati per consentire, in una visione globale, un esame approfondito dei problemi di comune interesse.

Non è inutile, in una materia così complessa, che per sua natura non può restringersi ai soli confini nazionali, fare un breve accenno alla politica dei trasporti delle comunità europee.

A seguito dell'iniziativa italiana per il rilancio del negoziato sulla politica comune dei trasporti, il Consiglio delle comunità europee ha adottato, nelle sessioni di luglio 1968 e marzo 1969, una serie di provvedimenti che hanno dato l'avvio al processo di integrazione delle politiche dei trasporti dei sei Paesi della Comunità: si tratta di un passo necessario per evitare che il processo di integrazione economica in atto fosse negativamente influenzato.

Le misure adottate, che hanno per lo più carattere sperimentale, assicurano il soddisfacimento di alcune fondamentali esigenze di una politica dei trasporti basata su una « sana concorrenza » e cioè: l'organizzazione del mercato e l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza.

Nel luglio del 1968 furono adottati i provvedimenti relativi all'applicazione al settore dei trasporti di particolari regole di concorrenza in materia di intese e monopoli; all'unificazione delle disposizioni relative all'ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi degli autoveicoli commerciali; all'istituzione di un contingente di 1.200 autorizzazioni che permettono ai beneficiari di effettuare liberamente il trasporto delle merci tra tutti i Paesi della Comunità (193 delle suddette autorizzazioni sono state attribuite all'Italia); all'instaurazione di un sistema di tariffe « a forcella » per i trasporti internazionali di merci su strada; a disposizioni comuni di carattere sociale nel settore dei trasporti su strada (età minima dei conducenti, durata dei periodi di guida e di riposo, composizione degli equipaggi).

Lo scopo di queste ultime disposizioni è di offrire garanzia ai lavoratori, di equilibrare le condizioni di concorrenza fra i trasportatori stradali dei 6 Paesi della Comunità e di migliorare la sicurezza della circolazione.

In tale contesto, sono attualmente in corso negoziati per la revisione dell'« accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada », stipulato a Ginevra nel 1962, nel quadro della Commissione economica per l'Europa (ONU), con la finalità di

armonizzare tale accordo con la regolamentazione comunitaria.

Nella sessione del marzo 1969, il Consiglio delle comunità europee ha adottato due regolamenti che si riflettono soprattutto sul trasporto ferroviario. Si tratta del regolamento relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi di servizio pubblico (la cui applicazione è per ora limitata alle grandi aziende ferroviarie e alle imprese di trasporto viaggiatori a lunga distanza su strada) e del regolamento relativo alla normalizzazione dei conti delle grandi aziende ferroviarie.

In conseguenza di questi due regolamenti gli Stati sono tenuti ad eliminare gli obblighi da loro imposti, o a compensare, ove sia necessario mantenerli, gli oneri relativi che possono falsare i bilanci delle aziende ferroviarie e delle imprese di trasporto viaggiatori a lunga distanza.

Attualmente è in corso lo studio dei necessari provvedimenti diretti a rendere possibile l'applicazione di questi regolamenti comunitari nell'ordinamento italiano delle ferrovie del Ministero dei trasporti.

Passando all'esame specifico del settore relativo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è indispensabile soffermarsi su alcuni dati che consentono, attraverso la loro evidenza, un approfondimento realistico dello stato dell'Azienda.

Nel settore viaggiatori il livello di traffico del 1968 è aumentato rispetto al 1967 del 3,4 per cento, confermando così la ripresa iniziata fin dal marzo 1965.

Questo favorevole andamento è continuato anche nei primi otto mesi del 1969 e si ha motivo di ritenere possa proseguire anche per l'avvenire, sia per il progressivo elevarsi del tenore di vita che stimola sempre più vasti movimenti di persone a scopo turistico e culturale, sia per il miglioramento dei servizi in termini di confronto, di velocità e soprattutto di sicurezza.

Questi fattori saranno sempre più influenti e decisivi a mano a mano che sarà completata la realizzazione dei programmi di rinnovamento e di potenziamento della rete e del materiale in atto.

Nel settore merci, il livello del traffico nel 1968 è rimasto praticamente al livello raggiunto nel 1967, per l'andamento sfavorevole determinato dalle flessioni registrate per il traffico in oggetto sul piano interno ed internazionale.

I dati dei primi otto mesi del 1969, però, indicano una ripresa che autorizza previsioni ottimistiche per il 1970.

È da rilevare che nell'evoluzione complessivamente positiva del traffico merci dal giugno 1964 (data che segna l'inizio della ripresa dopo la grave recessione manifestatasi dal maggio 1963) al giugno 1968, la componente internazionale ha influito in maniera decisiva.

Tra queste due date, il traffico merci internazionale registra l'incremento complessivo del 72,42 per cento.

La ripresa del traffico merci interno è incominciata soltanto dal gennaio 1965. Da questa data sino al giugno 1968 l'incremento è stato di appena il 3 per cento. Il futuro del traffico merci ferroviario appare quindi direttamente, ed in misura notevolissima, condizionato dal commercio con l'estero e, in particolare, dagli scambi con i Paesi dell'Europa continentale.

Spingendo oltre l'analisi, va considerato che, delle due componenti del commercio internazionale, importazioni ed esportazioni, la prima è quella che appare più strettamente collegata con l'andamento dell'economia italiana. Ciò in quanto, essendo le importazioni prevalentemente rappresentate dalle materie prime e dai semilavorati non disponibili nel Paese, l'espansione della produzione industriale comporta necessariamente una corrispondente espansione dell'importazione.

L'incremento delle esportazioni, per contro, dipende non solo dall'espansione della produzione interna, ma anche dalla maggiore o minore intensità della domanda estera.

Per quanto concerne la componente internazionale del traffico merci si può, quindi, presumere che, almeno fino a quando durerà la fase di espansione che caratterizza l'economia italiana, il traffico in importazione dovrebbe continuare ad aumentare

con un ritmo paragonabile a quello registrato dal 1964 in poi.

L'andamento del traffico in esportazione dipenderà, invece, oltre che dall'incremento della produzione industriale, dalle possibilità di collocamento dei prodotti italiani sui mercati esteri e quindi, in definitiva, dai provvedimenti di politica economica che saranno adottati dai Paesi europei verso i quali l'Italia indirizza prevalentemente la sua esportazione.

Per quanto riguarda il traffico interno va considerato che un allargamento, sia pure cauto, della politica concessionale, l'incen-  
tivazione alla costruzione ed all'ampliamento dei raccordi e alla costruzione di nuovi car-

ri privati, lo sviluppo dei trasporti *containerizzati*, l'ammodernamento ed il potenziamento di numerosi scali ferroviari, già attuati o in corso di attuazione, dovrebbero produrre un miglioramento della posizione delle ferrovie rispetto al mezzo stradale concorrente.

Confrontando il progetto di bilancio in esame con lo stato di previsione relativo all'anno 1969, si nota che il primo presenta un disavanzo di milioni 319.115, con un aumento di milioni 33.041 rispetto al disavanzo di milioni 286.074 previsto per il 1969.

Tale aumento è, in sintesi, la risultante delle seguenti variazioni:

*Maggiori spese:*

Personale (retribuzioni ed oneri riflessi) . . . . .	milioni	52.957
<b>Oneri finanziari (al netto dei rimborsi del Tesoro):</b>		
— interessi passivi . . . . .	milioni	29.832,8
— rimborso prestiti . . . . .	»	8.983,7
		milioni 38.816,5
Forniture e servizi appaltati . . . . .	»	6.400
Energia elettrica, assegnazione per i rinnovamenti ed altre spese . . . . .	»	1.723,5
		<hr/>
<b>Totale . . .</b>	<b>milioni</b>	<b>99.897</b>

*Maggiori entrate:*

Prodotti del traffico . . . . .	milioni	12.000
Rimborso del Tesoro degli oneri tariffari e dei disavanzi delle linee a scarso traffico . . . . .	»	54.856
		<hr/>
<b>Totale . . .</b>	<b>milioni</b>	<b>66.856</b>

*Maggior disavanzo . . . . .*

Il maggior rimborso di milioni 54.856 per oneri tariffari e per i disavanzi delle linee a scarso traffico è costituito dalla differenza tra l'importo di milioni 113.856 per l'anno 1970 e quello di milioni 59.000 per il 1969.

L'importo iscritto nel bilancio 1970 corrisponde all'ammontare effettivo degli oneri sostenuti dall'Azienda.

Se si prescinde dal suddetto maggior rimborso, il disavanzo di milioni 319.115 si eleva a milioni 373.971 con un peggioramento,

rispetto al disavanzo del 1969, di milioni 87.897.

Tale peggioramento è corrispondente al risultato differenziale delle maggiori spese di milioni 99.897 sopra indicati e dei maggiori prodotti di milioni 12.000.

L'incremento previsto nei prodotti è in relazione esclusivamente all'aumento del traffico.

L'aumento delle spese di personale (milioni 52.957) è da attribuire essenzialmente al-

l'adeguamento della consistenza del personale stesso sia in relazione al previsto livello di traffico, sia in ordine all'applicazione delle norme riguardanti la riduzione dell'orario di lavoro, recentemente approvate dal Parlamento.

L'aumento di milioni 38.816,5 negli oneri finanziari è dovuto all'entrata in ammortamento dei prestiti contratti e di quelli da contrarre nel corso del 1969 e del 1970, sia per la copertura del disavanzo di gestione del 1969 e del 1970, sia per il finanziamento

delle spese patrimoniali (piano decennale e costruzione della direttissima Roma-Firenze).

Per un chiaro esame della situazione di bilancio riguardante l'Azienda in questione e per una migliore conoscenza delle spese che concorrono a determinare il previsto disavanzo finanziario di milioni 319.115, è interessante fare alcune considerazioni sul « conto economico » della gestione, esaminando in un quadro di assieme le varie componenti del bilancio stesso, attraverso un sintetico prospetto:

*Entrate:*

Prodotti del traffico . . . . .	milioni	420.000
Altre entrate . . . . .	»	53.995
Rimborsi dal Tesoro degli oneri tariffari e dei disavanzi delle linee a scarso traffico . . . . .	»	113.856
Totale . . .		milioni 587.851

*Spese d'esercizio:*

Personale . . . . .	milioni	468.730
Combustibili, energia, altre forniture e servizi appaltati . . . . .	»	73.800
Manutenzioni . . . . .	»	109.500
Rinnovamenti . . . . .	»	42.000
Altre spese . . . . .	»	37.795
Totale . . .		milioni 731.825

Disavanzo d'esercizio . . . . .	»	143.974
---------------------------------	---	---------

*Oneri finanziari (al netto dei rimborsi del Tesoro):*

Interessi sui prestiti . . . . .	milioni	146.210
Rimborso dei prestiti . . . . .	»	28.931
Totale . . .		» 175.141

Disavanzo finanziario . . . . .	milioni	319.115
---------------------------------	---------	---------

Come si evince dalle cifre su indicate, il previsto disavanzo di milioni 319.115 si riduce, se si escludono gli oneri finanziari, a milioni 143.974 (disavanzo di esercizio).

Questo disavanzo, come innanzi accennato, devesi attribuire non solo agli oneri extra-aziendali, per i quali le norme vigenti non prevedono il rimborso, ma anche al menzionato problema delle tariffe, per il quale, però, non può non prevalere l'aspetto della convenienza sociale.

Se si eliminassero le suddette cause di squilibrio e si raggiungesse finalmente un maggior grado di efficienza dell'Azienda, il « conto di esercizio » (entrate e spese di servizio, esclusi cioè gli oneri finanziari) potrebbe raggiungere il pareggio, mentre il bilancio finanziario continuerebbe a presentare un disavanzo di 175 miliardi, pari all'ammontare degli oneri finanziari, che, peraltro, come si è detto, dovrebbero essere sostenuti dal Tesoro.

Queste considerazioni sono necessarie ai fini della chiarificazione del bilancio, di cui bisogna mettere in luce la natura e le relative dimensioni, nonchè i costi dei servizi ferroviari e perchè si possa responsabilmente valutare la destinazione del relativo onere.

Sinora le misure adottate si sono limitate a trasferire alcuni dei suddetti oneri al bilancio dello Stato, oltretutto in misura assai inferiore all'effettivo loro ammontare. Pertanto, tali misure hanno avuto un effetto molto limitato ai fini della chiarificazione del bilancio, anche perchè, successivamente alla loro adozione, sono stati addossati alle ferrovie dello Stato nuovi oneri di importo rilevante, fra i quali gli oneri finanziari per l'ammortamento dei prestiti contratti a copertura dei disavanzi, che hanno progressivamente deteriorato le risultanze del bilancio. Ciononostante, gli sforzi compiuti dall'Azienda per comprimere le spese in ogni settore di gestione, compatibilmente con la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, sono apprezzabili.

Da quanto innanzi esposto e sulla base dei criteri ispiratori di cui al programma economico nazionale, l'obiettivo da perseguire nel settore dei trasporti è quello di stabilire la priorità ed il coordinamento degli investimenti « in modo da assegnare alle varie componenti del sistema (ferroviario, stradale, aereo, idroviario e marittimo) una funzione conforme alle loro caratteristiche in coerenza con l'interesse pubblico ».

Nel quadro del riassetto generale del settore occorre persistere nello sforzo di creare migliori condizioni perchè l'azienda si rinnovi e si vitalizzi, onde possa naturalmente fungere da forza centripeta del traffico e proseguire sulla strada di traguardi favorevoli, già toccati, come accennato, nel traffico viaggiatori e, sia pure in minore percentuale, in quello merci.

Conseguentemente, resta valido il riesame del problema delle linee a scarso traffico, delle linee passive e dei rami secchi, che assumono tre diversi significati, a seconda che si tratti di linee in cui il volume del traffico è inferiore ad un certo limite, di linee in cui le spese superano gli introiti, ed in-

fine di linee lungo le quali non scorre più la linfa vitale del traffico e dei suoi prodotti.

Altro riesame è quello della ristrutturazione tariffaria, in armonia con le ragioni di ordine sociale e concorrenziale, specialmente per quanto attiene il traffico internazionale.

Ma la premessa essenziale per il definitivo decollo del traffico ferroviario poggia soprattutto sulla efficienza dipendente dalla continua e costante modernizzazione delle strutture non solo nei materiali, ma anche sul piano aziendale.

Concludendo su questa parte, si è in grado di constatare che col piano decennale, ormai in stato di avanzata realizzazione, sarà assicurato alla rete ferroviaria statale un livello di efficienza più consono allo sviluppo in atto nel Paese.

All'uopo, per una obiettiva ed equa valutazione della situazione, non si può non ricordare lo stato di obsolescenza degli impianti e del materiale rotabile all'atto della elaborazione del piano risalente al 1962, per cui furono previsti interventi finanziari per lo importo di 1.500 miliardi di lire, che lo stesso destinava al riclassamento ed ammodernamento del nostro sistema ferroviario.

Fin da quell'epoca fu necessario, per rientrare nella previsione delle spese, procedere a scelte prioritarie, rinviando a fasi successive al decennio 1962-72 molti provvedimenti che pur avevano carattere di indispensabilità.

I noti rincari di mercato verificatisi, poi, dal 1962 a questa parte, decurtarono il valore effettivo del fondo dei 1.500 miliardi, impedendo così l'integrale realizzazione del programma originario.

Bisogna ancora aggiungere che con il volgere degli anni si sono manifestate esigenze non ancora delineate al momento della impostazione del suddetto piano, collegate all'evoluzione dei traffici ed alle conseguenti richieste dell'utenza.

Pertanto, il piano decennale in corso di attuazione non può essere considerato l'ultima tappa dell'opera intrapresa per il riassetto definitivo della rete ferroviaria statale, ma postula ulteriori interventi, perchè l'opera stessa venga completata.

Tali necessità figurano d'altronde già nel vigente programma economico nazionale, il quale prevede per i settori ferroviari, relativamente al quinquennio corrente, investimenti dell'ordine di 1.200 miliardi di lire e cioè assai più cospicui dei fondi complessivamente sin qui concessi per il periodo in discussione.

Per quanto riguarda il settore della motorizzazione civile, il programma quinquennale 1966-70 è stato lo strumento più massiccio, dopo i vari interventi operati con leggi particolari (principalmente con la legge 2 agosto 1952, n. 1221) negli anni precedenti, strumento che ha consentito di affrontare organicamente il problema dei servizi a impianti fissi, in particolare delle ferro-tranvie in concessione.

L'impostazione del piano prevede la ri-strutturazione delle linee a più alto indice di traffico nell'ambito dei piani urbanistici comprensoriali e regionali, la eventuale soppressione di linee a scarso traffico e l'unificazione delle gestioni laddove richiesta dalle esigenze del riordinamento.

Essendo, però, legata l'attuazione integrata del programma alla complessa operazione della formulazione dei piani urbanistici comprensoriali e regionali, nella sua prima fase non si sono potute rispettare tutte le previsioni: tuttavia, negli anni seguenti il volume degli investimenti è andato aumentando ed i risultati possono considerarsi soddisfacenti.

Le linee politiche seguite sono conformi ai principi del programma, a cui si è ispirata un'apposita commissione interministeriale, che ha proceduto ad un accurato studio (concluso sin dal giugno 1966), in base al quale la vasta problematica del settore è affrontata, distinguendo, in particolare, le ferro-tranvie in tre gruppi:

a) un primo gruppo (Km. 1.105) comprendente le linee comprensoriali ad alta frequentazione, quelle cioè destinate a servire essenzialmente il traffico affluente ai grandi centri urbani, prevalentemente a carattere pendolare, in zone ad alto potenziale industriale. Per questi servizi è prevista la concentrazione degli investimenti, per ren-

dere possibile la loro idoneità a fronteggiare l'elevata domanda di trasporto che si verifica in dette zone;

b) un secondo gruppo (Km. 1.768) comprendente linee di notevole importanza locale a media frequentazione, che assolvono ad apprezzabili funzioni di traffico e che, opportunamente ammodernate, potranno validamente inserirsi nei vari sistemi di trasporto regionali;

c) un terzo gruppo (Km. 1.787) comprendente linee a scarso traffico e non economicamente vitali, da sopprimere e da sostituire, laddove possibile ed utile, con autolinee.

Per quanto riguarda la soppressione delle linee a scarso traffico di cui al terzo gruppo, pur trattandosi di un tema di fondamentale importanza ai fini del riordinamento delle ferrovie, si sono incontrate molto spesso delle difficoltà nella resistenza delle popolazioni interessate, non sempre disposte ad accettare, come del resto è naturale, l'abolizione del servizio su rotaia, resistenza talvolta giustificata, per la problematica istituzione di servizi automobilistici sostitutivi a forte frequenza, data la mancanza di una adeguata rete viaria locale. Si pone, quindi, il problema di predisporre un sistema viario idoneo, limitrofo alle linee da sopprimere, che renda agevole l'istituzione di servizi sostitutivi.

In sostanza, il programma di ridimensionamento e potenziamento delle ferro-tranvie concesse è stato finora attuato con la parziale soppressione di alcune ferrovie non più rispondenti alle esigenze del pubblico ed istituendo il correlativo servizio parallelo su strada (Mantova-Peschiera, Voghera-Varzi, Piacenza-Bettola, Spoleto-Norcia, Bari-Montalbano Ionico, Bergamo-S. Giovanni Bianco e Bergamo-Piazza Brembana per complessivi Km. 250), nonché mediante investimenti, sia statali che regionali, concentrati su linee di interesse comprensoriale e metropolitano, quali le linee della STEFER, la metropolitana di Roma e la metropolitana di Milano, e diretti, quindi, all'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione a grande traffico.

I seguenti provvedimenti legislativi, susseguiti dal 1966 in poi, sono tuttora in corso di attuazione:

1) legge 13 ottobre 1966, n. 950, che contempla lo stanziamento di lire 3.260 milioni per lavori di costruzione e acquisto di materiale per la ferrovia circumflegrea;

2) legge 4 luglio 1967, n. 561, che prevede uno stanziamento di lire 2.500 milioni per la sistemazione e il potenziamento degli impianti e il raddoppio del binario della circumvesuviana;

3) legge 1<sup>o</sup> marzo 1968, n. 187, che stanzia lire 16.432 milioni per l'ammmodernamento della stessa ferrovia circumvesuviana;

4) legge 18 marzo 1968, n. 368, che stabilisce uno stanziamento di lire 16.000 milioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto delle ferrovie calabro-lucane;

5) legge 12 marzo 1968, n. 285, che prevede un ulteriore stanziamento di 14.000 milioni per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma (linea A - Osteria dei Curato-Termini-Prati);

6) legge 12 giugno 1969, n. 166, che proroga la concessione e il finanziamento dello esercizio della ferrovia metropolitana di Roma (Termini-EUR) esercitata dalla STEFER per conto dello Stato.

Circa il rinnovamento delle ferro-tranvie e del relativo impiego di spese piuttosto rilevanti, sembra opportuno richiamare l'attenzione dei competenti organi ministeriali, perchè si armonizzino gli attuali interventi con le prospettive, che ci si augura non lontane, di rimpiazzare alcune di esse, in tutto o in parte, con le ferrovie metropolitane, più congeniali alla natura di certe zone, punteggiate da centri urbani susseguentsi senza soluzione di continuità, dove, peraltro, si presenta quanto mai difficile e dispendiosa, se non impossibile, un'operazione radicale e organica di ammodernamento.

È il caso, ad esempio, della Circumvesuviana, che attraversa centri urbani intensamente popolati, legati senza discontinuità gli uni agli altri, dove non è facile realizzare fondamentali opere di ammodernamento,

corrispondenti alle nuove esigenze del traffico moderno, come la creazione di soprapassaggi e di sottopassaggi, data la suaccennata situazione urbanistica, con la quale difficilmente l'ammmodernamento stesso potrà conciliarsi.

La Circumvesuviana, quindi, presenta tutte le caratteristiche per essere trasformata e sistemata a metropolitana regionale, destinata com'è a congiungere Napoli alla penisola sorrentina e alla costiera amalfitana, da un lato, e, dall'altro, Napoli stessa con la zona nolana, con l'Irpinia e col Sannio.

Un ammodernamento che non tenga conto dello sviluppo e dell'evoluzione cui questa ferrovia sarà chiamata in un futuro auspicabilmente non lontano è inconcepibile.

Lo stesso dicasi della Cumana, che potrebbe proiettarsi dalla zona flegrea verso il casertano e verso parte del beneventano, seguendo, almeno parzialmente, il tracciato della Piedimonte d'Alife.

Anche per questo settore la pesantezza della situazione economica e finanziaria delle aziende interessate richiede un esame approfondito in ordine alle cause e ai rimedi da adottare.

La crisi è caratterizzata da fenomeni analoghi a quelli richiamati per le ferrovie dello Stato, e precisamente:

1) il principio della immutabilità della sovvenzione originariamente accordata, giusta norme del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447;

2) il blocco delle tariffe, non compensato dalla migliore efficienza delle strutture;

3) il costante aumento delle spese di esercizio; tra cui preponderanti quelle per il personale;

4) il crescente sviluppo delle linee automobilistiche ordinarie.

Vi sono stati, è vero, interventi volti a porvi rimedio, tra cui vanno ricordati quelli di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221; tuttavia, non si può dire che con essi siano stati conseguiti risultati capaci di eliminare lo squilibrio di esercizio sopra denunciato, anche perchè la succitata legge si fondava soprattutto sulla stabilità dei costi, che, invece, non trova riscontro nella realtà.

Un altro aspetto da sottolineare, anzi, da ribadire, tenuto conto di quanto da me ricordato nella relazione al bilancio del 1969, è quello del trattamento giuridico ed economico del personale e specialmente di una parte di esso, rappresentata dagli assuntori e dai loro coadiutori, il cui trattamento mortificante ha dato e dà luogo a continue e legittime reazioni, mediante sospensione di lavoro e scioperi, con incidenza negativa sulla produttività dell'Azienda.

Il disumano ed assurdo trattamento giuridico ed economico di questa categoria, regolato dalla sconcertante legge del 3 febbraio 1965, n. 14, è stato già troppo a lungo tollerato, per cui si impone la revoca della stessa legge e l'urgente esame dei relativi disegni di legge tuttora pendenti dinanzi a questa Commissione, al fine di pervenire ad una nuova normativa, più giusta ed in grado di soddisfare le attese di questi lavoratori.

Anche in questo settore si presenta il problema del coordinamento con gli altri pubblici esercizi di trasporto ed in particolare con gli autoservizi.

Sono già al lavoro due commissioni al riguardo; ma i risultati, per ora limitati, potranno migliorare soltanto con la istituzione delle Regioni a statuto ordinario.

Uguale crisi investe il settore delle autolinee extra urbane, dovuta alla continua lievitazione dei costi e principalmente al costante aumento delle spese per il personale, in dipendenza dell'applicazione del nuovo cointeratto nazionale di lavoro.

Altra causa fondamentale della crisi è da ricercare nella diminuzione degli introiti e nella concomitante riduzione del traffico, nonché nel mancato adeguamento delle tariffe per ragioni di carattere sociale: in merito può qui richiamarsi quanto detto relativamente al bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la motorizzazione, è stata perfezionata la tecnica della circolazione con la istituzione di stazioni di controllo, con la migliore regolamentazione del trasporto, specie di quello attinente alle merci pericolose, e, dopo l'accordo europeo, entrato in vigore nel 1968, relativo al tra-

sporto su strada di dette merci, con l'attuazione delle norme previste nel menzionato accordo.

È stato poi avviato un utile lavoro per la prevenzione di incidenti stradali attraverso la « Commissione ricerche sicurezza stradale », che tra le proprie attività svolge quelle concernente le « indagini specializzate sugli incidenti stradali ».

Studi ed esperienze vengono anche condotti sui veicoli a motore e sui relativi dispositivi, sempre diretti alla maggiore sicurezza del traffico.

Un breve accenno meritano anche i trasporti funiviari, visti in funzione dei risanamenti delle economie montane. Essi comprendono le funicolari aeree e gli ascensori, le sciovie, le slittovie e gli altri mezzi di trasporto a fune e senza rotaia.

Il tasso di incremento degli impianti a fune del 10 per cento registrato nell'ultimo quinquennio si mantiene non solo inalterato, ma tende a migliorare; il che ha consentito di raggiungere una delle consistenze più forti d'Europa.

Attualmente sono in funzione 110 funivie bifuni, 260 funivie monofuni, 1.500 sciovie, 21 ferrovie funicolari, 34 ascensori in servizio pubblico.

Perchè si possa avere una idea esatta intorno alle dimensioni di questo peculiare mezzo di trasporto, basta considerare che i capitali investiti direttamente in impianti a fune possono essere attualmente valutati in 60 miliardi di lire, mentre gli investimenti delle attrezzature ed opere indirettamente connesse con l'attuazione del trasporto a fune possono ascendere a non meno di 600 miliardi.

Il settore della navigazione interna è di particolare interesse, tanto che verso di esso bisogna riconoscere che la motorizzazione civile rivolge giustamente cure particolari.

Invero, la rete idroviaria italiana è un elemento che non può essere trascurato in quanto essa, situata nella zona più sviluppata del Paese, sia dal punto di vista industriale che agricolo, costituisce un sistema di trasporto aperto ai traffici da e per i porti marittimi, per cui il suo interesse supera lo stretto ambito padano per esten-

dersi alle regioni rivierasche del medio e basso Adriatico, in relazione alle grandi possibilità di intensificazione del cabotaggio fluvio-marittimo, già favorevolmente sperimentato e destinato a favorire i rapporti di scambio e di integrazione economica fra il nord ed il sud del Paese.

Sulla base di questa realtà, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile si è adoperato affinché il programma economico quinquennale contenesse i progetti relativi al completamento del canale Milano-Cremona-Po ed alla costruzione della linea Padova-Venezia, nonchè quello per la sistemazione del corso del Po e del suo alveo di magra. Occorre sollecitare la realizzazione di tali progetti, come pure l'adozione di altre iniziative del genere anche in altre regioni, comprese quelle del centro meridionale, ove le condizioni geofisiche siano tali da consentire la creazione di infrastrutture idroviarie.

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

In questa fase di rilancio della navigazione interna si inserisce l'attuazione tuttora in corso della legge 14 novembre 1962, numero 1616, prorogata sino al 31 dicembre 1970, che, recando provvedimenti a favore delle nuove costruzioni, nonchè per il miglioramento del naviglio, degli impianti e delle attrezzature portuali della navigazione interna, oltre a migliorare le condizioni di esercizio attraverso l'erogazione di contributi di percorrenza, sta ponendo le basi per l'adeguamento della flotta allo sviluppo della rete e, conseguentemente, dei trasporti idroviari.

Non si può, inoltre, non ricordare il particolare ed interessante aspetto della navigazione interna, rappresentata dalla navigazione da diporto e turistica.

Per disciplinare la materia di questo tipo di navigazione, in maniera adeguata alle esi-

genze poste dallo sviluppo che essa ha raggiunto in questi ultimi tempi, è in corso di elaborazione un apposito schema di disegno di legge ad iniziativa congiunta del Ministro della marina mercantile e del Ministro dei trasporti.

Detto disegno di legge ha lo scopo di regolamentare la materia in rapporto alle nuove esigenze determinate dal fenomeno di espansione e di sviluppo del settore, nonchè di semplificare e snellire le procedure, per agevolare l'esercizio del diporto nautico in acque interne ed in acque marine.

Con l'estendersi dei traffici nella rete idroviaria ad ovest di Mantova sono poi in corso di allestimento appositi apparati già acquistati per l'estensione a Cremona e Milano della rete dei radio collegamenti che attualmente coprono l'area della rete idroviaria compresa nel triangolo avente per vertici Portogruaro, Ferrara e Mantova: ciò al fine di assicurare la continuità dei servizi di sicurezza della navigazione.

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

Come già rilevato nella relazione di bilancio per l'esercizio finanziario 1969, l'Aviazione civile fu inglobata nel Ministero dei trasporti a norma della legge 30 gennaio 1963, n. 141, nella prospettiva che il settore in esame trovasse nell'ambito dello stesso Ministero, più che in quello della Difesa, le condizioni più favorevoli per lo sviluppo della sua attività, che ormai con crescente rapidità va assumendo nel campo del traffico dimensioni straordinarie.

Si auspicava sin dallo scorso anno che la struttura da conferire all'Aviazione civile avesse potuto dar vita ad una nuova base di ordinamento dei servizi della Direzione generale dell'aviazione civile, attraverso una più precisa ed esatta identificazione delle necessità degli uffici ed un maggiore adeguamento di questi ai reali bisogni; che il funzionamento dei compartimenti e dei traffici aerei fossero una base del decentramento delle attribuzioni per il tempestivo

svolgimento dell'azione amministrativa e per un'organizzazione più adeguata e più corrispondente all'evoluzione del settore e alle necessità delle circoscrizioni aeroportuali.

Allo stato non si possono ritenere raggiunti tali obiettivi, per cui l'organizzazione attuale non ancora può dirsi la più adeguata e la più rispondente ad un settore in espansione continua.

Neppure infondata è l'asserzione con la quale si richiede che al costante e sensibile aumento di importanza e peso economico del trasporto aereo corrisponda un adeguato potenziamento delle strutture amministrative e materiali, nel cui ambito il trasporto aereo stesso si svolge.

A conferma di quanto testè considerato non è superfluo dare uno sguardo agli eloquenti dati relativi al movimento degli aermobili, dei passeggeri e delle merci negli aeroporti nazionali, per il 1968.

1) Aeromobili arrivati e partiti: 347.849 (con un aumento percentuale del 12,9 per cento).

2) Passeggeri sbarcati, imbarcati ed in transito: 12.226.681 (con un aumento percentuale del 16,5 per cento).

3) Merci sbarcate, imbarcate ed in transito: Kg. 179.402.918 (con un aumento percentuale del 29,2 per cento).

4) Posta: Kg. 50.690.000 (con un aumento percentuale dell'11,2 per cento).

Le previsioni del 1970 sono le seguenti:

- 1) aeromobili 440.000;
- 2) passeggeri 13.200.000;
- 3) merci Kg. 220.000.000;
- 4) posta Kg. 52.000.000.

Gli stanziamenti concessi dal 1965 al 1969 fanno registrare degli incrementi irrisori, destinati soprattutto alle spese del personale o al finanziamento di leggi speciali (quali quelle per il completamento degli aeroporti di Venezia « Marco Polo » e di Palermo « Punta Raisi »).

Se è comprensibile, pertanto, che sia stato impossibile negli scorsi anni perseguire ambiziosi programmi di sviluppo del settore,

costretti, come si è stati, alla ordinaria amministrazione, ora è il momento di rendersi conto che si presentano più impellenti che mai problemi indilazionabili, quali:

costruzioni di nuove aerostazioni e di fabbricati accessori;

costruzione di nuove piste di volo e delle relative vie di accesso e prolungamento di quelle già esistenti, per aumentare la ricettività degli aeroporti;

costruzione ed ampliamento di piazzali e di parcheggi aerei;

ammodernamento degli impianti visuali;

esproprio per le zone di ampliamento;

rimozioni di ostacoli naturali in corrispondenza delle piste di volo;

costruzioni di impianti, manufatti, opere di completamento ed accessori;

adeguamento delle piste di volo dei principali aeroporti militari, aperti al traffico aereo civile, ai tonnellaggi degli aermobili impiegati per il traffico aereo civile.

Sono state, intanto, realizzate in questi ultimi tempi le infrastrutture aeroportuali necessarie a migliorare e ad adeguare quasi tutti gli aeroporti del nostro Paese per una spesa complessiva di lire 3.087.876.290.

Per il 1970 cospicue opere sono previste per la maggior parte degli stessi aeroporti, per un importo di spesa di lire 2.610.000.000.

È inoltre prevista a carico della Cassa del Mezzogiorno la realizzazione degli aeroporti di Bari e di S. Eufemia Lamezia.

Con apposita legge n. 1246 del 23 dicembre 1967 è stato disposto il potenziamento dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, per un importo di lire 35 miliardi, assegnati al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, cui è stata demandata l'esecuzione delle opere.

In tal modo, l'aeroporto di Roma-Fiumicino sarà messo in condizioni di rispondere alle nuove esigenze poste dall'entrata in funzione dei nuovi aerei di grande capacità, il cui impiego è previsto sin dal prossimo anno.

Inoltre, il potenziamento della rete aeroportuale nazionale riceverà notevole impul-

so dalla realizzazione del « Piano degli aeroporti » che prevede una spesa complessiva di 32 miliardi di lire, esaminato dal Comitato interministeriale della programmazione economica, il quale ha già approvato i lavori per i nuovi aeroporti di Firenze, Napoli ed Agrigento.

È nelle previsioni del « Piano regolatore degli aeroporti » la realizzazione in Italia di due aeroporti intercontinentali (Roma e Milano) e di una serie di aeroporti internazionali e nazionali al servizio di aree metropolitane di importanza economica rilevante, rispettivamente su scala internazionale e nazionale.

Nonostante le attuali carenze degli aeroporti le Compagnie di navigazione aerea si sono impegnate per potenziare i propri servizi di linea. Questo potenziamento ha risposto alle attese e alle richieste degli enti locali delle zone interessate, i quali hanno visto nei collegamenti aerei un notevole fattore di sviluppo economico e turistico; la rapidità di collegamento del mezzo aereo arreca vantaggio specialmente al Meridione d'Italia, con conseguente incremento del turismo e di tutte le attività industriali e commerciali.

Anche qui è stato avvertito il peso delle basse tariffe praticate in queste linee aree, anche se sostenute con contribuzione a carico dello Stato. Tuttavia si tratta di investimenti produttivi destinati ad incentivare un aspetto dell'economia nazionale in fase di progressivo sviluppo e di rendimento.

Dagli elementi innanzi prospettati emerge evidente che il settore dell'aviazione civile merita un sostanziale incoraggiamento attraverso congrui interventi dello Stato.

Per tutto il volume delle attività e delle iniziative innanzi elencate, la somma stanziata nel bilancio di previsione del 1969 fu appena di 11.647.596.590; quella prevista nell'attuale stato di previsione per il 1970 è leggermente maggiorata.

Il miglioramento di questo stato di previsione indubbiamente non può considerarsi del tutto sufficiente in rapporto alle prospettive, all'ampiezza di attività e alla natura particolarmente complessa e delicata del settore in questione.

Per cui si auspica che in futuro si possano reperire nuovi stanziamenti a favore di un settore dell'importanza dell'aviazione civile che ormai rappresenta una componente importante dell'economia nazionale.

La proposta di stanziamento della Direzione generale dell'aviazione civile ammontante per l'anno finanziario 1970 a lire 19.308.667.500, con un incremento del 13,3 per cento rispetto all'anno finanziario 1969, può ritenersi abbastanza fondata e comunque non eccessiva, ripartita com'è con calcoli ragionati in lire 2.238.900.000 per la categoria II (personale in attività di servizio); in lire 8.050.267.500 per la categoria IV (acquisto beni e servizi); in lire 3.190.500.000 per la categoria V (trasferimenti), per la parte corrente; ed in lire 3.200.000.000 per la categoria X (beni ed opere immobiliari a carico dello Stato); in lire 2.500.000.000 per la categoria XII (trasferimenti), per la parte in conto capitale.

Sono spese indispensabili per assicurare l'assolvimento di compiti essenziali in un settore lanciato verso il raggiungimento di traguardi sempre più avanzati, con riflessi estremamente positivi per lo sviluppo del nostro Paese.

Onorevoli colleghi, la relazione che mi sono sforzato di presentare al vostro esame, come base di discussione, non ha la pretesa di essere perfetta o completa.

Avrei forse dovuto intrattenermi su tanti altri aspetti e problemi che caratterizzano la vita e l'attività del settore dei trasporti con maggiore dovizia di elementi e di ragguaglio.

Ragioni di brevità e di sintesi mi hanno consigliato di non arrendermi alla tentazione ed alla suggestione di interessanti aspetti della vasta problematica che oggi si pone alla nostra attenzione.

È certo che a mano a mano che ci si addentra in questo campo si scoprono canali nuovi, ripieni di linfa preziosa per lo sviluppo della nostra comunità.

Sono certo, però, che come membri di questa Commissione ciascuno di noi sente tutta la responsabilità ed il dovere di impegnarsi a seguire e a dare ogni possibile apporto, perché i trasporti, che ormai costituiscono una delle colonne portanti della no-

stra economia, assumano sostanzialmente il ruolo ad essi congeniale per la loro stessa natura e per la loro funzione fondamentale nell'ambito di una società moderna.

Nella visione di questa prospettiva, inquadrata nella intesa concorde e fattiva di tutte le altre forze del Paese operanti per il bene comune, onorevoli colleghi, vi invito ad esprimere parere favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della aviazione civile, per l'esercizio finanziario 1970.

**P R E S I D E N T E.** Ringrazio il senatore Piccolo della sua relazione ordinata, completa, accurata e, vorrei dire, serena. Il suo sforzo è tanto più apprezzabile in quanto ha avuto un tempo molto limitato per poter affrontare una materia così vasta, perché, come voi sapete, i bilanci ci sono pervenuti praticamente da pochi giorni, per cui soltanto da breve tempo i quattro relatori sono stati investiti della materia.

**A I M O N I.** Signor Presidente, mi rendo conto che dobbiamo accelerare i nostri lavori per la discussione sui bilanci, anche perché come lei stesso ha detto, ci sono arrivati in ritardo.

Ora lei, signor Presidente, ha espresso un giudizio favorevole ed un apprezzamento per la relazione del senatore Piccolo, che ha definito completa, anche in considerazione del poco tempo che c'è stato a disposizione. Credo, quindi, che ella debba convenire che, se breve è stato il tempo a disposizione del relatore per preparare la sua relazione, ancora più breve è il nostro tempo per poter intervenire sulla base della esauriente relazione che ci è stata presentata.

Pertanto, se vogliamo fare davvero una discussione completa, mi pare sia giusto sospendere la riunione e riprendere la discussione almeno nel pomeriggio, per consentirci di riflettere sulle cose esposteci dall'onorevole relatore.

**P R E S I D E N T E.** La proposta del senatore Aimoni devo dire che è nuova, perché non è mai avvenuto un caso del genere. Mi permetto peraltro di fargli presente che,

se gli occorrono alcune ore per approfondire il suo esame, può senz'altro farlo, riservandosi di intervenire questo pomeriggio o anche domani mattina, perché la discussione non sarà chiusa certamente questa mattina. Vorrei pregarlo, perciò, di non voler insistere sulla sua proposta, invitando i colleghi, che sono già pronti, a svolgere il loro intervento.

**R A I A.** Signor Presidente, mi permetto di intervenire soltanto per una precisazione.

Innanzitutto abbiamo ascoltato solo in questo momento l'esposizione del relatore; inoltre il bilancio viene quest'anno in discussione in prima lettura al Senato: ritengo che ciò comporti quindi un maggior impegno da parte nostra; ed è in questo senso che mi associo alla proposta del senatore Aimoni di rinviare il seguito della discussione a questo pomeriggio

**P R E S I D E N T E.** Non vi sono pregiudiziali per un eventuale rinvio della discussione. Si tratta soltanto di evitare ritardi nel giungere ad una conclusione. Mi permetto di farvi presente che, a norma del Regolamento, abbiamo venti giorni di tempo per presentare le nostre conclusioni in relazione ai quattro bilanci al nostro esame che, aggiungo, sono stati assegnati fin dall'11 settembre scorso. Dobbiamo metterci, quindi, in condizione di poter ottemperare al disposto del Regolamento nei termini prescritti.

Pertanto, fermo restando che coloro i quali desiderano approfondire la materia hanno tempo di farlo fino a questo pomeriggio ed anche domani mattina, se qualcuno desidera intervenire fin d'ora è pregato di farlo.

**S P A G N O L L I.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, consentitemi di fare un'osservazione di ordine generale.

Il compito della nostra Commissione, a mio avviso, è quello di esprimere un parere su un bilancio, che nel caso specifico è quello dei Trasporti, agli effetti di un inquadramento di questa relazione nell'impostazione che in sede di Commissione finanze e tesoro si intende fare dell'argomento relativo al

settore dei trasporti. Dobbiamo quindi limitarci ad indicare quegli argomenti che riteniamo debbano essere valutati in quella sede agli effetti del bilancio generale dello Stato. Il nostro, cioè, deve essere un contributo direi strumentale perchè il settore dei trasporti sia più apprezzato agli effetti della politica della spesa soprattutto in sede di bilancio generale dello Stato

Se le cose stanno così, con tutto il rispetto e con tutta la ammirazione per il lavoro fatto dal relatore, ritengo che non possiamo trasferire del tutto, in questa sede, una discussione approfondita tipo quella che nasce dalle premesse poste dalla relazione del senatore Piccolo. Quest'ultima, infatti, si riferisce a tutta la politica generale dei trasporti, che implica non soltanto il Ministero dei trasporti — e del resto il relatore lo ha già accennato — ma anche altri Dicasteri che, *pro quota parte* e forse in una maniera non coordinata, devono occuparsi della politica dei trasporti, quali il Ministero della marina mercantile, quello dei lavori pubblici e direi anche quello delle poste e delle telecomunicazioni.

Direi, quindi, che in questa sede dovremo esprimere dei pareri circa la congruità o non congruità delle impostazioni delle voci di bilancio, per vedere che cosa si deve destinare alla politica degli investimenti piuttosto che alla politica delle spese correnti, vedere cosa si è fatto, cosa si deve fare o cosa si deve accelerare perchè il Ministero dei trasporti sia indicativo agli effetti della sua competenza e per poi tradurre in pratica le esigenze di una migliore politica dei trasporti. Si tratta, in definitiva di esprimere un giudizio circa l'investimento di spese perchè veramente il settore possa servire meglio l'economia nazionale.

E con questo mi pare che ve ne sia a sufficienza per dire cose veramente basilari.

Per il resto, l'entrare nel merito come ha fatto il relatore con un'ampia disamina a me sembra che debba essere configurato come un voto nei confronti del Ministro dei trasporti ed anche degli altri Ministri, che devono essere coordinati nella visione dell'oggetto che stiamo trattando, per svolgere un'ampia discussione da deferire a questa

Commissione appena possibile, perchè allora si potrà veramente entrare meglio nel merito degli argomenti che sono stati posti alla nostra attenzione dal relatore.

In questo momento, invece, tutti insieme dobbiamo fare uno sforzo di sintesi per dire alla Commissione finanze e tesoro che la 7<sup>a</sup> Commissione a proposito del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha rilevato che occorre fare determinate cose, affinchè se ne possa tener conto in sede di discussione generale del bilancio.

**P R E S I D E N T E.** Ritengo molto opportuno e calzante il chiarimento che ha dato il senatore Spagnoli e pertanto pregherei gli onorevoli colleghi di attenersi a questa giusta interpretazione.

**F A B R E T T I.** Non entrerò nei particolari della pregevole relazione fatta dal collega Piccolo; sono sicuro che altri colleghi del mio Gruppo lo faranno. Mi limiterò soltanto a fare alcune considerazioni sugli orientamenti del Ministero dei trasporti e sulla politica del Governo per quanto concerne, appunto, il modo come questa politica, in particolare in direzione dei trasporti ferroviari, viene portata avanti.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sapete tutti che il nostro Gruppo si è sempre tenacemente battuto (dando anche un contributo, sia pure critico provenendo da un Gruppo che è all'opposizione, ma costruttivo secondo un orientamento che ha sempre caratterizzato la nostra attività parlamentare) perchè il servizio ferroviario nel suo insieme, con investimenti adeguati e con gli sforzi di ricerca, fosse portato al massimo livello e al massimo del suo sviluppo, perchè la nostra rete ferroviaria fosse la più moderna possibile e dotata di mezzi ed attrezzature rispondente ad una nazione che vuole progredire. E questa nostra azione l'abbiamo portata avanti convinti come siamo, nonostante che i pareri a volte possano essere divergenti, che uno degli strumenti per giungere al superamento di quegli squilibri che travagliano la vita economica e sociale del nostro Paese è costituito proprio dall'ammo-

dernamento ed estensione della rete ferroviaria.

Riteniamo che le linee della politica dei trasporti esposte dal senatore Piccolo non permetteranno di compiere alcun passo in avanti in questo settore; il livello degli investimenti e quello delle ricerche sono del tutto insufficienti ed anche le scelte sinora seguite dai Governi succedutisi non hanno contribuito a superare gli squilibri esistenti a livello dei nostri trasporti ferroviari.

Le linee ferroviarie longitudinali — che caratterizzano la struttura ferroviaria del nostro Paese tanto sul versante tirrenico che su quello adriatico — dovrebbero essere portate a livelli sempre più alti per adeguare la velocità a quella dei trasporti delle altre Nazioni ma, onorevole Ministro, a questo processo di ammodernamento va collegato un piano di rinnovamento delle cosiddette linee trasversali finora completamente trascurate.

Abbiamo già ricordato nel corso di precedenti dibattiti che, a nostro avviso, portare avanti una politica di investimenti a favore delle linee longitudinali risulterebbe un'operazione monca se non venisse accompagnata da un adeguato intervento a favore della rete ferroviaria trasversale, specialmente nelle zone depresse del centro-sud.

Ritengo che nessuno possa mettere in dubbio l'utilità di questo sistema ferroviario o possa pensare alla sua eliminazione; nessuno, signor Ministro, ci potrà convincere che queste linee sono da abbandonare. Ed allora solo una rimane la strada da seguire: bisogna ristrutturare, ammodernare questa rete di trasporti portandola, se non al livello delle linee longitudinali, per lo meno ad una soddisfacente efficienza sia per quanto riguarda la velocità e la frequenza dei treni che la qualità dei materiali impiegati, eccetera. Soltanto in questo modo si potranno completare, a vantaggio di zone tradizionalmente depresse, i benefici effetti apportati al Paese dal potenziamento che si intende dare al nostro sistema ferroviario longitudinale.

Si tratta di operare scelte che andranno a vantaggio della collettività nazionale che,

in particolare, dovranno riguardare tracciati quali la Bari-Napoli, la Pescara-Roma, l'Ancona-Roma in modo da permettere a tali zone di avviarsi verso un avvenire economicamente migliore fino a raggiungere i livelli di reddito e di occupazione esistenti in altre regioni del Paese. In questo settore lo Stato deve svolgere una funzione decisiva e condizionante anche in relazione all'attività dei trasporti privati, deve favorire lo sviluppo industriale seguendo un metodo di pianificazione e servendosi della funzione svolta dagli enti regionali.

In proposito, onorevole Ministro, vorremmo conoscere il suo pensiero; vorremmo sapere da lei che è abruzzese, e che quindi è a conoscenza di questi problemi, come il Governo pensa di intervenire per riparare all'enorme carenza che presenta tutta la rete trasversale ferroviaria del centro-sud.

Porto ancora l'esempio della linea Ancona-Roma la quale, salvo il tratto Orte-Roma che è stato raddoppiato, segue ancora il tracciato fatto decenni fa e che non solo non risponde più alle esigenze del traffico ma che è molto più lungo e tortuoso di quanto potrebbe essere; e bisogna pensare che a questa linea è collegata l'altra che, passando per Perugia, collega poi l'Adriatico al Tirreno fino a Civitavecchia e che sopporta quindi tutti i trasporti che, in senso trasversale, attraversano l'Italia centrale.

Tutta la zona che abbraccia le Marche, l'Umbria, la bassa Toscana e l'alto Lazio è tra le più depresse del centro della nostra penisola e se vogliamo che anche qui si avvii quel processo di sviluppo, di industrializzazione che ci si sforza di attuare è assolutamente indispensabile pensare anche ad un adeguato collegamento ferroviario di queste regioni con il resto d'Italia; quale avvenire economico potranno infatti avere le tante fabbriche che esistono e che stanno sorgendo, le acciaierie di Terni se non vi è una rete ferroviaria che collega questi centri con Civitavecchia, ad esempio, e quindi con i traffici di tutti il Paese?

Si è fatto il calcolo che il direttissimo Milano-Roma è più veloce, impiega meno tempo non solo da Ancona a Roma ma addirittura da Perugia a Roma! Ecco lo squili-

brio che noi denunciamo, signor Ministro e che vorremmo fosse eliminato per permettere a tante zone del centro d'Italia di raggiungere un armonico sviluppo con il resto della Nazione!

Il problema dell'ammodernamento, della rettifica dell'Ancona-Roma deve pertanto essere affrontato con tempestività; ci rendiamo conto che la zona appenninica richiede investimenti particolari data la difficoltà dei lavori da eseguire, ma se tanti sforzi vengono fatti a favore delle strade perché non si pensa di doverli fare anche per le ferrovie? Questa battaglia per il potenziamento delle linee trasversali deve essere fatta e portata a buon fine perché riteniamo che non si possa ulteriormente dilazionare un problema che, se non risolto, peserà negativamente su tutto lo sviluppo economico futuro del Paese.

Si impone, signor Ministro, il doppio binario tra Terni ed Orte così come è urgentissimo il raddoppio della linea tra Ancona e, per lo meno, Serra S. Quirico fermandosì magari per il momento all'inizio degli Appennini; si tratta di zone pianeggianti che non richiedono grossi investimenti ed anche il raddrizzamento dei tracciati e la sostituzione del vecchio materiale con il nuovo sono cose che si possono affrontare immediatamente recando, ripeto, un beneficio enorme alle regioni interessate. Si pensi, ad esempio, ai tanti pendolari che gravitano attorno ad Ancona, al porto stesso di questa città che dispone ancora di un unico binario ferroviario che non riesce a smaltire traffici sempre più intensi che fanno capo a questo centro. C'è un problema di spazi, di smistamento delle merci, di attrezzature che la stazione di Ancona non possiede, il che porta a vere e proprie paralisi di merci e passeggeri.

Non parliamo poi del materiale rotabile e ferroviario in genere di cui queste linee dispongono! Basti un episodio: viaggiavo due anni fa sul rapido Ancona-Foligno con un funzionario delle Ferrovie dello Stato il quale, vicino a Foligno, mostrava di essere piuttosto preoccupato. Alla fine mi disse: lei non sa su quale tipo d'impianto stiamo viaggiando perché, se lo sapesse, avrebbe le

mie stesse preoccupazioni per la sua incolumità!

Siamo a questo punto signor Ministro! Bisogna dunque provvedere alla rettifica di questi tracciati ed anche, lo ripeto ancora, alla sostituzione dell'attuale materiale che è il peggiore che si possa immaginare sia per quanto riguarda le rotaie che per gli stessi vagoni viaggiatori e merci.

Noi desideriamo conoscere il pensiero del Ministero dei trasporti in merito a queste scelte e, in particolare, vorremmo una risposta precisa del Ministro a queste domande: quando verrà attuato il rinnovo degli impianti della stazione ferroviaria di Pescara di cui tanto si parla? Credo che gli stanziamenti siano già stati previsti, ma tutto rimane fermo; in proposito vorremmo chiarimenti e delucidazioni.

Altri chiarimenti desidereremmo in merito ad alcune linee minori delle Marche e dell'Abruzzo; ed esempio, c'è intenzione di mettere in condizioni di funzionalità ed adeguatezza il tracciato Giulianova-Teramo e l'altro S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno? Vi è infatti l'esigenza di aiutare lo sviluppo di tutta la vallata del Tronto e riconderò che, vicino ad Ascoli, c'è la cartiera Mondadori ove si è speso 200 milioni di lire, tramite la Cassa per il Mezzogiorno, per la costruzione di un raccordo ferroviario che, però, è inutilizzato perché il resto della linea è lasciato in abbandono.

Vi è poi il discorso dei « rami secchi » di quelle linee che effettivamente conviene eliminare. Ma bisogna stare attenti a non distruggere tracciati che sarebbe delittuoso abbandonare; una polemica del genere è sorta per la Fabriano-Pergola ma, collegando questa linea con Fano e tutta la vallata del Metauro, si avrebbe un forte sviluppo di tutta l'economia della zona.

Con questo, onorevole Ministro, ho terminato la mia breve esposizione e mi auguro che, nella sua replica, ella vorrà cortesemente rispondere alle domande che le ho posto.

S A M M A R T I N O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, sarò rapido e breve. Prendo la parola per compia-

cermi, innanzitutto, con il collega Piccolo che ci ha fatto una relazione da « tempo antico », del tempo, cioè, in cui le Commissioni parlamentari erano chiamate a discutere ed approvare — o non approvare — il bilancio dello Stato.

Col nuovo sistema, invece, come ha giustamente ricordato il senatore Spagnolli, dobbiamo limitarci ad esprimere un parere sui bilanci di nostra competenza. Il senatore Piccolo, con la sua esposizione, ci ha messo di fronte alla realtà tuttora pesante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Io mi limiterò a puntualizzare alcune considerazioni della relazione stessa. Abbiamo sentito l'esposizione sul piano decennale delle Ferrovie, e del Governo che provvide a farsene promotore in un momento in cui la cosiddetta « obsolescenza tecnica delle ferrovie » stava toccando punte assai critiche, tanto scarsi erano stati, fino al 1962, gli stanziamenti concessi. Ricordiamo che la esplosione del trasporto su gomma aveva sbalordito e molti in Italia, anche autorevolmente, parlavano di fine delle ferrovie.

E ciò avveniva proprio mentre, al contrario, in altre Nazioni non solo si ricostruivano le ferrovie con criteri moderni ma si programmavano ferrovie nuove. Perchè è un errore, per esempio, che da noi non si parli mai di ferrovie da costruire quasi che la ferrovia sia un sistema di trasporto da dimenticare. La realtà, invece, ci sta facendo sentire sempre più quanto grave fosse l'errore degli anni passati in cui tutta la impostazione dei problemi fu rivolta alla grande vibilità. L'utenza sta tornando alla ferrovia in maniera, direi, paurosa, malgrado la pur superba rete di autostrade e malgrado che i chilometri di autostrade si stiano moltiplicando. E tutto questo fa onore alla tecnica moderna. Ma la gente invoca la celerità, la sicurezza, la comodità del treno, perchè ormai è evidente che solo la ferrovia è in grado di assicurare questi tre elementi.

Con il Piano decennale delle Ferrovie dello Stato cosa arriveremo a concludere? Che nel 1972 avremo adeguato ai tempi nuovi le linee principali, quelle longitudinali della Nazione, ma non arriveremo — e qui faccio

eco a quanto sostenuto dal collega Fabretti — assolutamente a correggere le strozzature che esistono, sulle grandi ferrovie trasversali, sulle quali con il Piano decennale non abbiamo potuto intervenire. Debbo dire, anche per la responsabilità che ho avuta recentemente al Governo, che non abbiamo potuto inserire nei programmi di ammodernamento le grandi linee trasversali quali, per esempio, la Verona-Bologna, la Ancona-Roma, la Pescara-Roma, la Termoli-Campobasso-Vairano, la Foggia-Benevento-Caserta, e via dicendo.

Ebbi l'onore di dichiarare, alcuni mesi, fa nell'Aula del Senato, che il Governo, con l'esaurimento del Piano decennale delle Ferrovie dello Stato, non considera chiuso il capitolo ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie stesse. E, infatti, già il ministro Mariotti mi aveva conferito l'incarico di studiare e di proporre un piano decennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, ove comprendere appunto interventi massicci su tutte le linee a pettine. Abbiamo oggi alla testa del Ministero un Ministro che ha tutte le carte in regola, oltrechè coraggio e intelligenza, e perciò desidero rivolgergli l'augurio che egli possa dare il proprio nome a qualcosa di nuovo nel campo dello sviluppo delle ferrovie complementari perchè altre Nazioni, altrettanto lanciate, verso il progresso, stanno dando alle ferrovie una importanza che sembrava utsopia soltanto dieci anni fa. Il Giappone fa testo, ma guardando più vicino a noi, vediamo che ugual fenomeno si verifica in Francia, in Germania, in Inghilterra, oltre, naturalmente, che negli Stati Uniti d'America.

In Italia stiamo assistendo ad un fenomeno che potrei definire patetico e commovenente: la gente ritorna sempre più al treno. Per venire a Roma vi è l'autostrada, ma chi ne fa uso sa che arrivare al casello autostradale non significa essere arrivati in città; mentre il treno ci porta dritti nel cuore della città. Ieri sera tornavo a Roma dalla mia provincia con il direttissimo da Campobasso — l'AT 634 — e, in prima classe, che offre 18 posti, vi erano 48 persone; in seconda classe, offre 55 posti, ve ne erano ben 108!

Su 73 posti disponibili, se il conto è esatto, vi erano 83 persone in piedi! E questa è ormai cosa di ogni giorno.

Quindi si presenta, urgente e grave, il problema dell'aumento di automotrici e di vetture. In una situazione di superaffollamento, come quella che ho descritta, lascio immaginare anche la mia sofferenza interiore...

M A D E R C H I. E bisogna considerare anche la pericolosità!

S A M M A R T I N O. Certamente. Ho chiesto informazioni al capotreno e, invariabilmente, mi sono sentito rispondere che, purtroppo, non v'è disponibilità d'altro materiale rotabile!

Si dà per certo che entro il 1970 saranno assegnate in dotazione nuove vetture. Ci auguriamo che questa assegnazione sia prevista anche per le linee del centro-sud, cioè per quelle linee che le statistiche indicano tra le più frequentate.

Vi sono anche treni che non servono più, che vanno perciò eliminati. Ma la istituzione recente di tre coppie celeri tra il Molise e Roma ha visto salire oltre il pensabile le statistiche dei viaggiatori-chilometro. Per risolvere tutti gli aspetti del problema occorre anche che i comportamenti ferroviari pongano maggiore attenzione ai problemi e suggeriscano, senza timori, le soluzioni necessarie agli organi superiori, e questi ascoltino con più cura suggerimenti e proposte che vengono dal personale periferico. In molti casi i dipendenti, che controllano personalmente le situazioni, sono i giudici migliori. Occorre che l'Azienda li ascolti di più.

Chiuso il capitolo del piano decennale, dunque, non possiamo intendere chiuso il capitolo dell'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Perciò, a lei, signor Ministro, spetta ora riprendere lo studio del piano nuovo da attuare nell'interesse delle ferrovie cosiddette secondarie ma che, in molti casi, come quelle che ho citate, sono perfettamente complementari alle linee della dorsale principale. Il bilancio delle Ferrovie dello Stato, mi si lasci dire, è un falso bilancio, perché mai un soldo è piovuto di-

rettamente dal Tesoro; tutto ciò che si fa, si fa attingendo al mercato finanziario, con tutte le aggravanti. Signor Ministro, bisogna battere i pugni sul tavolo affinché, come avviene per altri servizi, il pubblico denaro venga corrisposto anche alle ferrovie; deve finire questa storia per cui le ferrovie sono considerate, nell'ambito della nostra stessa politica, un qualcosa che debba marciare da sola, come cosa o affare privato. La nostra economia dimostra chiaramente che le ferrovie non possono essere trascurate; guai a noi se avessimo continuato sulla strada che ci si suggeriva quindici anni fa! Già oggi siamo in una situazione pesante. Nello scorso luglio abbiamo dovuto tener fermi all'estero i treni-merci in partenza per l'Italia, perché al di qua non si veniva avanti! Siamo arrivati, dunque, ad un atto così grave che mentre feriva la mia sensibilità di italiano, colpiva ad un tempo la mia stessa responsabilità di Sottosegretario di Stato. Ecco uno dei problemi che maggiormente incombe: le strozzature ai confini dell'Italia dove i treni rimangono presi in ingorghi paurosi. Al Brennero, a Fortezza, in una gola di monti strettissima, devono entrare tonnellate di bestiame e tutti sappiamo quanto sia tragica la situazione per tutte le complicazioni che ne derivano. La stampa ne ha parlato e ha detto, purtroppo, tutte verità dolorose. Io ebbi il compito di visitare la zona e ne feci immediata relazione, sollecitando opere, che valgano a correggere quella strozzatura non più tollerabile. Signor Ministro, le raccomando di guardare con attenzione tutta personale alle strozzature ferroviarie che esistono soprattutto ai nostri confini.

A questo punto, mi consentirete, onorevoli colleghi, di ricordare al Ministro il deliberato del 17 luglio 1969, che, per lo sviluppo industriale, quindi per il progresso economico e sociale della regione che ho l'onore di rappresentare, può segnare una tappa notevolmente felice. Quel giorno, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, approvò l'ultima *tranche* della legge relativa al piano decennale, per la spesa di lire 400 miliardi. Tra le opere che furono autorizzate quel giorno, vi è il rad-

doppio del binario sulla tratta ferroviaria Ceprano-Sparanise, della linea Roma-Napoli (via Cassino) e l'autorizzazione della spesa per la progettazione della variante « sulla relazione ferroviaria Roma-Puglie, via Campobasso ». Si tratta, onorevole Ministro, della variante Venafro-Rocca d'Evandro, della quale vivissima e giustificata è l'attesa delle nostre popolazioni, le quali, grazie ad essa, potranno vedere accorciata di una ora la percorrenza ferroviaria attuale sull'itinerario Molise-Roma e viceversa. Ora so che quel deliberato ha da essere ancora controfirmato dal Ministro del tesoro ed io non ho che da affidare alla sua attenzione l'urgenza delle iniziative tutte, quali sono contemplate in quel documento di indiscutibile valore economico, politico e morale.

Manca, ancora, perchè le cose vadano meglio, il coordinamento. Fu creata, per legge del Parlamento, la Direzione generale del coordinamento presso il Ministero dei trasporti, speriamo che questa Direzione riesca a coordinare, nell'ambito del suddetto Ministero, i vari sistemi di trasporto, ma, a mio avviso, bisognerà arrivare al coordinamento tra più Ministeri. Bisogna che sorga un Istituto al disopra del Ministero dei trasporti, del Ministero della marina mercantile, del Ministero delle poste e di quello dei lavori pubblici, perchè è inconcepibile che ancora la Ferrovia trovi concorrenza nelle autolinee, che il Ministero dei trasporti trovi il suo avversario nel Ministero dei lavori pubblici, che marcia per conto proprio, e, infine, che il Ministero della marina mercantile abbia tuttora competenze che spetterebbero logicamente al Ministero dei trasporti, e così via.

Ci troviamo in un momento in cui il progresso avanza con la celerità del lampo, ma in troppe cose siamo rimasti indietro almeno di cinquanta anni. Ho sentito il senatore Piccolo fare voti per la creazione del Consiglio superiore dei trasporti. Non dovrebbe essere cosa impossibile arrivare a creare questo organo; una volta creato, soltanto allora, il nostro giudizio potrà essere più sereno, più obiettivo di quanto non lo sia in questo momento, perchè ognuno di noi ora non può che guardare con accorato di-

sappunto ai conflitti di competenza fra più amministrazioni dello Stato.

Quando poi si parla di « rami secchi » non comprendo perchè ci si riferisca soltanto alle Ferrovie dello Stato. Perchè non abbiamo mai potuto sapere quanti rami secchi esistono nelle ferrovie private alle quali per legge siamo tenuti a dare contributi anche rilevanti. Si dice che vi sono duemila chilometri di rami secchi delle Ferrovie dello Stato che possono veramente essere sottratti all'esercizio. Urge prendere una decisione ma fermiamoci là e riordiniamo una buona volta tutta la materia. Ormai è chiaro che non chiuderemo mai linee di oltre 100 chilometri. Quelle dunque vanno ammodernate e, per ammodernamento intendiamo correzioni di tracciato, rinnovo dei binari, potenziamento dei servizi. Il Senato sarebbe grato al Ministro se egli riuscisse a sottoporre al nostro esame un piano — quello al quale mi sono richiamato all'inizio — che preveda interventi efficaci sulle ferrovie statali che superano percorsi di 80-100 chilometri.

Concludo questo mio affrettato e improvvisato intervento con un richiamo a quanto così bene è stato detto dal relatore circa la navigazione interna. Io sono fra coloro che meno conoscevano e quindi meno apprezzavano questo campo di trasporto. Ebbi, alcuni mesi fa, l'onore di presiedere un convegno a Mantova e, oltre che uscirne arricchito di una scienza ne rimasi veramente entusiasta. Il problema non è abbastanza volgarizzato, ma è, cioè, nella coscienza della Pubblica amministrazione. Le cifre che ho ascoltato sono notevoli e non si può sottovalutare la portata economica della navigazione interna, sviluppantesi in primo luogo nella pianura Padana, ma anche nella Campania, nella nota regione dei cosiddetti Regi Lagni. Basti pensare che con la navigazione interna, il giorno in cui avremo spesi i primi cinquanta miliardi previsti dal Piano quinquennale e tradotti in opere sottrarremo dalle strade e dalle autostrade merci pesanti, ingombranti, pericolose; avremo dato un contributo immenso all'alleggerimento del traffico stradale, divenuto pau-

roso, là dove l'idrovia può supplire mera-vigliosamente.

Ebbene, attualmente nell'ambito del Ministero dei trasporti la navigazione interna, che fa parte della Direzione generale, della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è presente con un ufficio appena appena conosciuto ed apprezzato.

**G E N C O .** Ed è limitata per giunta alla sola navigazione lacuale.

**S A M M A R T I N O .** Non chiederò al Ministro di creare una Direzione generale apposita (anche se prima o poi bisognerà crearla); cominciamo però almeno a istituire, nell'ambito della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, un ispettorato generale della navigazione interna: ciò per evitare che anche stavolta ci si trovi a dover essere incalzati dagli eventi, spesso più forti di ogni nostro buon volere.

A conclusione di queste mie rapide considerazioni, faccio voti che la 7<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica dia parere favorevole alla Tabella 10 dello stato di previsione della spesa per il 1970.

**M A S S O B R I O .** La discussione odierna ricalcherà certamente nella massima parte quanto nella passata legislatura abbiamo avuto ripetutamente occasione di dire e di porre in evidenza. Certo, problemi nuovi sono sorti e ad alcuni è stata data soluzione; ma, pur tenuto conto della validità dei problemi che il Ministero dei trasporti deve risolvere, moltissimo è rimasto ancora da fare. Il relatore ha posto in evidenza quanti e quali sono gli importanti problemi che il Ministero dei trasporti deve risolvere. Signor Ministro, ai suoi predecessori non è mancata certamente la volontà di dare soluzione ai problemi che tanto hanno impegnato nel recente passato il Parlamento italiano e in modo particolare le Commissioni competenti; ciò nonostante causa l'inadeguatezza del finanziamento, non è stato possibile operare concretamente. Occorre perciò che al Ministero dei trasporti siano dati i mezzi finanziari necessa-

ri altrimenti continueremo a ripetere le stesse cose anche in futuro.

Ciò detto, mi soffermerò ora brevemente su alcuni problemi di carattere regionale, così come molti colleghi hanno fatto, non per ragioni di campanilismo ma perché desideroso di dare, in questo modo, una valida collaborazione al signor Ministro, per quanto concerne le scelte e le priorità.

Non mi soffermerò ora su punti particolari sui quali avrò la possibilità di trattenermi in Aula; desidero solo sottolineare qualche aspetto del problema ferroviario relativo alla mia Regione, il Piemonte.

Infatti il Piemonte, anche se può apparire sotto molti aspetti in condizioni migliori rispetto ad altre Regioni, ha non poche carenze in questo settore; mi riferisco per esempio alla linea Torino-Savona che collega il Piemonte con la Liguria e con i suoi porti. Detta linea funziona ancora in parte a corrente continua e in parte a corrente alternata per cui si rende necessario il cambio di macchina durante il percorso e con esso tutte le operazioni che ciò determina e cioè una non indifferente perdita di tempo ed un disagio per i viaggiatori che lascio facilmente immaginare.

Inoltre, sempre su questo tratto ferroviario, vi è un tronco che, dalla fine dell'ultima guerra, è rimasto a binario unico!

Aggiungo che anche il capoluogo del Piemonte, Torino, ha un grande problema da risolvere: quello dello smistamento che è tuttora quello del tempo dell'unità d'Italia! Esso è ubicato nel cuore della città per cui i servizi che si svolgono da e per lo smistamento creano situazioni insostenibili, rese più gravi dalle difficoltà della dogana nelle operazioni di svincolo dei vagoni in arrivo che rimangono bloccati per giorni e giorni nell'interno dello smistamento.

So che il Ministero dei trasporti si sta occupando di questo problema, ma ritengo necessario rivolgere una viva raccomandazione perché si faccia presto.

Per quanto concerne il settore autotrasporti, perché non valorizzare e riconoscere l'utilità del servizio svolto dai privati? Di fronte alle necessità di quanti ricorrono al trasporto, di fronte all'impossibilità del

Ministero di soddisfarle, emerge l'assoluta necessità di una seria collaborazione tra trasporto ferroviario e stradale nell'interesse della comunità. Il Ministero, a questo fine dovrebbe preoccuparsi di coordinare i servizi privati e quelli pubblici senza indugiare di fronte a situazioni particolari.

Queste, onorevole Ministro, sono le poche cose che desideravo dire e mi auguro di aver contribuito, evidenziando talune situazioni, ad avviare a soluzione, in ciò confortato dal particolare impegno con cui ella affronta i problemi del suo Dicastero.

**P R E S I D E N T E.** Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione della tabella n. 10 è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 12,15.*

—

#### SEDUTA DI MARTEDÌ 23 SETTEMBRE 1969

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente TOGNI**

*La seduta ha inizio alle ore 17,05.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Ajmoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Genco, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Porio, Raia, Sammartino, Spagnolli, Tansini, Togni e Venturi Lino.*

*Ai sensi dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Borsari sostituisce il senatore Giacomo Ferrari.*

*Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari e il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Vincelli.*

#### Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970

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

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno

di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

**A I M O N I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, si è detto, in altra sede e in altri tempi — non molto lontani, per la verità — che lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile doveva rappresentare « l'inizio di una nuova politica dei trasporti inquadrata nella politica di Piano ».

Il relatore ci diceva questa mattina che sono aumentate le esigenze e le necessità nel quadro generale di una sistemazione e di un ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Il senatore Sammartino aggiungeva, sempre questa mattina, che le popolazioni si servono oggi più di ieri del mezzo di trasporto ferroviario e che l'utenza chiede un ammodernamento del sistema delle ferrovie. Ebbene, che cosa dobbiamo rispondere a tali affermazioni? Dobbiamo dire che nulla è cambiato dallo stato di previsione del 1969 a quello che oggi è in discussione e tutto procede, quindi, come prima, come se non ci fossero esigenze nuove, come se non si fosse approvato il Piano quinquennale di sviluppo economico. Ci si dirà: ma voi ripetete sempre le stesse cose; e noi dobbiamo rispondere: voi fate sempre le stesse cose. Per cui, a questo proposito, bisogna proprio dire che il motto *repetita iuvant* non ha più valore perchè, appunto, ripetere non giova.

Il sistema dei trasporti ferroviari e dell'aviazione civile (credo di non dire cosa errata facendo una tale affermazione) è parte integrante del sistema dei trasporti generali e certamente è una delle più importanti componenti della vita economica e sociale italiana e pertanto non può non avere implicazioni nel contesto di una volontà politica di sviluppo sociale ed economico del nostro Paese.

Il suo Ministero, onorevole Gaspari, è quindi, senza dubbio alcuno, uno dei più direttamente impegnati in quell'attività o in quelle attività ritenute essenziali per lo sviluppo sociale ed economico del Paese. E allora, se le considerazioni fatte dal senatore Spagnolli questa mattina hanno una

certa validità, noi siamo chiamati ad esprimere un parere sullo stato di previsione in discussione e non a fare un'ampia discussione sul sistema dei trasporti; quindi, aggiunge il senatore Spagnolli, dobbiamo indicare alla Commissione finanze e tesoro come deve essere fatta la politica degli investimenti nel settore delle ferrovie, come ripartire i finanziamenti e quali osservazioni si possono fare in questo settore. Noi diciamo che tutto questo può avere una certa validità, ma tale affermazione non può essere così semplicemente accettata. Si tratta di considerazioni valide, ma schematicizzate, perché dobbiamo, sì, a mio avviso, esaminare questo stato di previsione nel senso indicato dal senatore Spagnolli, ma dobbiamo altresì richiamarci ad altri settori di trasporto: strade, idrovie, metropolitane, marina mercantile, eccetera, così come hanno fatto altri oratori che questa mattina mi hanno preceduto. Ciò è necessario fare, se vogliamo contribuire veramente a superare la frammentarietà e la disorganicità nella quale si elaborano e si applicano, anche nel settore ferroviario, i provvedimenti legislativi; perchè credo che anche qui — ed apro una parentesi nel mio intervento — non sbaglio nell'affermare che noi, negli anni passati, sia con governi centristi che con governi di centro-sinistra, abbiamo legiferato molto nel settore dei trasporti, in modo particolare per quanto riguarda il settore ferroviario, in senso frammentario e disorganico, e questa è una delle cause fondamentali per cui tutto il settore dei trasporti si trova in una situazione di caos generale. Ad esempio, il rapporto e il condizionamento reciproco esistente sempre più stretto tra i diversi tipi di trasporto, l'organizzazione della vita sociale e civile del Paese e la politica di sviluppo economico democratico esigono, se si vuole veramente andare avanti in questa direzione, un vero e proprio coordinamento e reputo che, a tale proposito, possa essere accettata l'indicazione che questa mattina suggeriva il collega Sammartino.

Tutti, credo, concordiamo sulla necessità di un organico coordinamento tra le di-

verse forme di trasporto; tale esigenza deriva dal fatto che l'intervento finanziario pubblico a sostegno dei vari settori dei trasporti (gomma, rotaia, elica) ha assunto un carattere generalizzato, ha provocato e provoca situazioni concorrenziali tra tali settori (situazioni accennate dallo stesso relatore) che certamente si traducono a detrimento di alcuni di essi, soprattutto di quello ferroviario, che è il più lento a muoversi.

Qui il discorso si farebbe molto lungo se volessimo entrare nell'esame delle reali situazioni di ogni settore dei trasporti, ma non è mia intenzione farlo.

Vorrei, però, ancora rivolgermi a lei, onorevole Ministro, e, in particolare, al collega senatore Sammartino. Onorevole Ministro, le popolazioni delle città e delle campagne hanno coscienza ormai — e credo da diverso tempo — della funzione dei trasporti in rapporto allo sviluppo economico e all'organizzazione della vita sociale e civile, sono consapevoli delle condizioni in cui si trova tale settore e delle conseguenze negative che ne derivano: danni alla salute, aumento dei costi dei trasporti, eccetera. Di qui deriva quell'esigenza della quale parlava il collega Sammartino questa mattina, per cui la gente si rivolge alle ferrovie, ma chiede anche che quelle ferrovie vengano sistematicamente diversamente. Non è sufficiente, quindi, onorevole relatore, lamentare, per esempio, che in questi ultimi quindici anni è mancato il necessario, indispensabile potenziamento delle Ferrovie dello Stato: lo sappiamo. Sappiamo anche che il bilancio dei trasporti è quasi interamente assorbito da quello delle Ferrovie dello Stato. Allora che cosa occorre fare? Noi accettiamo ciò che ci ha detto questa mattina il collega Sammartino, però bisogna andare più a fondo, esaminare le cause di questo stato di cose e quindi individuare il male, fare la diagnosi e provvedere ai mezzi per curarlo.

Occorre individuare le cause che hanno impedito l'auspicato rinnovamento delle ferrovie mentre hanno sollecitato ed ottenuto lo sviluppo vorticoso di altri settori dei trasporti (ad esempio l'autotrasporto), creando un tale squilibrio per cui oggi noi ab-

biamo l'intero settore dei trasporti nella confusione e, per certi aspetti, nel caos.

La politica e le scelte di convenienza delle grosse concentrazioni private di potere industriale, imposte al Paese, sono la causa prima di tale situazione, mentre la responsabilità ricade sui governi precedenti, sia quelli centristi che quelli di centro-sinistra. Ecco dove è la causa principale: l'aver accettato questa impostazione, l'aver accettato la politica dei monopoli industriali. Questa politica e queste scelte hanno provocato gli attuali ritardi, gli squilibri e le gravi distorsioni in tutto il processo economico del Paese che tutti lamentiamo. Tutte queste cause vengono dette, annunciate e individuate, quindi è necessario correre ai ripari se non si vuole restare fermi all'atto della diagnosi e quindi portare avanti una continua lamentela per cui noi diremo sempre le stesse cose perchè voi fate sempre le stesse cose e accettate sempre la politica dei grossi magnati del potere industriale.

Si dice che oggi è in atto un potenziamento, un rinnovamento, un risanamento delle ferrovie. Ebbene, come viene avanti tale potenziamento? In senso strettamente settoriale anche questo, cioè non passa attraverso una politica unitaria di tutto il sistema dei trasporti. Quale valore può avere, allora, l'affermazione che è stata fatta in altre occasioni, sempre discutendo di questo bilancio, cioè che le ferrovie devono avere un ruolo decisivo e preminente se il bilancio non riflette tale posizione? Infatti, noi stiamo esaminando un bilancio che non ha una visione unitaria dei trasporti — lo stesso relatore e stamane anche il senatore Sammartino lo hanno sottolineato — che colloca l'Azienda ferroviaria non al centro di un programma propulsivo e coordinato con gli altri settori dei trasporti, e che è caratterizzato da una visione ancora frammentaria dei diversi compatti del settore dei trasporti, visione che porta a considerare il problema dei trasporti urbani ed extraurbani staccato da quello delle ferrovie, il trasporto dei passeggeri staccato da quello delle merci, il trasporto terrestre staccato dai problemi portuali e da quelli del trasporto marittimo e aereo.

Dire queste cose, senatore Spagnolli, non credo che significhi perdersi in una discussione generale e quindi essere generici, ma significa offrire materia sufficiente alla Commissione finanze e tesoro, perchè tenga conto che il bilancio dei Trasporti non può più essere esaminato così come è, e soprattutto all'onorevole Ministro perchè sia attuata nel futuro bilancio 1971 una svolta che inquadri il settore di cui discutiamo nella politica di piano, del Piano quinquennale che sta per scadere, pressochè inattuato, e del Piano degli anni ottanta. Ecco perchè siamo convinti che queste cose debbano essere dette.

L'onorevole Ministro ci deve dire cosa si propone di fare in tal senso, perchè questo è il centro del problema. Se noi affrontiamo sempre negli stessi termini i problemi del bilancio dei Trasporti e dell'Aviazione civile ci troveremo a ripetere le stesse cose perchè si segna il passo e non si vogliono affrontare problemi nuovi secondo una politica nuova.

E vengo così a parlare del disavanzo dell'Azienda ferroviaria. Sono stati fatti degli investimenti, ma vediamo cosa si ricava da questa politica di investimenti. Il disavanzo dell'Azienda ferroviaria è notevolmente pesante, come è stato riscontrato da tutti gli intervenuti, e raggiunge una percentuale che, credo, va oltre il 40 per cento delle entrate; mentre l'Azienda stessa è costretta a ricercare fondi per coprire tale disavanzo, vi sono al contempo parecchi miliardi già stanziati che non sono tempestivamente utilizzati. Pare, se non erro, che a tutto il 31 dicembre 1967, per gli impianti fissi si sia spento il 63 per cento (ora forse questi dati sono modificati, ma non sono in possesso di altri) e per il materiale mobile il 78 per cento degli stanziamenti a tal fine disposti. Anche questo ci dice quali possono essere i motivi delle condizioni deficitarie in cui viene a trovarsi il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Come affrontare e superare le difficoltà finanziarie dell'Azienda? Possiamo dare alcune indicazioni. Non credo che questo sia il problema principale, comunque riteniamo si debba dire qualcosa in merito. Pen-

siamo che non sia giusta la via indicata dal relatore, nel senso che tali difficoltà non possono essere affrontate e superate in termini puramente amministrativi e di bilancio, perchè, a nostro avviso, la politica del trasporto pubblico e del suo sviluppo non può essere basata sul rapporto costi e ricavi in termini puramente aziendali; ma l'efficienza di tale servizio, invece, deve essere valutata in rapporto al costo e al ricavo totale e cioè alla sua corrispondenza o meno alle esigenze essenziali, civili e sociali, che in parte sono quelle che lei, senatore Sammartino, diceva, e cioè ammodernamento degli impianti fissi, del materiale rotabile e via discorrendo. La gente chiede tutto questo per affluire maggiormente alle ferrovie, perchè considera il trasporto ferroviario più sicuro. Questo deve comportare necessariamente l'aumento delle tariffe? Una tale soluzione riteniamo che sia discutibile, anzi la scartiamo a priori.

Questa tesi vale anche per i cosiddetti rami secchi delle Ferrovie dello Stato che si vogliono tagliare. Dal nord al sud, se andiamo a vedere, nella maggioranza dei casi questi rami secchi sono in situazioni deficitarie perchè c'è tutto un armamento che non risponde alle esigenze moderne del traffico. Quando vediamo che parallelamente alla ferrovia di scarso traffico corrono strade asfaltate, moderne in tutti i sensi, compresa la segnaletica, e la gente si sposta su di esse con mezzi automobilistici in tutta tranquillità, non c'è dubbio che lo Stato deve provvedere attraverso il Ministero competente ad ammodernare quella ferrovia e non, *tout court*, a sopprimerla; comunque, prima di sopprimerla, dovrebbe fare serie valutazioni ed inchieste vere e proprie sulle cause dello scarso traffico di tali ferrovie, se esso è dovuto veramente all'utente che non vuole viaggiare per ferrovia o non piuttosto alla cativa gestione o alle scelte di coloro i quali non vogliono affrontare una nuova politica. Credo proprio che la responsabilità consista nel fatto che indubbiamente non si vuole affrontare il problema affiancando a strade moderne ferrovie moderne. Lo stesso discorso si dovrebbe fare per le ferrovie in concessione privata.

Anche in questo caso si dice: tagliamo penso che, prima di dirlo, si dovrebbe andare a vedere come stanno veramente le cose. Forse qualcuna di queste ferrovie può essere effettivamente tagliata come ramo secco, ma molte altre penso che debbano essere statizzate. C'è qui un problema di fondo, onorevole Ministro e onorevoli colleghi: saremo chiamati prossimamente a discutere un disegno di legge che riguarda la ferrovia Sondrio-Tirano per la quale si propone un riscatto, se non vado errato, di 850 milioni, al fine di poterla statizzare. Ora a noi risulta che la Società, che poi si riduce ad un individuo, concessionaria di questa ferrovia privata gestisce un servizio di autolinee che si serve di una strada che corre proprio parallelamente alla ferrovia. È chiaro che questa società non farà niente perchè la ferrovia migliori e farà di tutto invece perchè migliori il servizio di autolinee. E credo che esistano molti questi casi, molte ferrovie in concessione anche importanti che versano in condizioni deplorevoli di abbandono e che secondo me dovrebbero essere statizzate proprio per la loro importanza. Vi sono ferrovie che collegano, o possono collegare, addirittura il centro Europa con il mar Tirreno, il centro Europa con l'Adriatico, e sono tratti di ferrovie che si trovano nelle mani di società private, alle quali noi diamo delle sovvenzioni: ciò nonostante queste ferrovie rimangono di gran lunga inferiori alle altre. Per non rimanere nel generico cito due casi. La Suzzara-Parma è un tratto di ferrovia, affidato a società privata, scadentissimo, nonostante che da Parma si giunga a La Spezia mediante le ferrovie dello Stato, e quindi ci si collega con il mar Tirreno, e nonostante che da Suzzara, attraverso Mantova, Verona, il Brennero, si arrivi a Monaco, cioè nel centro dell'Europa: è evidente quindi che non è possibile lasciare questa ferrovia, che collega in un certo senso il centro dell'Europa con il mar Tirreno, in condizioni tali che il traffico viene necessariamente dirottato per altre vie, che ovviamente risultano congestionate. Il tratto Suzzara-Ferrara ci porta invece verso l'Adriatico, Rimini, Ancona e quindi lungo tutta la costa adriatica: an-

che in questo caso si tratta di un tronco di ferrovia a concessione privata quasi abbandonato, servito da treni antiquati, che si trova inserito tra due tratti, questi discreti, delle Ferrovie dello Stato (Ferrara-Rimini e Suzzara-Verona).

Ebbene, è qui che noi investiamo soldi e diamo contributi che potrebbero essere invece diversamente e molto meglio utilizzati.

Noi siamo quindi in presenza di due fondamentali esigenze: quella di ammodernare, risanare e potenziare il trasporto su rotaia, adeguandolo alla crescente mobilità collettiva, e quella di far fronte alla crescente difficoltà derivante dall'aumento del disavanzo dell'Azienda. Qui si tratta di fare una scelta precisa, che non può essere la politica dell'aumento delle tariffe ferroviarie, la quale certamente si tradurrebbe in una fuga degli utenti verso la motorizzazione privata. E questo vale per il trasporto delle merci come per il trasporto delle persone.

Ora, passando ad un altro settore, risulta che per realizzare le opere del primo quinquennio del piano decennale delle ferrovie l'Azienda autonoma ha dovuto contrarre mutui e sostenere gli oneri derivanti dagli interessi e dalle quote di ammortamento da pagare: e non pochi sono i debiti accumulati per questa ragione.

Per realizzare le opere del secondo quinquennio invece le quote di ammortamento relative ai mutui accesi dall'Azienda medesima sono state poste a carico del Ministero del tesoro, mentre continuano a rimanere a carico del bilancio dell'Azienda gli oneri derivanti dagli interessi dei mutui contratti. Ora, è giusto continuare così? O non si ritiene più giusto sgravare il bilancio da questi oneri? Ritengo che questa via possa essere certamente seguita ma si tratterebbe certamente di una soluzione provvisoria in quanto servirebbe a chiudere una falla destinata a riaprirsi inevitabilmente se non si farà nel contempo una precisa scelta politica. Se si pretendesse infatti di sanare il bilancio dell'Azienda autonoma ricorrendo soltanto a questa soluzione non si caverebbe certo, per così dire, il ragno dal buco. Bisogna invece compiere — ripeto — una precisa scelta politica di ri-

forma dei trasporti potenziando il trasporto ferroviario e decongestionando il traffico urbano ed extraurbano. Per risolvere la situazione del traffico nelle città, grandi o piccole che siano, è necessario infatti dare la priorità al trasporto pubblico: e questo ripropone evidentemente il problema delle metropolitane.

Per quanto si riferisce poi all'assegnazione dei 1.200 miliardi che il Piano quinquennale di sviluppo economico prevede a favore delle Ferrovie dello Stato, vi è da rilevare che gli investimenti relativi ai primi tre anni di attuazione del programma stesso ammontano a circa il 28 per cento (è scritto nella relazione) di tale somma mentre per quanto riguarda la seconda parte del programma non è stato fatto niente o si è ancora nella fase di progettazione. In proposito vorrei sapere dall'onorevole Ministro: i 1.200 miliardi stanziati per gli obiettivi fissati dal piano 1966-70 saranno totalmente utilizzato entro la data stabilita oppure no? E, insomma, possibile conoscere quanto dei 1.200 miliardi è stato realmente speso? Se dovessimo dare una risposta a questo interrogativo sulla base di quello che risulta dallo stato di previsione in esame dovremmo dire che, almeno per quanto si riferisce a questi 1.200 miliardi, non si è fatto assolutamente nulla. Vorremmo inoltre sapere quanto rimane ancora da investire e se quello che rimane è sufficiente per realizzare quelle opere che sono già state progettate o se invece, per effetto della svalutazione o dello slittamento della lira, non è più sufficiente. In tal caso a che cosa ricorreremo? Dove andremo a prendere il denaro? Cosa dovremo fare? La gente, onorevole Ministro, ha bisogno di avere una risposta e di conoscere la verità per poter uscire dallo stato di incertezza in cui si trova.

Questa mattina, inoltre, il senatore Sammartino ci ha parlato del settore delle idrovie, che a mio avviso si può considerare la cenerentola di tutto il sistema dei trasporti. Infatti, se le ferrovie hanno subito gravi conseguenze a causa della politica imposta ai Governi dai magnati delle industrie, le idrovie non si trovano di certo in una si-

tuazione migliore: il sistema idroviario italiano è rimasto infatti molto indietro.

Ora, come gli onorevoli colleghi forse ricorderanno, l'anno scorso il senatore Lombardi ebbe ad affermare che la politica delle idrovie non è una politica locale, ma è una politica regionale, interregionale, per certi aspetti nazionale, in quanto collega i problemi del nord con quelli del sud, e persino internazionale. Il sistema idroviario della Valle padana comprende infatti i seguenti collegamenti: Lago di Garda, Adige, Tartaro, Canale Bianco, Po di Levante, Adriatico; Como (e quindi Svizzera), Bergamo, Brescia, Mincio, Tartaro, Canale Bianco, Po di Levante, Adriatico; Milano, Cremona, navigazione sul Po, Adriatico; ed infine canale di Verona, Vicenza, Padova, Venezia. Evidentemente, una volta giunti al mare il problema diventa nazionale perché si collega il porto di Venezia con tutti i porti italiani.

Orbene, in questo settore che cosa abbiamo fatto?

Il piano di sviluppo economico ha stanziato 50 miliardi, ma un ordine del giorno successivo presentato alla Camera dei deputati ha sviato le cose, per cui al momento non si sa più che cosa stia succedendo in questo settore. È vero che sono stati fatti degli stanziamenti, che si stanno eseguendo alcune opere per quanto riguarda la sistemazione del Tartaro e del Canale Bianco, che si sono fatti dei lavori di scavamento lungo l'asta del Mincio, che è stato presentato un progetto — ma non si è avuto ancora il finanziamento — per il canale Ticino-Mincio, ma è anche vero che siamo ancora in fase di discussione e non di effettiva realizzazione. Si fanno convegni su convegni, ma soluzioni concrete ancora non se ne intravedono.

Signor Presidente, signor Ministro, chiedo scusa se mi sono dilungato forse un po' troppo e se, nella mia esposizione, sono stato disordinato.

La mia conclusione è comunque questa: per il generale malcontento della popolazione, per la necessità da noi sempre sostenuta di un cambiamento nella politica dei trasporti — pure considerando in tutta la sua

importanza il problema delle ferrovie, senatore Spagnoli — il nostro Gruppo politico, come negli anni precedenti, voterà contro il bilancio che ci sta dinanzi.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Aimoni ha svolto un intervento indubbiamente pregevole che ho personalmente molto apprezzato.

Solamente, sento il dovere di ricordare alla Commissione che noi siamo chiamati ad esprimere un parere sul bilancio di nostra competenza, rimandando ogni più generale discussione alla 5<sup>a</sup> Commissione e quindi all'Assemblea.

È evidente che tale parere va motivato nelle sue parti essenziali ma ciò, onorevoli colleghi, va fatto in maniera succinta e la discussione deve essere limitata; in Assemblea, ripeto, ciascuno potrà esporre i propri punti di vista e muovere al Governo critiche ed osservazioni.

Colgo dunque l'occasione per invitare gli oratori iscritti a parlare ad essere contenuti nei loro interventi ed a limitarsi alla esposizione richiesta da un dibattito in Commissione per l'estensione di un parere.

**A I M O N I .** Ringrazio il Presidente e mi rendo conto della giustezza delle sue osservazioni; mi sia tuttavia permesso fare, come lo scorso anno, una richiesta.

Era stata promessa alla Commissione una discussione generale su tutta la politica dei trasporti, discussione che non ha ancora avuto luogo per cui, per esporre i vari problemi, non possiamo fare a meno di approfittare dell'esame del bilancio dello Stato ed aggiungo che saremo costretti a continuare per questa strada fino a che non avverrà quest'ampio dibattito su tutto il sistema dei nostri trasporti.

**P R E S I D E N T E .** Nessuno più di me ha desiderio di affrontare quest'argomento. Ho avuto più volte occasione di dire che la questione strada-rotaia rappresenta per me uno dei punti più importanti da dibattere ma, purtroppo, in questi ultimi tempi è troppo spesso cambiata la persona del Ministro dei trasporti con il quale abbiamo avviato

una qualunque discussione, per cui siamo ancora al punto di partenza.

Auguriamoci dunque che il ministro Gaspari, restando a lungo a capo del suo Dicastero, ci offra questa possibilità.

**C R O L L A L A N Z A.** Mi rincresce di non aver potuto seguire fin dall'inizio questa discussione, poichè sono stato impegnato in una riunione dell'Ufficio di Presidenza e dei Capi gruppo per alcuni problemi riguardanti gli emolumenti dei senatori.

Mi rincresce perchè ciò mi ha privato del piacere di ascoltare la relazione del collega Piccolo, che ho saputo essere stata quanto mai pregevole.

Nel mio intervento non mi dilungherò come ha fatto, in modo peraltro molto interessante, il collega Aimoni; mi limiterò viceversa ed esaminare alcuni aspetti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, riservandomi, se necessario, di intervenire nuovamente nella discussione in Assemblea in maniera più ampia.

In primo luogo vorrei richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che la legge n. 1089 del 28 ottobre 1968, intesa ad impinguare con 450 miliardi i fondi del piano decennale, non ha consentito di assolvere i compiti previsti, dato il rincaro dei prezzi dei materiali; in secondo luogo, devo segnalare che uno degli obiettivi del Ministero, quello di assicurare rapide comunicazioni tra il nord ed il sud, tramite la rete ferroviaria, non si è verificato che parzialmente perchè, purtroppo, il raddoppio della rete ferroviaria adriatica, procede a ritmo lentissimo, con lo stesso rallentatore con il quale si sta attuando la realizzazione dell'autostrada adriatica; il che è in pieno contrasto con quanto si è verificato per la Autostrada del sole, che non solo ha avuto tempi regolari di esecuzione ma, addirittura, tempi anticipati.

La stessa sollecitudine si registra per la prosecuzione dell'autostrada da Napoli a Reggio Calabria a carico dello Stato ed a favore della quale continui sono stati i finanziamenti ed intensi i lavori.

Ci troviamo così di fronte ad una delle tante sperequazioni esistenti tra il nord ed il sud, nonchè tra la rete autostradale adria-

tica e quella tirrenica. Fino a questo momento non è stato messo alcun impegno per realizzare il raddoppio del binario nei tratti che ne sono tuttora privi tra Ancona e Lecce. Eppure, non dovrebbe ignorarsi l'importanza che questa linea ha non solo nei rapporti commerciali tra il sud orientale della penisola ed il nord, ma anche con l'estero, per l'esportazione delle primizie ortofrutticole ed i trasporti integrativi a quelli della linea tirrenica, dei prodotti agrumari della Sicilia.

E tempo ormai che i tratti mancanti del doppio binario della linea adriatica diventino non propositi ma cose concrete ed abbiano quella sollecitudine di attuazione che, secondo le note preliminari del bilancio del Ministero, sembra siano nelle finalità della futura politica dei trasporti.

In relazione sempre ai finanziamenti disposti in questi ultimi tempi, ad integrazione del piano decennale e riferentesi anche alle rettifiche delle linee, devo ricordare che, allorchè discutemmo la legge n. 1089, che prevedeva lo stanziamento di 200 miliardi per il nuovo tracciato Roma-Firenze, io ed altri colleghi sostenemmo che se è indiscutibile l'esigenza di migliorare il collegamento tra il centro ed il nord Italia fino a Milano, è da rilevare che nel Mezzogiorno esistono situazioni non meno assillanti ed urgenti in questo settore. Pur ammettendo che la Roma-Firenze abbia un carattere di priorità rispetto ad altre esigenze di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria...

**P R E S I D E N T E.** Mi scusi se la interrompo, senatore Crollalanza, ma mi permetto di ricordarle che io volli ritornare sulla questione in Assemblea a nome della Commissione.

Ricordo, comunque, che la nostra Commissione aveva dato il benestare al finanziamento a favore della Roma-Firenze, purchè venisse rispettata la proporzione voluta dalla legge per i fondi da destinarsi al Mezzogiorno.

**C R O L L A L A N Z A.** Effettivamente, nel corso di quel dibattito, venne chiarito che il 40 per cento di tutti i fondi stanziati

dall'Amministrazione ordinaria dello Stato a favore di opere da realizzarsi nel Mezzogiorno, dovesse applicarsi anche ai 200 miliardi per l'ammodernamento della Roma-Firenze. Tale percentuale, dunque, dovrebbe essere destinata ad una delle rettifiche più urgenti della rete ferroviaria del sud: per esempio alla Foggia-Caserta, e ciò al fine di assicurare comunicazioni più rapide ed agevoli tra il Mezzogiorno orientale, l'Italia centrale e quindi con Napoli, Roma, la Liguria ed il Piemonte.

La strozzatura esistente su tale tronco va corretta e modificata, perchè non si tratta solamente di radoppiare il binario, ma di rettificare la linea in alcuni tratti, essendo essa quanto mai tortuosa, con un andamento planimetrico che rallenta la corsa dei treni.

Per quanto si riferisce alle ferrovie secondarie richiamo l'attenzione del Ministro sulla necessità di completare l'ammodernamento dei tratti che ancora non hanno subito modifiche. Vorrei poi domandare al Ministro ciò che si decide di fare della rete della ferrovia calabro-lucana. È stato nominato un Commissario del Governo, ma non mi risulta che, finora, siano stati adottati provvedimenti per migliorare tali linee. Alcuni tratti sono d'accordo che vadano aboliti ma io desidero conoscere che cosa si pensa di fare per la Matera-Bari. Il Commissario aveva una funzione: sottoporre al Ministero un piano per l'ammodernamento della suddetta rete. Ebbene, lo ha fatto? Allo stato attuale non solo non conosciamo il piano...

**V I N C E L L I**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In difesa del Commissario dirò che ha ben lavorato e che il piano è pronto.

**C R O L L A L A N Z A**. Rimanendo nel settore ferroviario vorrei prospettare al Sottosegretario la esigenza che i fondi destinati al piano decennale di potenziamento tengano anche nel giusto conto la costruzione dei carri refrigeranti di cui è sempre crescente la richiesta da parte degli esportatori. So che il Ministero cerca di fronteggiare come meglio può le richieste e di contentare un po' tutti, ma in effetti non ci riesce.

Abbiamo una situazione in Puglia di carenza assoluta di carri refrigeranti, per cui le nostre primizie, le uve da tavola, i nostri prodotti ortofrutticoli subiscono avarie e ritardi nella spedizione, perdendo di pregio e di valore sul mercato internazionale. È quanto mai opportuno, perciò, potenziarne al massimo la costruzione.

Passando al settore dell'aviazione civile accennerò solo ad un problema che riguarda la mia città, cioè, l'aeroporto di Bari. Si tratta dell'aeroporto di una città che ha una sua funzione geopolitica; nella quale si svolge la Fiera del Levante, che ha carattere internazionale, che registra un continuo incremento non solo di affari ma anche di intese che poi si risolvono in nuovi rapporti commerciali; fiera che si svolge, quindi al servizio non soltanto della città ma dell'intera Nazione.

L'aeroporto non fu costruito dallo Stato, ma dalla provincia e dal comune di Bari. Lo Stato per potenziarlo ha fatto ben poco finora. Come è noto l'Alitalia ha dovuto ammodernare la sua flotta e mettere in servizio gli apparecchi a reazione di grande portata. Ebbene, mentre tutti gli aeroporti che sono serviti dalle linee nazionali dell'Alitalia usufruiscono di simili apparecchi, Bari, nonostante che l'incremento dei suoi traffici aerei sia notevolissimo e tale da rendere insufficienti le quattro corse giornaliere, per cui l'assicurarsi un posto sugli apparecchi per Roma diventa sempre più problematico, deve lamentare tuttora non solo l'esercizio di vecchi apparecchi insufficienti come numero, ma anche di apparecchi che hanno continue avarie. Per superare questo increscioso stato di cose si riconobbe due o tre anni fa la necessità di creare una nuova pista. Ma non potendo o non volendo il Ministero dei trasporti provvedervi, vi si sostituì la Cassa per il Mezzogiorno, la quale stanziò a tal riguardo la cifra di un miliardo e 200 milioni, riservando ad un secondo tempo la costruzione della nuova aerostazione.

Purtroppo, però, avvenuto l'appalto, sono passati mesi e mesi prima di dare l'inizio ai lavori, essendosi fermati ai primi ostacoli e sbagliate le procedure. Si è creduto di fare meglio seguendo una strada traversa anzichè quella maestra, cioè quella del decreto del

prefetto, di occupazione provvisoria delle aree da espropriare. È bastato, infatti, che un contadino proprietario di una casa colonica facesse opposizione e sollevasse un gruppo di altri contadini per impedire all'appaltatore di iniziare i lavori e spaventare gli organi dello Stato, i quali hanno ritenuto, come dicevo, di seguire altre strade che non son servite che a far perdere del tempo.

Ora, per concludere, onorevole Sottosegretario, avendo il suo Ministro rotto alfine gli indugi e dato disposizione perchè i lavori siano iniziati (ciò che avviene oggi alla presenza di 50 uomini della Forza pubblica), considerato che essi subiscono un notevole ritardo, per cui molti mesi dovranno passare prima che venga ultimata la nuova pista, sottopongo l'opportunità, per riguadagnare il tempo perduto, di concedere eventuali premi di acceleramento e di predisporre fin da ora un altro provvedimento legislativo per il finanziamento della nuova aerostazione e per dotare l'aeroporto di tutte le attrezzature necessarie.

Presento perciò il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerata la situazione geopolitica della città di Bari e la funzione internazionale che essa ha assunto con l'istituzione della Fiera del Levante, che si rivela sempre più strumento idoneo all'intensificazione degli scambi nel Mediterraneo, sia verso il continente africano che verso il Medio Oriente;

considerato che, nonostante l'incremento dei viaggiatori e delle merci che si registra, l'aeroporto della città non può usufruire ancora dei servizi dei moderni grandi apparecchi gestiti dall'Alitalia, perchè l'attuale pista è insufficiente a riceverli;

considerato che i lavori della nuova pista, finanziati dalla Cassa del Mezzogiorno, a distanza di molti mesi dal relativo appalto, non hanno avuto sino a ieri inizio e che soltanto ora le difficoltà e le lentezze burocratiche stanno per essere rimosse;

considerato che l'ingiustificato ritardo è di grave pregiudizio agli interessi economici e sociali della città;

mentre invita il Governo a disporre che i suddetti lavori siano intensificati al massimo, con eventuali premi di accelerazione,

lo invita altresì a provvedere — d'intesa, se necessario, con la Cassa — a stanziare i fondi occorrenti perchè sia costruita tempestivamente, senza attendere l'ultimazione dei lavori della pista, la nuova stazione viaggiatori, e l'aeroporto sia dotato di tutte le altre moderne attrezzature che si rendano necessarie ».

**A B E N A N T E.** Interverrà molto brevemente sul bilancio dei trasporti soprattutto per porre al Ministro, che rappresenta qui non il suo Dicastero ma il Governo, una questione di fondo, che, per quanto abbia seguito attentamente la pregevole relazione del collega Piccolo, non mi pare di aver sentito sollevare. Porre questo problema significa per noi sapere già i limiti di una discussione di questo genere alla quale non possiamo sfuggire, e sono limiti di carattere politico, derivanti cioè dal fatto di dover discutere problemi che interessano la Nazione, con un Governo a termine, ieri balneare e oggi ponte.

Questa è la realtà, per cui oggi si trova la giustificazione di aver cambiato il responsabile del Dicastero dei trasporti per non continuare un certo discorso avviato in Commissione sulla politica dei trasporti nel nostro Paese.

Come tutti ricorderete, ci fu presentata dall'onorevole ministro Mariotti una relazione introduttiva che voleva avviare un discorso di questo genere, mentre oggi ci troviamo a discutere con un Governo che, obiettivamente, non so fino a che punto possa essere responsabile di tutto il periodo di bilancio che andiamo ad approvare.

Questa è la prima considerazione di cui voi del centro-sinistra portate tutta la responsabilità.

La seconda questione che il senatore Piccolo doveva ricordare è quella del grave condizionamento che in questo settore è determinato dall'appartenenza del nostro Paese alla Comunità economica europea, che impone i propri regolamenti in tema di tariffe, di concorrenza, di normalizzazione dei conti e via di seguito.

Il senatore Piccolo può anche suggerire nella relazione la necessità di trovare un sistema di tariffe cosiddette a « forcelle », ma bisogna anche risalire all'origine e ricordare a tutti noi come questa è una raccomandazione dell'organo sovranazionale, la Comunità economica europea, che predetermina soprattutto in questo settore, con l'adesione del nostro Governo, al di fuori di una discussione preventiva con la Commissione e con il Parlamento che è il gestore della cosa pubblica nel nostro Paese, una serie di accordi che oggi pesano enormemente.

E quando si pone nella relazione la necessità di superare il *deficit* delle ferrovie (riproponendo il vecchio discorso sulla necessità di evitare la disparità esistente fra Tesoro e Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altre aziende autonome, cioè la famosa questione dell'incidenza enorme nel passivo delle aziende degli oneri derivanti da obbligazioni e debiti contratti da questa amministrazione) bisogna anche dire che questo non si può fare per vostra volontà, perchè al riguardo c'è la volontà unanime del Parlamento. Lo ha ricordato il collega Sammartino ed anche il collega Aimoni; siamo tutti d'accordo ma vi è un orientamento contrario al quale abbiamo aderito in sede comunitaria. Vi faccio alcuni esempi: regolamento del 19 luglio 1968, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili; regolamento del 19 luglio 1968, relativo alla costituzione di un contingente comunitario per i trasporti di merci su strade effettuati fra Stati membri; direttiva del Consiglio, del 19 luglio 1968, concernente l'uniformazione delle disposizioni relative all'ammissione in franchigia del carburante contenuto nel serbatoio degli autoveicoli industriali; regolamento del 30 luglio 1968, relativo all'istituzione di un sistema di tariffe a forcelle applicabili ai trasporti di merci su strada fra gli Stati membri. Vi è poi la proposta di regolamento della Commissione del 26 maggio 1967, relativa all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per vie na-

vigabili; vi è ancora una proposta di regolamento relativo a norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie; è allo studio l'applicazione dell'articolo 8 della decisione del Consiglio CEE del 13 maggio 1965 che stabilisce che la armonizzazione delle norme che regolano le relazioni finanziarie tra le imprese ferroviarie e gli Stati dovrà essere compiuta il 31 dicembre 1972, e via di seguito. Potrei infatti continuare nell'elencazione, ma mi fermo.

Ed allora qui sorge la prima grossa questione: fino a che punto questi organi sovranazionali predeterminano in questo campo la politica dei trasporti nel nostro Paese e fino a che punto si cerca di presentare come proposte autonome quelli che sono accordi già intervenuti in sede comunitaria. Da ciò deriva, poi, la prima domanda: quali sono gli accordi? Credo che sia doveroso da parte nostra conoscerli nella loro interezza. È nostro dovere ma non è soltanto nostro compito andarli a ricercare così come ho fatto io: dovremmo esserne messi a conoscenza.

La seconda questione sulla quale mi intratterò brevemente è la seguente: in tutte le proposte che sono state avanzate manca lo spirito di quello che oggi è richiesto alla politica che viene svolta nel Paese in ordine ai trasporti. Oggi manca la risposta ad una delle questioni più grosse che interessano il nostro Paese, cioè quella della mobilità, soprattutto nelle aree metropolitane. Vi sono intere città paralizzate: l'esempio di Napoli è eclatante, indipendentemente dalle frane. Vi è oggi una prospettiva di « Piano '80 » che prevede il concentramento in otto aree urbane che conosciamo tutti: Roma, Milano, Napoli, eccetera; ma oramai siamo arrivati al limite di rottura di un equilibrio che non ostacola più soltanto lo sviluppo economico, ma impedisce a quello che già c'è di continuare a svolgersi con un ritmo normale. Ebbene, è evidente che di fronte ad una richiesta del genere che viene dal Paese, può essere questo bilancio tale da soddisfare queste esigenze? Può essere questo bilancio tradizionale, come ricordava il collega Aimori, capace di risolvere i problemi che la situazione attuale presenta? Le due maggiori spese che incidono sul bilancio di una famiglia,

oggi, sono spese di servizi, e cioè quelle della casa e quelle dei trasporti e noi, alle legittime attese delle famiglie, rispondiamo con questo bilancio, con proposte arretrate e insufficienti che non colpiscono al cuore il problema. Possiamo anche continuare in questi discorsi, tanto il nostro pensiero lo conoscete ormai bene e conoscete quali sono le nostre opinioni e le nostre posizioni. L'impostazione tradizionale del bilancio, quindi, non è più sufficiente, non risponde più alle esigenze fondamentali di ristrutturare e riorganizzare in una visione nuova, globale il sistema dei trasporti. Per soddisfare tali esigenze non è sufficiente, ripeto, la tradizionale impostazione, sia per l'esiguità degli stanziamenti, fattore condizionante fondamentale, sia per il sistema che si è voluto imporre, che rende difficile agli enti preposti di poter adire ai contributi e ai benefici previsti dalle leggi, sia perché oggi si è scatenata, a livello municipale, la richiesta affannosa di metropolitane, senza avere quella visione organica e globale che è indispensabile per superare la congestione esistente nelle nostre città.

È indispensabile, quindi, capovolgere interamente la politica attuale dei trasporti attraverso, anzitutto, un aumento degli stanziamenti: è questo il problema di fondo ed è questa la situazione che bisogna sottolineare, in base a quanto ricordato dal collega Spagnolli, nel parere da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro, e cioè l'assoluta insufficienza degli stanziamenti previsti per i trasporti. Solo nel quadro di questa politica globale il piano di sviluppo e di ammodernamento che chiedeva il collega Sammartino può trovare soluzione. Lo stesso problema dei rami secchi può trovare una sistemazione adeguata in quanto possono essere trasformati in un supporto di sviluppo economico e sociale del Paese. Il collega Piccoli parlava della Circumvesuviana come tipo di metropolitana regionale; sorrido nel sentire certe affermazioni, perché non esiste cosa peggiore di quanto è avvenuto a Napoli per quella ferrovia; al contrario, esistono ferrovie a livello metropolitano, linee che con brevi raccordi potrebbero creare una rete metropolitana; parlo del tratto delle Ferrovie

dello Stato che attraversa Napoli, parlo della Cumana, parlo della Circumflegrea e di altre linee. Non della Circumvesuviana che è stata ammodernata, è vero, però ha conservato il vecchio scartamento che è differente da quello delle Ferrovie dello Stato. Ecco che cosa significa impostare una politica dei trasporti senza una visione globale, dettata solamente da criteri di logica di stretto interesse aziendale. Forse la Circumvesuviana darà respiro al problema del traffico lungo la fascia costiera, ma non ha i presupposti per inserirsi nel migliore dei modi in un collegamento di carattere regionale metropolitano, a meno che questo non sia fatto a danno dell'utente il quale chissà quanti trasbordi sarà costretto a fare.

Ancora sui rami secchi. Esiste una metropolitana che potrebbe essere usata attivamente a Napoli ed è là linea che serve i treni rapidi, purché questi vengano dirottati sulla Cancelllo-Torre; quel ramo secco potrebbe essere, così, trasformato in un ramo attivo. Ecco un esempio di come — e non chiedo la vostra opinione in merito perché la mia è una testimonianza — superando la logica strettamente aziendale, si possa arrivare, in una visione globale, a rendere produttivo ciò che non lo è. Quindi occorre aprire il discorso e deve aprirlo il Ministro dei trasporti nell'ambito della compagine governativa, perché si dia la risposta alla istanza politica che viene dalle popolazioni che vogliono trasporti veloci e a basso costo, altrimenti così come intorno al problema della casa (vedi Napoli, Roma e tante altre città) si verificano esplosioni di malcontento, altrettanto avverrà per il problema dei trasporti, perché i cittadini non tollerano più un sistema arcaico e disorganico.

La seconda considerazione, accanto a quella dell'esiguità degli stanziamenti, è che ci sia una politica dei trasporti gestita dalle popolazioni interessate; quindi con una politica tariffaria che apra un discorso del costo a carico dei beneficiari che sono i proprietari di industrie e speculatori di aree urbane i quali debbono concorrere al finanziamento dei trasporti assicurando una gestione che veda partecipe e responsabile la stessa popolazione interessata e mi sembra

strano che in un bilancio, presentato alla vigilia dell'istituzione delle regioni (che hanno titolo al coordinamento dei trasporti), non ci sia stato nella relazione che abbiamo ascoltato nessun accenno a quali saranno questi rapporti, tra Ministero dei trasporti e istituende regioni, tra Ferrovie dello Stato e istituende regioni; o vorremo forse ancora mantenere, sulla base dell'esperienza della Cassa per il Mezzogiorno, certamente fallita su questo terreno dei rapporti democratici con le popolazioni, il vecchio rapporto tra istanze elettive e i corpi separati burocratici che decidono per conto delle popolazioni? Ecco perchè noi daremo voto contrario, decisamente contrario, indipendentemente dalle considerazioni di ordine particolare, proprio perchè questo bilancio non risponde alle esigenze delle popolazioni.

Una considerazione voglio svolgere a proposito degli assuntori delle ferrovie. Il relatore, senatore Piccolo, poteva pur spendere una qualche parola su tale problema...

**P I C C O L O , relatore.** Per la verità ne ho parlato!

**A B E N A N T E .** Allora mi associo senz'altro a quanto ha detto il relatore.

Un'ultima osservazione, e mi ricollego a quanto accennava il collega Crollalanza a proposito dei piloti dell'aviazione civile. Onorevole Ministro e onorevoli colleghi, dobbiamo essere tutti consapevoli del fatto veramente grave che i piloti dell'aviazione civile hanno ripetutamente portato a conoscenza nostra e dell'opinione pubblica. La sicurezza dei piloti civili, in Italia, è estremamente precaria; vi è una richiesta ed una preoccupazione permanente dei piloti di non avere, in Italia, la stessa assistenza di cui essi godono all'estero nel corso del volo; esistono vecchie questioni di incidenti. Ogni qualvolta, malauguratamente, avviene un incidente si ritorna a questo problema che riguarda il sistema dei radar.

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** È un problema che è stato super risolto.

**A B E N A N T E .** Ma io non parlo solo di Fiumicino.

Lo sviluppo dell'attività aerea pone la necessità di una programmazione aeroportuale di cui dobbiamo essere partecipi non solo nel momento conclusivo della proposta di legge, se vogliamo evitare le richieste di carattere campanilistico che, d'altra parte non a torto, vengono avanzate. Infatti quando si progetta qualcosa in favore di questa o quella città bisogna prevedere le reazioni campanilistiche da parte di altre città, e questo succede perchè manca quella visione unitaria e globale del problema che mi auguro si possa presto avere.

**V E N T U R I .** Onorevole Ministro, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, indubbiamente la relazione fatta dal collega Piccolo, a modo suo, è vasta e completa ed io mi complimento con lui per la fatica fatta, ma nel medesimo tempo non posso fare a meno di constatare che ricalca nelle sue linee generali lo stesso discorso che ha fatto nel febbraio di questo anno in sede di esame del bilancio di previsione 1969. Sono modificate alcune cifre, in più o in meno, ma la sostanza resta la stessa. La relazione di bilancio di previsione è arida, vuota, non di cifre naturalmente, ma di contenuto.

Nel momento stesso in cui la tensione sociale in Italia è più accesa e più acuta, in cui sempre più pressanti vengono avanti le richieste dei lavoratori, che in buona parte sono strettamente connesse, direttamente e indirettamente, ai problemi dei trasporti, il Governo ed il Parlamento debbono essere in grado di dare risposte soddisfacenti cessando di impostare i problemi nel modo tradizionale.

Il Governo ed il Parlamento debbono affrontare decisamente questi problemi se non vogliamo che ogni giorno di più aumenti il distacco nei confronti del Paese.

Noi manchiamo di una politica dei trasporti seria e coerente e fino a questo momento, se preferenze ci sono state, le preferenze dei Governi di centro-sinistra e di quelli che si sono succeduti sono andate verso il trasporto privato, trascurando o quasi il trasporto pubblico. E qui salta fuori la gran-

de rivincita della linea ferrata che si riprende giustamente dalle incomprensioni a suo tempo maturate nei suoi confronti.

Sul problema dei trasporti in generale e delle Ferrovie dello Stato in particolare mi riservo di intervenire più compiutamente in Aula. Oggi come oggi limiterò il mio intervento ad alcuni problemi particolari delle Ferrovie dello Stato. Non scenderò sul terreno delle cifre perché per me troppo arido e poi, devo riconoscerlo, non mi è congeniale. Riprenderò un poco il discorso che questa mattina il collega Sammartino ha accennato: alla necessità dello sviluppo delle ferrovie. Ora noi non dobbiamo limitarci a rafforzare, a rivalutare quelle linee di intenso traffico longitudinali o trasversali già esistenti, ma se non vogliamo restare ancora una volta indietro nei tempi è giunto il momento di creare nuove linee ferroviarie perché il vuoto di comunicazioni pietrifica le istituzioni e gli ambienti sociali. Inoltre i trasporti essendo infrastrutture portano conseguentemente un livello di occupazione più alto eliminando i vuoti che sono assai più gravi della mancanza di beni e servizi a domanda rigida. Noi ci opponiamo al discorso del taglio dei rami secchi perché se è vero che i servizi delle Ferrovie dello Stato hanno un fine sociale, per questo fine si rende necessario il mantenimento di queste linee. È necessario quindi non solo mantenere ma creare nuove linee ferroviarie, perché il pubblico, in questi ultimi tempi, a questo servizio si indirizza sempre più numeroso malgrado le autostrade e le superstrade; le ragioni sono da ricercarsi in tre motivi determinanti: celerità, comodità, sicurezza. Anche queste tre componenti hanno i loro limiti. Sono requisiti che sulle linee longitudinali di grande traffico hanno raggiunto o stanno raggiungendo il loro pieno sviluppo, ma che diventano la barzelletta del giorno per la maggior parte delle linee trasversali del Nord, del Centro e del Sud del nostro Paese, e non solo per le linee trasversali ma anche per quelle longitudinali del Sud, per non parlare poi delle Isole. Si deve fare uno sforzo perché le comunicazioni del Sud vadano di pari passo con una buona parte di quelle del

Nord. Non è più ammissibile che esistano di queste differenze. Non è più ammissibile che materiale tolto dalla circolazione al Nord debba servire al Sud o nelle Isole. Curando il corpo malato non si può trascurare alcuna parte di esso perché inevitabilmente ciò non porterebbe alcun giovamento se non momentaneo. Quindi per il bistrattato Sud e per le Isole finalmente sia resa giustizia. Oltre a ciò sia garantita la sicurezza di tutti coloro che di questo mezzo si servono, e fatti come quelli che abbiamo avuto la disavventura di avere non molto tempo fa nella linea Palermo-Messina non si ripetano.

Un altro problema vivo ed attuale è quello dei pendolari. Io ritengo che il tentativo fatto dalle Ferrovie dello Stato di trovare una soluzione a questo problema, particolarmente per zone del Nord Italia con la costruzione di quelle famose vetture « navette » sono un fallimento e si rende necessaria una nuova soluzione. La dimostrazione l'abbiamo avuta l'inverno scorso con le manifestazioni, a volte violente, dei lavoratori che di questi servizi si avvalgono. Manifestazioni che se non avranno soddisfazione si ripeteranno inevitabilmente l'inverno prossimo, e forse con più gravi conseguenze.

Per queste ragioni e per le altre che mi sono riservato in precedenza di discutere in Aula, non possiamo che dare parere sfavorevole a questa previsione di bilancio.

**G E N C O .** Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, cercherò di essere breve, anche se dovrò parlare di tutti gli argomenti che sono stati così dettagliatamente e diligentemente trattati dal relatore e tornare sulle osservazioni fatte dagli intervenuti in questa discussione. Invece di procedere secondo l'ordine normalmente seguito, ferrovie, motorizzazione, aviazione, comincerò al contrario; parlerò prima di tutto dell'aviazione civile. È indubitato che occorre incrementare il trasporto aereo, vista la preferenza del pubblico per questo tipo di trasporto e viste le necessità di esso, sia in campo nazionale che internazionale. Il Ministero ha preparato un programma di costruzioni aeroportuali ma, a questo fine, occorrono stanziamenti che non sono previ-

sti in bilancio; nel bilancio è previsto solamente il finanziamento per l'aeroporto di Fiumicino ma non possiamo non augurarci che qualche cosa venga dato anche a favore di altri aeroporti quali, ad esempio, quello di Bari.

In proposito, desidero dire che il senatore Crollalanza ha dipinto una situazione forse un po' troppo nera e drammatica; vi è una questione, piuttosto, che va affrontata con urgenza e che ho potuto toccare con mano anche questa mattina, quando mi apprestavo a prendere l'aereo per Roma.

Mentre aspettavo, ho visto arrivare due o tre furgoni pieni di agenti di polizia e, domandatane la ragione, ho saputo che quello spiegamento di forze era necessario per metter mano ai lavori dell'aeroporto. La questione è in questi termini: il progetto è stato fatto già da qualche anno ed è previsto l'intervento finanziario della Cassa per il Mezzogiorno; purtroppo, quando si è trattato di collocare i picchetti per la delimitazione dell'opera, ci si è resi conto che l'area prescelta investiva una quantità di piccoli proprietari (il più grosso ha 34 ettari di terreno), che hanno sollevato enormi difficoltà di fronte all'esproprio.

Mi rendo conto di stare sollevando un problema che non è di stretta competenza del Ministro dei trasporti, ma non posso fare a meno di ricordare che noi disponiamo di una legge di espropriazione per pubblica utilità che risale al 1865, legge del tutto inadeguata e sorpassata, al cui aggiornamento bisogna provvedere con urgenza. A Bari i contadini proprietari, infatti, si rifiutano di cedere la propria terra, dalla quale traggono i mezzi di vita perché sanno che verranno pagati tra 3-4 anni, pur dovendo, nel frattempo, continuare a pagare le tasse...

**C R O L L A L A N Z A.** Questo non ha niente a che fare con i ritardi dovuti al Ministero! Questa fase è superata perché gli indennizzi sono stati concordati.

**G E N C O.** Ma non pagati! In sede ministeriale è stato deciso di passare al pagamento delle indennità di esproprio, ma solo in modo preciso che gli interessati, fino ad

oggi, non hanno ancora ricevuto niente e quindi oppongono resistenza!

Ho detto più volte, e lo ripeterò ancora in occasione della discussione del bilancio dei Lavori pubblici, che la legge di espropriazione per pubblica utilità è arretrata e consente, a chi ha mezzi o intenzione di ostacolare i lavori di pubblico interesse, di potersi opporre, senza che ci sia la possibilità di fare nulla.

Cito un altro esempio; nei mesi scorsi ho ottenuto dal Ministero dell'agricoltura il finanziamento per la costruzione di alcuni modesti elettrodotti rurali; ebbene, nonostante l'Enel abbia appaltato i lavori e le imprese si siano messe di impegno a costruire, le opere non sono ancora finite, perché due o tre piccoli proprietari si sono opposti. Una donna è arrivata al punto di denunciare per violazione di domicilio i tecnici dell'Enel, che erano andati sul suo terreno a picchettare le basi per i pali!

Da più parti è stata sottolineata la pericolosità del traffico aereo e questo, in parte, è vero. Tuttavia nessuno, neanche il relatore, ha messo in evidenza quale sia, al fondo della questione, il *punctum dolens*: l'organico dell'Aviazione civile è assolutamente insufficiente per i normali bisogni attuali, non per quelli futuri del traffico aereo e, se non provvederemo in tempo, tra qualche anno la situazione diventerà disperata.

Esaminando i ruoli organici del Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — vi renderete conto che sono segnati i numeri del ruolo ma senza i nomi, poiché manca il personale e questo perché i dipendenti di questo settore sono — nel contesto dell'Amministrazione dei trasporti — i meno pagati ed i peggio trattati. Assistiamo a questo curioso fenomeno: che il direttore generale dell'Aviazione civile, e lo stesso dicasi per tutti gli alti gradi, prende molto meno di un ingegnere della Motorizzazione civile, al primo gradino della sua carriera, o di un ingegnere delle Ferrovie a metà carriera.

Circa due anni or sono approvammo, Ministro l'onorevole Scalfaro, l'attuale trattamento economico dei dipendenti della Motorizzazione civile e venne fatto un calcolo

di quelli che potevano essere gli introiti dei diritti da pagare all'erario per le patenti, i bolli di circolazione, eccetera. Si arrivò ad una cifra prudenziale di 7 miliardi, dei quali 6 e mezzo dovevano essere corrisposti al personale della Motorizzazione e i restanti 500 milioni si stabilì dovessero venir dati al personale dell'Aviazione civile. Non se n'è fatto nulla, perchè vi è qualche opposizione.

Ebbene, vogliamo provvedere al riguardo? In proposito, mi feci promotore, la scorsa legislatura, di un disegno di legge per il quale dovetti superare molti ostacoli; alla fine, il Ministero del tesoro dette parere negativo e tutto si è arenato.

Dobbiamo pertanto fare qualcosa. E lei, come Ministro, come capo cioè di tutto il personale della sua Amministrazione, non può consentire che vi siano, per così dire, figli e figliastri, che il personale delle Ferrovie sia trattato nel modo A, quello della Motorizzazione civile nel modo A più uno e quello dell'Aviazione civile nel modo A diviso due. Naturalmente si dovrà adoperare per bloccare gli ostacoli da qualsiasi parte possano venire; peraltro, migliorando il trattamento economico di questo personale, non faremo che dare un modesto compenso ai notevoli sacrifici ai quali esso si sottopone per rispondere alle attuali esigenze del settore.

Due quindi sono i provvedimenti da prendere: aumentare l'organico dell'Aviazione civile, adeguandolo alle reali necessità del servizio, e fare in modo che il trattamento economico del personale non sia inferiore a quello del personale degli altri settori dello stesso Dicastero.

Per quanto riguarda la Motorizzazione civile, il senatore Crollalanza ha parlato nel corso del suo intervento delle ferrovie calabro-lucane, lamentando la mancanza di un relativo piano di ammodernamento. Non vi è affermazione più erronea, poichè il piano di ammodernamento è stato predisposto già da un anno e mezzo e, appunto per soddisfare alle esigenze di questo piano che, se non è completo, può essere completato in un successivo progetto, fu approvato da questa Commissione del Senato uno stanziamento di 16 miliardi.

**C R O L L A L A N Z A.** Noi comunque questo piano non lo conosciamo: ritengo invece che il Senato avrebbe il diritto di conoscerlo!

**G E N C O.** Forse al riguardo ho mancato e ve ne chiedo scusa. Durante la mia permanenza al dicastero dei Trasporti mi feci inviare infatti dai responsabili delle ferrovie calabro-lucane il piano di ammodernamento: lo esaminai e ne riferii al Ministro. Sta di fatto però che, una volta approvato lo stanziamento dalla Camera e dal Senato, il Ministro Mariotti, non so per quale ragione, nel momento in cui si doveva dare il via ai relativi lavori, lo ha bloccato trattenendolo per dei mesi sulla sua scrivania, allo scopo di studiarlo, fino a quando, due mesi prima di lasciare il suo incarico, ha dato il via ai lavori, che sono in corso o per essere avviati.

In base a questo piano è prevista sul tratto Bari-Matera non la trasformazione da scartamento ridotto a scartamento ordinario, che certamente avrebbe rappresentato l'*optimum*, ma avrebbe richiesto uno stanziamento di gran lunga maggiore, bensì la sistemazione fra l'altro degli impianti ferroviari di Matera, la cui stazione si trova proprio nel centro della città. Un piano inoltre è stato fatto per altre zone della Calabria, come pure per eliminare dalla strada statale numero 96, tronco Toritto-Altamura, due passaggi a livello: per uno sono già iniziati i lavori, per l'altro è stato predisposto il progetto che in questi giorni avrà l'approvazione da parte degli organi responsabili.

**C R O L L A L A N Z A.** Il senatore Genco sta scendendo nei particolari del piano, mentre io chiedo che il Senato sia messo in condizione di conoscerlo nella sua espressione panoramica generale.

**G E N C O.** Questo è compito del Ministro, non mio.

**C R O L L A L A N Z A.** Ma bisogna che il Senato ne prenda conoscenza.

**G E N C O.** Io non sto dicendo che il Senato non deve prenderne conoscenza, ma sol-

tanto che il Senato ha approvato lo stanziamento relativo di 16 miliardi. È chiaro che si poteva procedere alla progettazione soltanto dopo l'approvazione dell'apposito stanziamento. Ho preso personalmente visione dei progetti, ma avrei piacere che tutti gli onorevoli colleghi potessero rendersi conto di quali sono le prospettive e le necessità attuali delle ferrovie calabro-lucane.

Non concordo invece con i senatori Venturi e Aimoni quando sostengono la necessità di statizzare questa o quella linea ferroviaria. Quando sottraemmo alla Società Mediterranea la rete delle ferrovie calabro-lucane per passarla in gestione governativa, io fui relatore sul relativo provvedimento e previdi che il disavanzo non solo non sarebbe diminuito, ma sarebbe addirittura aumentato. E vidi giusto! Anche le autolinee infatti che corrono parallele alla ferrovia, anch'esse in gestione governativa, versano nelle stesse condizioni, delle altre in gestione privata, tanto è vero che abbiamo dovuto proporre per esse due provvedimenti di finanziamento per l'anno 1966 e per l'anno 1967 e credo che, se si vuole che il servizio continui, se ne dovrà predisporre un altro.

È evidente quindi che con la gestione governativa non si risolve il problema. Dal punto di vista giuridico peraltro non si tratta di ferrovie private, ma di ferrovie date in concessione all'industria privata, il che è ben diverso.

Passando a trattare della motorizzazione civile, debbo dire che, dopo il noto provvedimento adottato in favore del personale, le cose sono notevolmente migliorate. Colgo questa occasione per rivolgere per l'ennesima volta una richiesta al Ministro, sulla quale peraltro non sono mai riuscito ad avere oltre al mio, un solo voto favorevole (solo una volta ebbi anche quello del senatore Jervolino). In questa estate calda (dico « calda » perchè basta il risultato di una partita di calcio per mettere a fuoco un paese!) il numero dei morti sulle strade italiane non è diminuito, anzi è aumentato. Personalmente ho avuto il dispiacere di perdere nelle stesse circostanze e nelle stesse precise condizioni due cari amici, investiti in pieno giorno da un « tigrotto » l'uno e da un « leon-

cino » l'altro in strade rettilinee. Di fronte a queste cose, io chiedo se vogliamo deciderci a mettere dei limiti di velocità, specialmente agli autoveicoli pesanti, come si fa in tutte le nazioni civili.

**P R E S I D E N T E .** Ma il limite esiste, ed è quello di 60 chilometri orari.

**G E N C O .** Onorevole Presidente, lei era Ministro dei lavori pubblici quando abbiamo approvato il codice della strada e forse ricorderà quello che dissi in quell'occasione, così come io ricordo quello che disse lei. È vero che abbiamo costretto a mettere dietro gli autoveicoli pesanti un disco indicante il limite di velocità, ma le faccio un esempio fresco fresco, che mi è capitato oggi. Questa mattina sono andato da Altamura a Bari per prendere l'aereo — era ancora buio —, ed ho sorpassato una trentina di automezzi con rimorchi carichi di tufi. Le devo dire che sono andato dietro una colonna di autocarri, perchè era pericoloso sorpassarli, in quanto correva a discreta velocità, sebbene fossero sovraccarichi. È un fatto, questo, che ho denunciato più volte agli organi competenti, i quali mandano la sorveglianza alle 11 di mattina, mentre i mezzi pesanti passano alle 5, deteriorando, fra l'altro, notevolmente una strada provinciale, variante della statale chiusa per lavori.

Ricordo che quando facemmo il codice della strada, lamentai l'eccesso della pena pecuniaria per il sovraccarico e proprio lei, onorevole Presidente, disse: « Vi dovete convincere che dobbiamo salvaguardare la vita dei cittadini ed il sovraccarico compromette seriamente la sicurezza della strada, per cui dobbiamo punirlo con severità ». Però non se ne è fatto più niente, sebbene io abbia più volte proposto di mettere dietro gli automezzi pesanti una sirena che, superati i limiti di velocità consentiti, si metta ad urlare, richiamando l'attenzione sia del conducente, sia degli altri viandanti, sia anche della polizia.

È necessario, viceversa, provvedere al più presto; altrimenti abbiamo la nostra parte di responsabilità morale per il molto sangue, che scorre giornalmente sulle strade italiane. Questo l'ho detto ripetutamente, e qual-

che volta anche fra il sorriso dei colleghi; ma desidero ripeterlo ancora proprio per scaricare la mia coscienza di quella parte di responsabilità che io, in quanto legislatore, ho in questo argomento.

**A I M O N I .** Però abbiamo approvato il carico assiale!

**G E N C O .** No, senatore Aimoni; abbiamo approvato il mantenimento in servizio di alcuni autoveicoli, obsolessenti, come si dice ora e l'abbiamo fatto per aiutare la povera gente, perché le grosse imprese hanno autoveicoli nuovi di zecca e sono in grado di comprarli.

**P R E S I D E N T E .** Comunque la legge c'è e l'importante è farla rispettare, in quanto essa stabilisce il limite di 60 chilometri orari per tutti i mezzi che trasportano merci e 70 per i torpedoni.

**G E N C O .** Quando si sorprende qualche mezzo sovraccarico, ad esempio, invece di applicare il codice della strada, che prevede che si deve scaricare sul posto il carico eccedente, gli si fa una multa di 3.000 lire. Io mi chiedo, invece, cosa perdiamo a prescrivere l'apposizione di una sirena agli autocarri.

**P R E S I D E N T E .** Vi era un'altra applicazione più semplice, quella cioè di munire tutti questi mezzi di una specie di nastro, il quale registra — come nei treni — le velocità, da controllarsi in qualunque momento da parte della Polizia. Però non si è voluto e l'ostacolo è venuto proprio dalla Motorizzazione, la quale — consentitemi di dirlo —, fra gli interessi delle ferrovie, quelli dei cittadini e gli interessi delle grosse imprese dei trasporti, preferisce di gran lunga gli interessi dei trasportatori.

**G E N C O .** Non dovrebbe essere consentito ad un mezzo che è autorizzato a trasportare 100 quintali di trasportarne 150; eppure è una cosa che accade tutti i giorni perché non vi sono sanzioni efficaci.

Si è parlato, nel corso del dibattito, anche della navigazione interna. Si tratta di un settore che non riguarda in modo specifico il Ministero dei trasporti.

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Le acque interne e le idrovie sono di competenza del Ministero dei trasporti.

**G E N C O .** Allora, onorevole Ministro, mi sa dire come fanno a funzionare le idrovie, se non c'è la via d'acqua? Sono anni che si sta parlando dei canali di convergenza sul Po, tanto per fare un esempio; ne parliamo ad ogni bilancio; ma continuiamo ad essere all'ultimo posto in Europa quanto alla navigazione interna. Sono stato di recente a Parigi, per una riunione al Consiglio d'Europa e, dall'aereo, ho visto i molti canali di acqua che vi sono nella Francia, dove invece — e devo rilevarlo — le ferrovie sono molto al di sotto delle nostre.

**P R E S I D E N T E .** Anche le strade.

**G E N C O .** Sì, ma certamente le ferrovie sono al di sotto delle nostre. Ora, anche noi abbiamo la possibilità di incrementare i grandi trasporti merci sulle idrovie, ma continuiamo a baloccarci con programmi, che non portiamo a compimento.

Passando, ora, al bilancio delle Ferrovie dello Stato, ricordo che ero appena arrivato qui in Senato nella mia veste di parlamentare, una ventina d'anni fa, quando si parlava del Consiglio superiore dei trasporti. Si è fatto, da allora, il Consiglio superiore dell'economia e del lavoro; si è fatto il Consiglio superiore dell'agricoltura; ma non si riesce a fare qualcosa in questa materia. Eppure è necessario creare questo organismo perché solo attraverso un organo formato da persone competenti, raccolte nei diversi rami dell'Amministrazione pubblica e delle amministrazioni private, si potrà determinare una politica in questo settore. Non basta, infatti, avere creato — come ha fatto il Ministero dei trasporti — la Direzione generale del coordinamento, quando ognuno in Italia cammina per conto suo.

Bisogna fare qualcosa, quindi, per il Consiglio superiore dei trasporti, che potrà per lo meno ravvisare i mezzi più idonei per coordinare le varie forme di trasporto.

Convengo con quanto detto dal senatore Aimoni, il quale ha fatto un bel discorso; però — e non poteva essere diversamente — lo ha fatto troppo di opposizione non sempre rispettando la verità. Non è possibile chiudersi gli occhi e non vedere quello che si sta facendo.

Il collega dice: è stato fatto un piano decennale, si sono spesi tanti miliardi, ma con quali risultati? Io voglio ad esempio ricordare che con i 1.500 carri *containers* ordinati da alcuni mesi le Ferrovie dello Stato si stanno adeguando alle esigenze del traffico containerizzato. Per il traffico di questo tipo è stato costituito un centro a Rovereto e uno è in programma a Bari. Ora, il Consiglio di amministrazione delle ferrovie ha approvato fra le altre la spesa per nuove carrozze, per nuove motrici elettriche, ma occorre anche un certo tempo di esecuzione.

Sono d'accordo che gli studi non devono essere rivolti soltanto all'ammodernamento e al potenziamento della linea longitudinale tirrenica e di quella adriatica. Ci sono da considerare anche altre linee interne o trasversali. Il collega Crollalanza ha accennato (e lo ha fatto anche in precedenti discussioni sul bilancio) alla Caserta-Foggia; ed io concordo con lui. Quella ferrovia fu costruita dai Borboni nel 1859. E si dovettero superare enormi difficoltà: per lo scavo della galleria nel tratto appenninico, data la natura argillosa del terreno, tutti i mezzi tradizionali si rilevarono insufficienti e fu escogitato un nuovo metodo di attacco delle gallerie che si chiamò metodo italiano. Comunque, la linea Caserta-Foggia ha già raggiunto un grado di efficienza notevole se si considera che per il tratto di 160 chilometri Caserta-Foggia si impiegano adesso due ore contro le sei ore che si impiegavano anni fa. La linea a semplice binario però viene percorsa soltanto da pochi treni vincolati dagli incroci, perché le accidentalità sono molte e tali da determinare a volte incidenti gravi, come quello che si verificò una ventina di anni fa nella stazione di Benevento ed in cui

si ebbero 20 morti. Bisogna fare qualcosa per quella linea, bisogna raddoppiarla. Lo stesso va detto per la linea Roma-Ancona, che è di grande traffico. La difficoltà per quella linea consiste specialmente nella costruzione della galleria tra Terni e Spoleto; ma con le tecniche moderne l'opera potrà realizzarsi abbastanza rapidamente. Nessuno domanda che il raddoppio della Roma-Ancona avvenga entro il 1970, ma per lo meno dovrebbe avvenire entro il 1975-76.

Si è parlato del piano di potenziamento delle ferrovie. Quando fu predisposto, nel 1962, i 1.500 miliardi previsti sembravano sufficienti. Poi c'è stato l'aumento dei costi; sicché quel piano, che doveva servire ad ovviare all'obsolescenza delle ferrovie, si è dimostrato esso stesso obsolescente quanto alle spese. Occorreranno quindi ulteriori interventi. E bisognerà fare opera di persuasione in questo senso, perché le ferrovie sono un importante mezzo di sviluppo, di incentivazione di tutta la economia nazionale.

Vorrei ora parlare anche dei cosiddetti rami secchi. Qualcuno ha detto; eliminiamo i rami secchi e avremo risolto il problema del bilancio. Io contesto questo nella maniera più assoluta! Il disavanzo delle Ferrovie dello Stato raggiunge le cifre che sappiamo proprio per gli oneri che l'Amministrazione è costretta a sostenere per pagare gli interessi sui mutui contratti, sia per le spese per il personale, sia per i lavori di ammodernamento. Quando ero Sottosegretario ricordo che si dovette contrarre un mutuo ai primi di dicembre per pagare la tredicesima mensilità ai ferrovieri. Ora, l'Amministrazione delle ferrovie (come pure quella della motorizzazione) dispone di un corpo di ingegneri di altissimo livello tecnico. Sono tutte persone dotate di un profondo senso di responsabilità civile e sociale. Ma che cosa possono fare senza i mezzi necessari? Bisogna ridurre gli oneri. Va tenuto conto peraltro che non c'è in Europa un'azienda ferroviaria che sia in attivo. Le ferrovie inglesi, ad esempio, hanno ridotto di un terzo la consistenza della loro rete ferroviaria; però l'inconveniente del disavanzo non l'hanno eliminato. I colleghi che si recano spesso in consessi internazionali possono darne atto. Si ripete: chiudia-

mo le linee a scarso traffico. È stata chiusa una linea di 20 chilometri, la Lucera-Foggia, il cui disavanzo era di appena poche decine di milioni. Recentemente, a seguito di forti piogge, la strada statale, parallela alla ferrovia, è rimasta bloccata dall'acqua per tre giorni; molti hanno chiesto perchè non si riattivava la linea ferroviaria. Ma questo non si è potuto fare, perchè essa ormai funziona soltanto sporadicamente per il trasporto delle merci.

Di rami secchi ne sono stati chiusi molti, anche delle linee in concessione. È stata chiusa, ad esempio, la linea Spoleto-Norcia, perchè occorrevano 150 milioni per rifare tutto l'armamento e la linea di contatto elettrica. Ed invece sarebbe stato opportuno mantenerla, non fosse altro che per il suo valore turistico: era una linea frequentata, anche per le bellezze storiche e naturali delle zone che attraversava, ed era l'unica ferrovia italiana di tipo alpino.

**A I M O N I .** Mi permetta un'interruzione. A proposito delle linee a scarso traffico, è bene ricordare che in 12 anni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha pagato 110 miliardi circa e si dice che ha assunto per gli anni futuri impegni per complessivi 435 miliardi.

**G E N C O .** Vorrei rispondere ripetendo quello che dissi due anni fa al senatore Giacomo Ferrari: perchè ritiene possibile che le tranvie di un piccolo comune come Parma abbiano un passivo di 600 milioni l'anno, mentre le ferrovie del Sud-est, che servono i due terzi della Puglia, non possono avere un passivo di 3-4 miliardi l'anno? Per quale ragione le Ferrovie dello Stato che adempiono una funzione sociale possono essere in passivo e lo stesso non può accadere per le ferrovie in concessione? Si dice che esiste una situazione di compiacenza da parte degli organi che decidono dei contributi. Questa affermazione è stata fatta altre volte; ma suona offesa al personale, che compie scrupolosamente e con impegno un lavoro d'indagine e di sorveglianza che va al di là dei suoi compiti!

**A I M O N I .** Io dico che i contributi non devono essere dati, ma bisogna statalizzare!

**G E N C O .** È la vostra idea fissa! Vorrei concludere augurandomi che le dichiarazioni del Ministro servano a fugare le riserve e i dubbi che sono stati qui avanzati, meglio di quanto non possa aver fatto io con il mio modesto intervento.

**B O N A Z Z I .** Parlerò molto brevemente, non avendo su questi problemi la competenza di altri colleghi. Ma poichè esprimerò parere contrario al bilancio, ritiengo opportuno spiegarne le ragioni.

Una considerazione desidero fare innanzitutto. L'impressione che si ricava nell'ascoltare questo nostro dibattito, almeno quella che ne ho ricavato io in questa seduta pomeridiana (purtroppo questa mattina, per cause non dipendenti dalla mia volontà, non ho potuto essere presente e mi dispiace di non aver ascoltato perciò la relazione del senatore Piccolo), è che si stia discutendo il bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato piuttosto che quello del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Salvo qualche intervento, come quelli dei colleghi Abenante, Genco e Crollalanza, che si sono soffermati, e molto opportunamente, su tutta una serie di problemi riguardanti i trasporti nel nostro Paese, i discorsi che qui sono stati fatti si sono in buona parte limitati ai problemi riguardanti le ferrovie dello Stato. Ma è chiaro che la colpa di ciò non è nostra, non è dei colleghi che hanno particolarmente insistito su tale parte del bilancio, giacchè sfogliare questo documento sul quale stiamo discutendo significa dover prendere in considerazione pagine piene di dati e cifre in gran parte riguardanti le Ferrovie statali. Questa è purtroppo la dimostrazione di come nel nostro Paese le cose siano ancora portate avanti in maniera molto errata. È inutile che io mi soffermi a lungo su ciò che è avvenuto e su ciò che sta avvenendo nel settore dei trasporti, poichè già altri colleghi l'hanno fatto. Nonostante le cose che prima venivano denunciate si continua con l'impostare

bilanci in maniera errata, in maniera vecchia. Sfogliamo queste pagine onorevoli colleghi: per esempio, dopo aver a lungo trattati i problemi delle ferrovie, si dedicano alcune pagine al lago Maggiore, a quelli del Garda e di Como. Ora mi rendo conto che esistono ragioni di carattere burocratico e finanziario per cui certi problemi non possono non trovare una loro elencazione ma non per questo debbono esserne trascurati altri di notevole importanza. Ne cito uno, che è stato ampiamente discusso qualche mese fa, quello delle metropolitane: è mai possibile che nel bilancio del Ministero dei trasporti per questo importante, fondamentale problema ci si limiti a scrivere due righe soltanto a proposito di somme accantonate? È mai possibile che non si dica neppure una parola sulle autostrade? Mi rendo conto del fatto che per le autostrade competente è il Ministero dei lavori pubblici; ma si tratta comunque di qualcosa di molto importante, mi pare, nel settore dei trasporti del nostro Paese.

Ho detto prima che il bilancio reca un'impronta piuttosto burocratica. Possiamo averne la prova esaminando le pagine 118 e 119, dove troviamo, per esempio, lunghi elenchi di acquisti; mentre sarebbe opportuno che ci si dicesse qualcosa sul problema delle regioni, su quello della programmazione, sul modo nel quale si pensa dovranno essere affrontati con l'attuazione regionale i trasporti (se è vero quanto ci viene assicurato dal Governo, e cioè che si terranno le elezioni per i Consigli regionali nella prossima primavera) si fanno lunghi elenchi di dati e di questioni inutili, o quasi inutili. Non credo sia un'osservazione la mia, che potrebbe anche essere taciuta; essa sta a dimostrare, io credo, la giustezza della critica che prima ho fatto al bilancio. Ogni Ministero va per la sua strada, si guarda più al passato che all'avvenire, si pensa all'ordinaria amministrazione: ecco perchè ho parlato prima di impostazione vecchia ed errata del bilancio.

Certo, voglio essere obiettivo, potrà esservi anche qualcosa di molto importante per quanto concerne le ferrovie: ho letto recentemente uno scritto del Direttore ge-

nerale delle Ferrovie dello Stato su un giornale, scritto nel quale era contenuta una constatazione che tutti noi abbiamo fatto e possiamo fare. La ferrovia, — egli afferma — « non ha imboccato il viale del trainonto; anche con le autostrade non è morta ma ha avuto anzi un certo incremento, una netta ripresa ». A riprova di ciò il Direttore generale delle ferrovie cita dei dati che ritengo i colleghi conoscano: l'aumento medio del traffico ferroviario di passeggeri e merci, nei primi mesi del 1969, si è aggirato sul 2 per cento; dall'ultima settimana di giugno alla prima di settembre sono stati trasportati 100 milioni di persone, e tutto questo senza che vi sia stato un incidente serio, senza un morto, con una circolazione dai 6.000 ai 7.000 treni al giorno.

Ora tutto ciò è molto positivo. Però, aumentando il favore dei cittadini verso le ferrovie, aumenta la necessità di adoperarsi maggiormente per tale settore; occorre pertanto non accontentarsi dei primi traguardi raggiunti e bisogna fare il possibile per raggiungerne degli altri.

Per brevità trascurerò alcuni altri dati che sarebbe utile tener presenti in questa nostra discussione e mi limito a ripetere che, anche se guardiamo con soddisfazione a quanto è stato fatto, riteniamo che ciò che si sta pensando di fare — stando almeno a quanto risulta dal documento al nostro esame — sia ancora insufficiente rispetto ai bisogni futuri. Bisogna stare cioè attenti a non farsi prendere da quello che è stato uno dei mali dei Governi che hanno preceduto l'attuale: quello cioè di giungere sempre in ritardo rispetto alla realtà dei fatti e rispetto alle necessità.

Dirò poche parole sull'aviazione civile e sulla parte del bilancio relativo a tale settore. I colleghi Genco e Crollalanza si sono soffermati prima su ciò che avviene all'aeroporto di Bari e sulle sue insufficienze; io potrei parlare a lungo su quello di Bologna, dove stamattina, per esempio, un aereo che doveva partire alle 7 è partito alle 11,10. Si tratta dell'Emilia, cioè di una delle regioni più sviluppate del nostro Paese e vi sarebbe da pensare che in una tale

regione l'aeroporto fosse efficiente e ben attrezzato. Invece non è affatto così.

Anche in questo settore, quindi, ciò che è stato fatto finora è del tutto insufficiente, così come lo è quanto ci viene ora prospettato per il futuro. Certo, il nostro è un paese nel quale un senatore democristiano doveva prima lamentare il fatto che la legge sugli espropri sia ancora quella del 1865: una grande città come Bologna per esempio, posta al centro del sistema autostradale e ferroviario, ha ancora delle parti fondamentali del suo Piano regolatore del (1899), inattuate, perché da decenni sono pendenti liti tra Comune e proprietari. I vari governi succedutisi in tutti questi anni non sono stati capaci, di fronte allo sviluppo delle nostre città, di adeguare gli strumenti giuridici all'evolversi delle situazioni: non c'è pertanto da stupirsi se in un siffatto Paese non si riesce ad affrontare come si dovrebbe il problema dei trasporti, quello delle ferrovie e quello degli aeroporti.

Non c'è da stupirsi, ma c'è da protestare e da criticare. Ed è quel che faccio io dicendo che il mio Gruppo voterà contro questo bilancio per il 1970.

**S P A G N O L L I.** Evidentemente la brevità del tempo a nostra disposizione non ci ha permesso di considerare attentamente il bilancio in esame. Quindi, inquadrandone questo mio secondo intervento in quanto ho detto stamani, desidero anzitutto fare osservare che nelle note preliminari — sia pure succinte come speriamo non siano più in avvenire — è comunque delineata una impostazione di politica economica. Alla pagina VI sono infatti contenuti i seguenti titoli: « Riordinamento dell'organizzazione aziendale », « Politica degli investimenti », « Politica commerciale », « Linee a scarso traffico ».

A pagina VIII si parla degli stanziamenti e del loro utilizzo e a questo proposito vorrei far osservare che a distanza di pochi mesi si sono succedute le leggi 7 agosto 1967, 28 marzo 1968, 25 ottobre 1968, quindi mi sembra di poter dare atto all'Amministrazione di questo Dicastero che ha tenuto dietro a quelle che sono le esigenze per venire

re incontro alle prospettive che lo stesso Dicastero deve seguire e che troviamo elencate, poi, a pagina VIII.

In questa pagina c'è tutto quello che qui è stato detto e richiamato, ivi comprese le osservazioni che vengono da parte comunista.

Detto questo debbo dare atto della presenza di accenni che denotano veramente una visione politica di sviluppo ulteriore; per esempio quando si parla di traffici containerizzati, quando si accenna all'aviazione civile sottolineando l'importanza del settore agli effetti dell'economia del Paese e così via; pur nell'ambito di competenza del Dicastero dei trasporti si accennano le linee fondamentali di una procedura che si intende seguire e che spiega una continuità governativa mai smentita.

Circa la relazione del senatore Piccolo non ho che da ripetere quello che ho detto questa mattina. Evidentemente essa introduce un discorso molto vasto, un discorso che, a mio giudizio, deve essere ripreso *uti singulus*, cioè specificamente in una discussione allargata col Ministro competente, ma anche *uti plurimi*, in presenza cioè degli altri Ministri. Io questa mattina ho parlato di comunicazioni in genere, vuoi che siano di ordine materiale, vuoi che siano di ordine aereo. Si dovrebbe quasi pensare, anziché ad un Consiglio superiore dei trasporti, ad un Consiglio superiore delle comunicazioni per fare entrare veramente tutto. Perché allora è chiaro che quando si fa, per esempio, una nuova linea autostradale, automaticamente, mi si consente di ricorrere ad una esperienza di vita vissuta, deve seguire una *pipe line* importante agli effetti della lavorazione del greggio (noi siamo un molo proteso nel Mediterraneo molto importante da questo punto di vista, sia che si tratti di comunicazioni telefoniche o radio): automaticamente dovrebbero le cose procedere di pari passo. Detto questo, insisto su un punto che già, del resto, il relatore ha sottolineato; ed è quello dello squilibrio, vuoi nel bilancio del Ministero, vuoi nel bilancio dell'azienda, tra le spese di parte corrente e quelle di investimento. Qui veramente non ci siamo, ma il relatore que-

sta mattina ce l'aveva già detto; io mi permetto di sottolinearlo agli effetti dell'inquadramento che dobbiamo fare alla 5<sup>a</sup> Commissione; questo punto deve essere ulteriormente sottolineato per dire che il settore ha bisogno di essere incrementato, se vogliamo che veramente possa servire più adeguatamente l'economia in sviluppo del nostro Paese; allora a questo riguardo dobbiamo richiamare l'attenzione della 5<sup>a</sup> Commissione, quindi del Ministero del tesoro, sul gravame sempre più grande, e che ad un certo momento finirà per travolgerci, dell'esposizione finanziaria per capitale e interessi, non essendo sufficiente la copertura che viene data da parte del Tesoro. Diciamocele adesso queste cose, perché non avvenga ciò che è già avvenuto in altri settori, come nelle province e nei comuni. Che cosa occorre fare in certi casi? Occorre l'impostazione di un piano di ammortamento; questo vale anche per il Ministero, che tratteremo domani, delle poste e telecomunicazioni, dove la situazione è, sì, meno pesante, ma sempre molto grave e questo non posso non sottolinearlo. Questi punti sono strettamente attinenti all'impostazione del bilancio come tale. È ovvio che non possiamo non considerare anche il problema delle tariffe; giustamente, nella nota introduttiva si sottolineano certe facilitazioni per richiamare il traffico sulle linee ferroviarie, il che vuol dire allargare il *plafond*; in definitiva conviene fare una politica elastica di abbassamento delle tariffe nel settore delle merci e lascio da parte il problema delle tariffe viaggiatori che ha bisogno di un approfondimento tutto particolare.

Dette queste cose, vorrei rifarmi, come ho già accennato, all'intervento del collega Sammartino dicendomi pienamente d'accordo con lui; (e dico cose già dette e ovvie, ma *repetita juvant*, se c'è la buona volontà di portarle avanti): se è vero che l'Italia opera in un area integrata *mitteleuropea*, se è vero che noi siamo — in un certo senso — un molo proteso nel Mediterraneo verso civiltà in sviluppo che hanno il petrolio (e noi siamo diventati oggi dei grandi raffinatori di greggio proprio per queste ragioni di vicinanza), è pur vero che dall'altra

parte abbiamo regioni altamente specializzate; allora ecco la necessità di « romperre » le Alpi, ecco la necessità di attrezzate e moderne linee ferroviarie ed autostradali, di *pipe lines*, e via dicendo: tutto questo non può che giovare alla nostra economia. D'accordo quindi sul Brennero (sono di quella regione e mi rendo perfettamente conto dell'importanza del Brennero) ma allargherei il discorso perché dobbiamo cercare, sia per motivi turistici (perchè altre nazioni molto vicine a noi stanno marciando veramente forte in questa direzione), sia per motivi di scambio di prodotti e di collocamento delle merci, di aprire un sempre maggior numero di valichi: quindi non c'è soltanto il Brennero, ma c'è il Tarvisio, c'è Ventimiglia, eccetera. E mi pare che questa rottura non può non creare, attraverso la facilitazione delle comunicazioni, un maggior progresso per il Paese. Sottolineerei questo punto perchè è strettamente collegato anche ad un altro, in quanto non ci sono soltanto le porte delle Alpi, ma anche le porte dei porti — e scusate il gioco di parole — e in proposito basta ricordare questo dato: il 90 per cento delle materie prime che lavoriamo in Italia (non dimentichiamo che siamo un Paese trasformatore) viene via mare e circa il 65 per cento dei prodotti finiti prende nuovamente la via del mare.

Mi pare che non occorra aggiungere altre parole per dire, come giustamente qui si dice, che bisogna provvedere all'ammodernamento delle linee e del servizio dei porti. C'è da fare un'osservazione che deriva, anche in questo caso, da un'esperienza piuttosto dolorosa, cioè che quando si tratta di fare qualcosa con il dirimpettaio si incontrano difficoltà non indifferenti, non tanto da parte sua ma da parte di altri. Ecco la grande politica economica che anche attraverso i trasporti dobbiamo seguire.

Ritornando al valico del Brennero non è possibile ammettere che esso si trovi in una situazione tanto critica mentre la strada del Brennero è percorribile celermemente. La linea ferroviaria Verona-Bologna, inoltre, è ancora ad un solo binario eppure ci passa l'*Alpen-express*, e prima di parlare

di concorrenza dell'autostrada mettiamo a posto la ferrovia senza inventare scuse e dire che il traffico ferroviario è relativo; è relativo proprio a causa di quel solo binario. Anche il valico del Brennero ha due grandi arterie, una che va nel settore portuale veneto-emiliano, da Venezia a Ravenna, l'altro nel settore toscano della zona di Livorno.

Per concludere, nelle zone in cui si lavora per le autostrade si deve lavorare anche per le ferrovie perchè solo così si eliminaranno i « colli di bottiglia » che intralciano il traffico e viaggiatori e merci potranno defluire liberamente in tutto il Paese. Desidero aggiungere anche che sono d'accordo sulle condizioni di arretratezza della linea adriatica.

Ultima osservazione: si tratta di un argomento ripreso da molti degli intervenuti. Cosa manca al settore dei trasporti? Manca l'attuazione di una politica concreta di coordinamento, l'abbiamo detto in tante altre occasioni. Non basta il Consiglio superiore dei trasporti, o che si chiami Consiglio superiore delle comunicazioni, non basta la buona volontà degli esimi funzionari, ci vuole la comune volontà dei Ministri responsabili, dei trasporti, della marina mercantile, delle poste, dei lavori pubblici, perchè quest'impostazione di politica economica generale entri veramente nell'intimo dei nostri pensieri facendone scaturire tutte le derivate necessarie all'interesse dell'economia generale del Paese.

In questa visione deve entrare, secondo un voto che desidero esprimere, anche il coordinamento con gli aeroporti. Siamo un po' arretrati da questo punto di vista; quando si parla di comunicazioni aeree non si intende parlare solo delle grandi linee ma anche delle secondarie. Ricordiamoci che l'Italia in definitiva si trova in una posizione baricentrica nel Mediterraneo ridiventato importante con la civiltà del petrolio; dal punto di vista industriale è rinato e dal punto di vista turistico può essere maggiormente valorizzato purchè noi ristabiliamo le infrastrutture necessarie anche agli effetti della valorizzazione delle Isole. È dunque da prendere in considerazione anche il pro-

blema dei traghetti che non può più essere ignorato a tutto vantaggio delle linee di preminente interesse. In ogni settore, quindi, si impone la sintesi del coordinamento. Concludo, dunque, il mio intervento e chiedo scusa se sono stato troppo prolisso.

**D E M A T T E I S.** Sarò brevissimo anche perchè sono convinto che il problema dei trasporti e delle comunicazioni va trattato *ad hoc* e non solo in sede di parere di bilancio. Il problema è molto ampio ed è necessario ed urgente che sia trattato in modo esauriente proprio per le necessità che via via si manifestano. E, indipendentemente dal fatto che i magnati dell'industria abbiano o meno influito e possano influire sulle ferrovie, operando una certa remora nello sviluppo del trasporto, come pensano alcuni colleghi, credo che diventi una necessità collettiva ritornare alle ferrovie e incentivare. Necessità collettiva proprio per le misure di sicurezza, per l'economia di spese che questo mezzo di trasporto offre. Sicchè diventa sempre più imperioso trattare il problema ad un livello più adatto.

Mi soffermerò brevemente su quello che il bilancio offre al nostro esame e che definirei di ordinaria amministrazione, proprio perchè non è possibile un'ampia discussione senza la partecipazione e l'impegno anche del Ministro del tesoro. Infatti, non vi è alcun motivo per dire che si tratta di un bilancio diverso da quello della ordinaria amministrazione dal momento che le spese di investimento non hanno relazione con le spese generali, mentre si trascina dietro, come per gli anni precedenti, i mutui e gli interessi che gravano sull'intera gestione in modo sensibile.

Veniamo però alla questione dell'incentivazione dei trasporti sotto tutti gli aspetti, vuoi fluviali, vuoi terrestri, vuoi marittimi. Particolarmente, forse perchè vivo in una zona pianeggiante dove non abbiamo nemmeno l'idea del ruscello, mi soffermerò più a lungo su quanto mi interessa, sempre nei limiti di tempo cui ho accennato, cioè sulla questione dei trasporti terrestri.

L'importanza di rendere dupli alcuni binari che corrono non solo longitudinal-

mente ma anche trasversalmente, così come è stato unanimemente riconosciuto dai colleghi che mi hanno preceduto, è evidente e mi sembra costituisca un problema da affrontare in modo concreto anche e soprattutto (e non lo dico per ragioni campanilistiche) per quanto riguarda l'estremo Sud.

Non è possibile che nel 1969, quando dei passi avanti veramente apprezzabili sono stati fatti anche nel settore delle ferrovie, si vada ancora innanzi con un solo binario sulla tratta Bari-Lecce. Vero è, e ne do atto, che l'allora ministro Mariotti riuscì in un Consiglio di amministrazione a reperire nelle pieghe di quel bilancio alcuni miliardi per dare l'avvio alla soluzione del problema, ma la questione del doppio binario deve essere affrontata nella forma più concreta perchè si ricollega anche alla questione dei rami secchi ai quali ha accennato ampiamente il senatore Genco.

Il binario Lecce-Bari è collegato alle ferrovie del Sud-Est ed è oggi, dopo la ferrovia Nord, credo la più importante ferrovia in concessione della nostra Repubblica. Una volta sistemato il doppio binario sarà poi molto più agevole esportare quello che la terra ci offre. Perchè ricordiamoci che in queste terre non vi è neppure un timido accenno all'industria e se qualche accenno è stato fatto da parte di qualche azienda straniera, non è stato portato a termine proprio per quella spada di Damocle che pende sulla nostra testa, cioè per l'eliminazione dei famosi rami secchi. La prima domanda, infatti, che è stata posta a me personalmente è stata questa: che cosa si farà di questa abolizione delle ferrovie?

Per quanto riguarda le ferrovie concesse si dovrà vedere se è conveniente economicamente che siano gestite dallo Stato o se invece è meglio mantenerle ancora in regime di concessione. Questo si potrà vedere, comunque è certo che l'eliminazione di queste ferrovie nel momento in cui si pone ogni impegno per cercare di sviluppare la penisola salentina attraverso il turismo e attraverso l'industrializzazione dei prodotti agricoli, che rappresentano l'unica sua fonte di

reddito, dovrà essere oggetto di attenta meditazione.

La linea adriatica è molto utile e la Bari-Lecce è appunto sull'Adriatico. Così pure sono utili la Caserta-Foggia la Roma-Ancona e tutte le altre linee che sono già state indicate. Ritengo però che alla linea Bari-Lecce debba essere riconosciuto un certo carattere di priorità e questo lo dissi anche all'ex Ministro e collega Pieraccini, nel momento in cui si reperivano 200 miliardi per rendere quadruplo il binario Roma-Firenze. Io sono stato a Chianciano pochi giorni orsono ed ho potuto rilevare che, mentre per fare Roma-Chiusi impiego un'ora e 45 minuti con il direttissimo, per fare Lecce-Bari impiego due ore e tre quarti, e la distanza è la medesima. Nel momento in cui si spendono 200 miliardi per rendere ancora più spedito il trasporto delle merci e delle persone sul binario Roma-Firenze, credo che si possa anche reperire il denaro sufficiente, circa 30 miliardi, per fare un minimo di giustizia a queste genti del Sud, visto che parliamo tanto di eliminare gli squilibri esistenti tra Nord e Sud. La realtà comunque è diversa perchè mentre il Nord e le altre zone crescono vertiginosamente, il Sud rimane molto indietro rispetto ad esse.

Qualche breve osservazione desidero fare in merito alla legge sugli espropri per pubblica utilità. Stiamo ancora con una legge del 1865, legge che non regge così come non regge il sistema di pagamento nei confronti di coloro che vengono espropriati. A distanza di sei, sette anni, l'espropriato, per le molteplici formalità che deve rispettare, non è ancora in grado di riscuotere quanto gli è dovuto: o manca il certificato del prefetto o il provvedimento del magistrato, e così via. Quindi, se dobbiamo rivedere la legge sull'espropriazione, per rendere più agevole e spedito il compimento di opere pubbliche nella stessa circostanza dovremmo rivedere anche il sistema di pagamento per la corresponsione delle indennità.

Mi compiaccio con il senatore Piccoli per la sua ampia relazione — avrei dovuto farlo all'inizio del mio intervento ma mi

perdonerete se sono stato un po' disordinato — e per lo sforzo che ha compiuto nel fornirci notizie dettagliate sul bilancio che stiamo discutendo.

Un'ultima osservazione vorrei fare e riguarda la situazione degli assuntori. Si è accennato giustamente — mi pare che tutti siamo più o meno concordi — alla necessità di normalizzare la situazione di questa povera gente che offre il suo lavoro come lo offrono tutti, ma che riceve un trattamento del tutto differenziato rispetto alla generalità dei lavoratori. Concludo, quindi, il mio intervento preannunciando, a nome del mio Gruppo, il voto favorevole sullo stato di previsione in esame, riservandomi però di intervenire in Aula in modo più ampio ed organico.

**P I C C O L O**, *relatore*. Desidero solo ringraziare tutti i colleghi per l'apprezzamento cortesemente manifestato intorno alla relazione che ho avuto l'onore di presentare alla Commissione, ed anche i colleghi dell'opposizione per le critiche ed i rilievi formulati.

Ritengo che non sia di mia competenza rispondere ai quesiti e alle obiezioni formulati dai vari colleghi, che oltretutto si sono opportunamente rivolti all'onorevole Ministro. Da parte mia desidero puntualizzare un parte della relazione che mi pare abbia dato luogo a qualche equivoco. Mi riferisco al problema delle tariffe. Nella relazione non ho scritto e tanto meno ha detto che bisogna procedere all'aumento delle tariffe. Nell'esposizione, nella diagnosi dei vari aspetti che concorrono all'aggravio del *deficit* non potevo tacere che le tariffe sono ferme al 1961 e al 1963, rispettivamente per le merci e per i viaggiatori.

Indubbiamente l'auspicato traguardo della maggiore efficienza dell'Azienda ferroviaria potrà annullare questo dato per ora negativo, per il quale comunque non potrà, come è detto nella relazione, non prevale re la nota di carattere sociale e quella della stessa convenienza, che potrebbe essere posta nel nulla se un aumento delle tariffe dovesse interrompere il ritorno dell'utenza sulla rotaia, oggi in fase di espansione. È

un problema comunque che va approfondito, ed un pensiero più aderente alla realtà lo attendiamo per ora dal Governo.

**P R E S I D E N T E**. La ringrazio per la sua replica. Do quindi la parola al rappresentante del Governo.

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevoli senatori, ringrazio tutti coloro che sono intervenuti nella discussione portando un contributo prezioso, specialmente per me che da poco tempo mi trovo alla guida del Ministero dei trasporti. In questo dibattito ho avuto la visione chiara, nitida di tutti i problemi del settore trasporti, per cui tutto quello che è stato detto qui con tanta competenza dai colleghi che sono intervenuti mi servirà certamente come guida nell'affrontare e risolvere le questioni cui è ancora rivolta l'attenzione di questa Commissione, del Parlamento e del Paese.

La mia replica dovrebbe essere ovviamente molto ampia, perchè i problemi che sono stati trattati lo richiederebbero; vi è tuttavia una promessa del Presidente della Commissione e del mio predecessore circa una specifica riunione da dedicare alla trattazione dei problemi relativi ai trasporti. Desidero quindi dire che ridurrò oggi al minimo il mio intervento proprio perchè accetto l'impegno e mi pongo a disposizione del Presidente Togni e dei componenti della Commissione per un'approfondita discussione che certamente richiederà parecchio tempo e potrà dare risultati molto utili l'esame delle questioni che sono vitali per il nostro Paese.

Insediandomi al Ministero dei trasporti, nel discorso di saluto con il collega e amico Mariotti dissi che la mia esperienza di parlamentare mi portava a ritenere che il settore dei trasporti fosse in un certo senso il manometro dello sviluppo del Paese. Tutto quello che nel Paese progredisce, infatti, in termini di socialità, in termini di economia, in termini di sviluppo delle attività terziarie, si traduce in una immediata diversa presenza e qualificazione dei problemi nel settore dei trasporti. Perciò, at-

traverso la panoramica illustrata dal relatore abbiamo visto che in tale settore tutto è in rapido movimento; e direi che gli uomini di Governo, i parlamentari, sono di fronte all'incalzare di questi problemi e avvertono l'ansia, la necessità di corrispondere al passo dello sviluppo della nostra società. Se nei prossimi anni il nostro Paese crescerà ancora più rapidamente, gli stessi problemi si acutizzeranno e molti altri se ne aggiungeranno, proprio perchè nello specifico settore dei trasporti si riflette in maniera immediata lo sviluppo della Nazione.

In questo quadro io credo però che possiamo fare oggi alcune utili osservazioni su quello che è stato fatto e che resta da fare. Cercherò di seguire nella mia replica la discussione svolta, e comincerò dall'intervento del collega Fabretti il quale ha voluto sottolineare come il piano decennale delle Ferrovie non abbia dato un'adeguata importanza alle linee trasversali. Egli ha posto il problema della sorte che il Governo intende riservare a queste linee, e ha portato un'argomentazione di carattere socio-economico fondamentale dicendo che le linee trasversali interessano le zone più povere e arretrate del Paese. Desidero qui subito rispondere sul piano decennale.

Il piano decennale aveva una scelta prioritaria di fondo, cioè quella di recuperare un gravissimo arretrato di manutenzione e di rinnovi e di adeguare e potenziare la rete nei settori di maggiore carenza in rapporto alle esigenze che si manifestavano, perchè avevamo non solo un'irrazionale sistemazione degli impianti ferroviari, ma anche del materiale mobile che accusavano una obsolescenza ormai pregressa tanto da far temere addirittura per la sicurezza dei viaggiatori. Quindi il compito di questo piano decennale fu questa scelta prioritaria degli interventi maggiori per dare sicurezza alle Ferrovie dello Stato. Ma proprio per questo il piano decennale ebbe la caratteristica di fondo di riqualificazione del materiale ferroviario fisso e mobile più che di nuova costruzione e l'adeguamento dell'armamento alle esigenze del traffico moderno. I risultati credo che oggi già li possiamo cominciare a

vedere perchè abbiamo un quadro ben diverso da sette anni or sono e abbiamo anche avuto una ripresa notevole del traffico ferroviario non solo per quanto riguarda il settore passeggeri ma anche per il settore merci.

Giustamente alcuni colleghi hanno voluto ricordare che nel periodo estivo abbiamo avuto delle punte eccezionali di traffico: milioni di viaggiatori nel periodo acuto della tensione estiva, migliaia di treni straordinari, un traffico enorme che è stato portato avanti dalle Ferrovie con grande sacrificio da parte del personale, ma anche con una diversa dotazione tecnica. Questo è accaduto anche nel traffico merci, di cui mi occuperò quando risponderò al senatore Sammartino.

Quindi il piano decennale aveva un carattere di scelta prioritaria per quelle che erano le maggiori e più impegnative tratte nazionali. Senonchè con la delibera del Consiglio di amministrazione del 17 luglio scorso, il piano decennale è stato praticamente completato per quanto concerneva i programmi: gli ultimi 450 miliardi sono virtualmente impegnati in opere già programmate e progettate. Sapete anche che la conclusione a cui si è arrivati quando si è fatto il punto finale è che le previsioni di spesa iniziale sono state superate dalle necessità ed anche dalla crescita dei prezzi, per cui col piano decennale oggi non possiamo completare nemmeno la grande rete nazionale.

Giustamente alcuni colleghi hanno accennato al raddoppio dell'Adriatica che va da Pescara a Lecce, e che in alcuni tratti è fatta mentre in altri (sono i più) non potrà essere completata per mancanza di finanziamenti. Ma la stessa cosa si verifica per la Genova-Ventimiglia che per alcuni tratti non sarà possibile realizzare in doppio binario; la stessa cosa accade in altri settori ugualmente importanti del traffico nazionale primario che interessano le zone del Trentino e del Veneto.

Quindi vi è l'esigenza fondamentale immediata anzitutto di completare il piano decennale, ma a fianco a questa vi è un'altra non minore esigenza per quei motivi socio-economici ai quali si è richiamato il senatore

## BILANCIO DELLO STATO 1970

7 COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Fabretti, cioè le trasversali. Il piano decennale — lo debbo ripetere — non ha trascurato le trasversali, ha destinato loro un minore impegno, ma sono stati realizzati lavori, per importi anche notevoli, che attenevano alla sicurezza e alla qualità del traffico. Non è stato affrontato però il problema di fondo delle trasversali, e questo evidentemente è uno degli aspetti qualificanti del piano che dobbiamo preparare e che deve servire a risolvere i problemi di queste linee che sono fondamentali non solo per lo sviluppo sociale ma anche economico del Paese, perché hanno anche un contenuto economico che non è possibile negare.

Debbo dire che le Ferrovie dello Stato non solo pensano di risolvere questi problemi con i mezzi ingenti che saranno necessari, perché sono linee appenniniche in cui ogni modifica di tracciato, ogni aggiornamento richiede spese fortissime, ma sono impegnate a mettere a frutto anche i progressi della sicurezza e della tecnica.

Perchè posso dire che proprio i tecnici delle Ferrovie (dei quali debbo sottolineare il valore e la capacità) primi al mondo hanno posto allo studio in collaborazione con l'industria, e sul piano della progettazione hanno già realizzato, un nuovo mezzo ad assetto variabile che permette di percorrere linee di montagna e in genere i tracciati tortuosi che sono caratteristici delle zone di valico, con una velocità che può essere superiore del 40 per cento di quella che è la velocità attuale dei treni normali su questa linea. E mi spiego subito: sono state messe a frutto modernissime tecniche ispirate a dispositivi e principi adottati anche per i satelliti artificiali. Si consente cioè di superare quella che è una delle cause principali della rallentata velocità sui tracciati tortuosi. Il treno, in effetti, potrebbe anche correre di più sopraelevando le rotaie: però il viaggiatore sarebbe sottoposto a sollecitazioni tali da rendere impossibile l'utilizzazione del viaggio in treno. Invece con il sistema escogitato si arriverà, attraverso particolari congegni, a disimpegnare in parte il movimento del carrello da quello della vettura accelerando notevolmente la velocità sulla linea avente forte indice di

tortuosità e con il vantaggio di una grande stabilizzazione. Ora, come dicevo, ritengo che entro un anno potremo iniziare esperienze concrete e c'è da augurarsi che tutto funzioni dal punto di vista tecnico e pratico. In questo modo, infatti, potremo guadagnare il 40 per cento della velocità, e ciò costituisce un enorme passo in avanti proprio per le linee trasversali, senza modificare i tracciati, cosa che comporterebbe spese proibitive. Ad ogni modo, anche nell'ultima *tranche* del piano decennale sono stati approvati molti lavori che riguardano la Ancona-Roma, la Pescara-Roma, la Bari-Foggia-Napoli, e via di seguito.

Per quanto riguarda la Roma-Ancona, debbo dare ragione al collega Fabretti. C'è un punto poi che dobbiamo chiaramente dire, e cioè che l'attuale linea Roma-Firenze è vicina alla saturazione; praticamente questa linea ha margini di ulteriore utilizzazione estremamente limitati, il che condiziona anche il potenziamento delle linee che vi affluiscono stante i limiti prossimi alla saturazione della linea principale. Ecco una delle ragioni che hanno imposto la quadruplicazione della tratta Roma-Firenze; e questo per garantire il traffico non solo sulle direttive ma anche sulle linee che vi affluiscono. Perciò la Roma-Ancona è legata alla Orte-Roma, sulla quale occorrerà agire al più presto proprio con quegli interventi già disposti dal ministro Mariotti.

Al collega Sammartino vorrei ricordare che le Ferrovie, nell'applicazione del piano decennale, hanno dato prova di grande efficienza perchè oggi abbiamo già impegnati 1.200 miliardi ed abbiamo già liquidato lavori per oltre 700 miliardi. Se pensiamo che oltre 450 miliardi sono virtualmente impegnati, con i progetti in corso di approvazione, ci rendiamo conto che i tecnici delle Ferrovie hanno dimostrato di essere in grado di tutelare pienamente quelle che erano le esigenze per l'attuazione del piano decennale la cui seconda fase è stata peraltro autorizzata in ritardo rispetto a quanto previsto dalla legge.

Questo mi pare vada detto perchè dà la massima fiducia di poter realizzare quel piano aggiuntivo, di cui adesso intendo occu-

parmi. Si tratta di un piano che si trova attualmente in fase di elaborazione presso gli uffici competenti, per il quale si parla di un ammontare prevedibile di circa 1.000 miliardi di lire, di cui la prima parte deve essere destinata al completamento del piano decennale, la seconda parte dovrà prendere in considerazione l'importanza delle trasversali ed un'altra parte, ugualmente importante, dovrà provvedere al materiale rotabile ancora necessario.

Ed a proposito del materiale rotabile vorrei dire qualcosa: tutti i colleghi che sono intervenuti sul tema hanno detto che, sulle linee meridionali, sono in funzione gli scarti delle linee ferroviarie del Nord oppure gli scarti delle grandi direttive di traffico. Ebbene, non è così. Come ho prima accennato, il piano decennale ha riclassificato le vetture, ma non è stato possibile un completo e totale rinnovo del parco.

Ovviamente, sui treni di maggiore importanza si hanno sempre vetture nuove e lo stesso avviene per i rapidi tanto del Nord che, ad esempio, della Ancona-Roma, Pesca-Roma, Foggia-Napoli; in questi tratti si ha anche il migliore materiale rotabile disponibile.

Siamo tuttavia d'accordo che la massa del parco vetture non è come dovrebbe essere e questo per le ragioni che ho detto, delle quali bisogna rendersi conto; ci dobbiamo adoperare per portare avanti il più rapidamente possibile questo sforzo.

Ricordo che il ministro Mariotti, in un suo discorso di saluto, ebbe ad accennare ad un piano aggiuntivo di 1.000 miliardi del quale sottolineò l'urgenza; in proposito, sono d'accordo con quanto detto dai colleghi Aimonti e Spagnolli, i quali deplorano il fatto che gli investimenti si attuino mediante debiti che gravano sul bilancio ordinario dell'Azienda aumentando il *deficit*.

Vi è dunque questa richiesta di 1.000 miliardi al Ministero del tesoro per il piano aggiuntivo delle Ferrovie, ma pensiamo noi che il Tesoro avrà disponibilità di copertura in tal senso?

Francamente, credo che non sia ragionevole pensarla e sono pertanto della stessa tesi dell'onorevole Mariotti, il quale pro-

pose il ricorso a prestiti interni e, qualora sul mercato interno vi fossero difficoltà di reperimento, il ricorso a prestiti esteri. L'importante è fare presto perché le Ferrovie devono tornare ad essere le protagoniste nel settore dei trasporti collettivi nel nostro Paese.

**C R O L L A L A N Z A .** Lo diventeranno presto dato l'ingorgo sempre maggiore del traffico stradale: le Ferrovie, con il tempo, finiranno con il riacquistare viaggiatori.

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Passando al settore dell'Aviazione civile, sono andato a visitare Fiumicino e, come vuole la prassi in queste circostanze, si è parlato di mezzi di fantascienza, del trasporto dei viaggiatori fino a Roma in elicottero e via dicendo.

Ma, onorevoli senatori, vi immaginate le migliaia di elicotteri che sarebbero necessari quando, tra qualche anno, vedremo atterrare a Fiumicino i Boeing 674 con un carico di 600 passeggeri e questo avverrà ad intervalli di un minuto uno dall'altro? Sono convinto che con questi mezzi il traffico non troverà alcuna soluzione; vedo invece la necessità della metropolitana, l'unico trasporto che può garantire un traffico veloce ed ordinato in vista del movimento di passeggeri.

Ecco dunque l'indilazionabile necessità di un coordinamento tra i vari settori che si deve realizzare in vista degli anni avvenire!

E stato accennato al disagio con il quale si è svolto il traffico passeggeri e merci nel corso dell'estate raggiungendo punte che il senatore Sammartino ha definito drammatiche. Non posso non dargli ragione; nel mese di agosto il traffico merci, a causa anche della saturazione della rete stradale e ferroviaria estera, ha incontrato notevoli difficoltà. A causa di interruzioni verificatesi all'estero i treni si sono dovuti fermare con grossi danni specie per la restituzione dei vagoni delle merci Interfrigo che trasportavano ortofrutticoli dalle Puglie, dalle Marche, dall'Abruzzo all'inizio della stagione della produzione.

Un altro aspetto da considerare sono le punte raggiunte dal traffico industriale; abbiamo avuto un momento in cui il commercio e l'acquisto di rottami ferrosi ha avuto particolare furore, tutte le industrie italiane si sono rifornite e sono sorti problemi per il trasporto, proprio in questi giorni, del vino dalla Sicilia dove è in pieno svolgimento la campagna vinicola.

Anche in questo settore, tuttavia, si stanno facendo sforzi veramente notevoli per adeguare i trasporti alle necessità della produzione; solo l'Interfrigo ha messo a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria 1.000 carri in più che però si sono dimostrati nettamente insufficienti. Ne dobbiamo avere di più e questa è una continua esigenza del Paese che si riqualifica nel richiedere il trasporto ferroviario.

Ecco dunque la necessità di accelerare la velocità dei treni, di migliorare la sicurezza del trasporto, di intervenire con mezzi maggiori per rilanciare in pieno, ripeto, il traffico ferroviario.

**A F M O N I .** Bisogna anche pensare al problema della dogana che compie con molta lentezza le operazioni di sdoganamento delle merci. Siamo arrivati a questo: a Mantova, per esempio, conviene di più andare al Brennero a compiere questa formalità che aspettare!

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Le difficoltà incontrate quest'anno sono dipese da altre amministrazioni che hanno dovuto organizzare i propri servizi; bisogna effettivamente snellire queste operazioni che, altrimenti, vengono a costituire un altro diaframma all'utilizzazione del trasporto ferroviario.

La nostra Amministrazione si sta comunque interessando presso la dogana per cercare di arrivare a fluidificare situazioni superate.

Al senatore Fabretti devo dare atto che la sua osservazione relativa non solo all'Ancona-Roma, alla Pescara-Roma e alla Foggia-Napoli, ma anche alla S. Benedetto-Porto d'Ascoli, è giusta e calzante in quanto data l'esistenza di un notevole nu-

cleo industriale non era ammissibile la esistenza di una linea dotata di armamento leggero per il primo tratto e che la prosecuzione fino alla litoranea adriatica fosse classificata per 14 tonnellate per asse. La sua osservazione è stata accolta dal Ministero dei trasporti che ha disposto l'immediata sostituzione dell'armamento leggero con armamento pesante in maniera che la S. Benedetto-Porto d'Ascoli sarà potenziata e le industrie potranno beneficiare di questa linea di trasporto nel migliore dei modi.

Mentre non dobbiamo sottovalutare, ma neanche temere, il confronto con la gomma, dobbiamo però evitare che si creino situazioni di sviamente del traffico, il che, oltre ad essere un danno per l'Azienda ferroviaria, costituisce un danno anche per il Paese.

Al senatore Massobrio, il quale ha accennato alla Torino-Savona, devo dire che le difficoltà illustrate erano state rilevate tanto è vero che l'eliminazione della diversa elettrificazione è stata già decisa. Già negli interventi che sono stati predisposti si provvederà all'unificazione dell'alimentazione della rete aerea, si provvederà anche a ristabilire il doppio binario che in alcuni tratti era andato distrutto durante la guerra. Ciò consentirà percorrenze molto più ridotte conferendo alla linea quella caratteristica di funzionalità che le spetta e che è assolutamente necessaria. Aggiungo che per il ripristino del doppio binario sulla Fossano-Ceva sono stati già previsti e finanziati i relativi provvedimenti, che saranno realizzati nel giro di due anni o due anni e mezzo.

Ringrazio anche per la segnalazione concernente lo scalo merci di Torino. È un problema molto importante non solo dal punto di vista urbanistico, ma anche dal punto di vista dell'acquisizione di merci. Noi dobbiamo realizzare uno scalo merci che comporterà una spesa molto ingente tenendo però presenti anche le esigenze delle industrie torinesi in modo da recuperare un traffico che per ora è perso.

Stiamo cercando di concordare con la Fiat e con altre aziende produttrici di auto-

veicoli la possibilità di assicurare loro il trasporto delle auto per ferrovia con carri appositamente attrezzati. Sulle grandi tratte questo tipo di trasporto sarà certamente conveniente alle industrie ed a noi. In questo quadro si stanno avviando contatti con le autorità cittadine di Torino e con i dirigenti industriali interessati al problema.

Anche per quanto riguarda un'altra famosa linea, la Cuneo-Ventimiglia, possiamo considerare il problema risolto. La Commissione mista per gli accordi relativi tra l'Italia e la Francia è al lavoro e mi auguro di poter dare nei prossimi mesi la notizia dell'inizio dei lavori.

Lo farò quando ci occuperemo del problema dei trasporti. Il coordinamento, se è necessario in altri settori, è indispensabile in quello dei trasporti; e, a mio giudizio, l'osservazione di fondo che va fatta non riguarda tanto il coordinamento all'interno del Ministero, dove oggi, con la Direzione generale del coordinamento, qualcosa di notevole in questo senso si è compiuto. Certo, bisogna dirlo chiaramente: quando in una certa sedimentazione, stratificata da anni, della burocrazia si inserisce un elemento nuovo, è assurdo pensare che in pochi mesi le cose possano cambiare; bisogna aver presente una certa prospettiva a medio termine. Ebbene, posso assicurare che all'interno del Ministero ci si sta muovendo.

Il problema è all'esterno del Ministero, soprattutto, e riguarda il famoso tema del Consiglio superiore dei trasporti, il cui mancato varo rappresenta a mio avviso un gravissimo errore poiché sarebbe stato l'unico organo attraverso il quale provvedere al coordinamento suddetto. Si sta ora cercando di rimediare per mezzo di Commissioni miste interministeriali, per esaminare i singoli problemi. Risultati positivi pare che se ne stiano ottenendo, e proprio per questo attendo di vedere qualcosa di importante.

Anche sul piano del coordinamento si sta cercando dunque di fare qualcosa in modo da cointeressare tutti i settori collegati ai trasporti. Ciò però non risolve il problema, ad esempio, dei trasporti nello Stretto di

Messina. Il Consiglio di Stato ha già stabilito che quei traffici sono di competenza dello Stato che, attraverso le Ferrovie, potrebbe avere il monopolio di quei trasporti; ma la cosa continua ad essere contestata.

Al senatore Crollalanza debbo dire che condivido la necessità del raddoppio dell'Adriatica. Il problema del Mezzogiorno è problema di comunicazione, alla cui idoneità è legato lo sviluppo di quelle zone. L'autostrada segna ancora il passo ed anche sul piano delle ferrovie non andiamo bene: molti tratti sono ancora a binario unico, e ciò costituisce un intralcio gravissimo per lo sviluppo del traffico sulla litoranea adriatica. Si tratta ovviamente di una questione che dovrà essere risolta con carattere di assoluta urgenza, trattandosi di qualcosa estremamente importante per il Paese. Cento miliardi sono stati spesi, per oltre cento abbiamo gli appalti in corso e per altri cento sono in via di ultimazione i progetti tecnici.

Firenze: debbo dire che obiettivamente bisogna riconoscere come questo non sia solo un problema del Centro-Nord ma riguardi tutto il sistema ferroviario italiano. Praticamente registriamo oggi delle punte di saturazione: abbiamo, in certi periodi, mi pare, un treno anche ogni cinque minuti; e su certe tratte abbiamo già raggiunto la saturazione, su altre la raggiungeremo fra 4-5 anni. Se non ci preoccupiamo in tempo, rischiamo di paralizzare il traffico ferroviario fra il Nord e il Sud d'Italia, visto che sulla Roma-Firenze passa un terzo del traffico ferroviario italiano. Ecco perchè sono d'accordo con il ministro Mariotti, il quale ha voluto l'autorizzazione di questa somma e ha dato grande incisività all'azione delle Ferrovie, per la sollecita realizzazione della Roma-Firenze.

Per quanto riguarda l'aeroporto, il problema l'abbiamo risolto con un mio telegramma: i lavori sono stati iniziati. Debbo dire, purtroppo, colleghi, che il ritardo era derivato soltanto da situazioni locali; l'Amministrazione dei trasporti fu invitata a non procedere, perchè non si sentiva in molti posti il dovere civico di accelerare la realizzazione di queste grandi infrastrutture

che favoriscono il benessere, il turismo, quindi l'economia e la civiltà delle varie zone. Aggiungo che quello che è chiesto nell'ordine del giorno è già tutto in via di realizzazione. Anche per quanto riguarda la richiesta di anticipata realizzazione degli impianti relativi alla stazione, un progetto si realizzerà proprio nel modo desiderato, perchè è nei nostri intenti partecipare in quel senso.

Al senatore Abenante direi questo: il problema di Napoli, per quanto concerne i trasporti, lo conosciamo. Non è che ci sia confusione nel settore controllato dal Ministero dei trasporti. Purtroppo c'è una fioritura di aziende, che sono espressioni dei comuni e delle provincie, i cui compiti si intersecano o si sovrappongono. Io mi sono reso promotore, come Presidente di una Commissione incaricata dal Presidente del Consiglio di esaminare il problema dei trasporti di Napoli, di un invito alle Amministrazioni locali ad unificare quelle gestioni che palesemente non sono in una posizione di coordinamento né di razionalità. Sapete benissimo, colleghi, che, anche per quanto riguarda Roma, infinite volte ho detto che il servizio tramviario in città non può essere svolto dall'ATAC e dalla STEFER: le linee della STEFER debbono passare all'ATAC. Tutto questo però cozza, soprattutto in sede locale, con una certa tendenza a mantenere certe situazioni, per cui non si riesce ad avere un coordinamento.

Per quanto riguarda la Circumvesuviana e la Cumana, debbo dire che gli interventi che sono stati predisposti si stanno dimostrando efficaci. Infatti, notevoli miglioramenti nel traffico si sono verificati.

Quanto al problema dei pendolari, esso viene seguito con particolare attenzione dalla nostra Amministrazione, nel senso che si cerca di adeguare il traffico ferroviario e i nostri investimenti alle esigenze poste da tale problema. Oggi non si parla più nemmeno di aree urbane: si va verso la metropoli. Il problema delle distanze diventa quindi oggetto di studio non solo da parte degli urbanisti ma soprattutto da parte di chi presiede al settore dei trasporti. La stessa Conferenza europea dei ministri dei trasporti che si sta svolgendo a Roma in que-

sti giorni si occupa anche dell'attualissimo problema dei collegamenti da realizzare nelle grandi aree metropolitane. Il problema dei lavoratori pendolari va affrontato anche in una visione coordinata delle attrezzature delle grandi aree urbane; è un problema sociale ed umano, la cui soluzione deve tener conto delle nuove tecniche nel campo dell'urbanistica e in quello dei trasporti.

Pieno consenso, quindi, all'approfondimento dello studio di questo tema, che interessa non solo il nostro Paese, ma tutta l'Europa. Questo vale ovviamente per il senatore Venturi che ha trattato tali questioni.

E vengo ora al senatore Genco. Circa l'aeroporto di Bari ho già risposto al senatore Crollalanza. Per quanto concerne il personale dell'Aviazione civile, bisogna tener conto della decisione recente (anche se il « recente » è molto relativo, perchè si tratta di alcuni anni) a seguito della quale la competenza di tale settore è stata assegnata al Ministero dei trasporti. Effettivamente vi sono delle difficoltà di acclimatazione, non fosse altro per una questione topografica, direi, trovandosi la Direzione generale dell'Aviazione civile all'EUR invece che a piazza della Croce Rossa. Debbo dire che è nelle mie intenzioni adoperarmi per un ravvicinamento, perchè con le distanze attuali risulta difficile anche il collegamento tra detta Direzione e il Ministero dei trasporti.

Non c'è dubbio, come dicevo, che il personale dell'Aviazione civile attraversa una fase difficile di acclimatazione; debbo far presente però che i problemi ai quali si è riferito il senatore Genco sono all'attenzione del Ministro; alcuni sono stati già tradotti in disegni di legge che attualmente si trovano sottoposti all'esame interministeriale. Mi auguro che si riesca a portarli avanti, superando lo sbarramento dell'articolo 15 della legge di delega per gli statali, che prevede in quali condizioni e in quali modi si possono concedere quelle tali indennità cui accennava il senatore Genco.

Debbo anche aggiungere, per la tranquillità dei cittadini italiani, che il traffico aereo non ha mai presentato in Italia punte di pericolosità. Esiste, certamente, un problema di affollamento. Perchè, infatti, chiedia-

mo per Fiumicino la terza e la quarta pista? Perchè ormai gli aerei atterrano col ritmo di uno ogni minuto e le due piste sono insufficienti rispetto all'intensità del traffico, per cui vi sono aerei in posizione di parcheggio sulla città in attesa di poter atterrare. Io sono della opinione — e l'ho detto all'onorevole Natali — che anche al riguardo bisogna accelerare, perchè il traffico di Fiumicino è molto importante, non solo perchè rappresenta più della metà del traffico aereo nazionale, ma anche ai fini del movimento turistico. Bisogna infatti considerare che verso la fine dell'anno i primi *jumbo-jet* atterreranno a Parigi, a Francoforte e a Londra; se non saremo quindi in grado di ricevere questi aerei è evidente che avremo un danno gravissimo nel gettito del turismo che costituisce una delle maggiori entrate nel nostro Paese. La legge che stanzia 35 miliardi non è sufficiente, e appena fatti gli appalti dovremo subito provvedere all'integrazione delle somme relative, perchè occorre mantenere il passo con i tempi e aggiornarci. Questo vale per tutti gli aeroporti. Infatti, uno dei primi atti che ho ritenuto di dover compiere è stato lo studio di un piano degli aeroporti (che quanto prima sarà sottoposto al CIPE), il quale possa permettere di avere una visione ordinaria dello sviluppo futuro degli aeroporti italiani, in relazione allo sviluppo del traffico aereo.

Esiste logicamente il problema del personale, non solo per quanto riguarda le indennità, ma anche l'insufficienza degli organici che debbono essere adeguati. Ed esiste, poi, il problema dei servizi di sicurezza dei traffici che oggi sono ancora affidati al personale militare e che evidentemente dovranno passare all'Aviazione civile.

Circa l'inopportunità di effettuare gli investimenti attraverso i mutui, il che naturalmente non permette mai di raggiungere l'equilibrio aziendale e nullifica poi l'adeguamento delle tariffe, sono perfettamente d'accordo; si tratterà di avere nel tempo le disponibilità necessarie per risolvere il problema che a mio giudizio è di estrema importanza. Debbo sottolineare tuttavia che quest'anno l'onorevole Mariotti ha ottenuto notevoli concessioni da parte del Tesoro, perchè quel tipo di onere extra aziendale,

che aveva ricevuto una copertura solo parziale dal Tesoro, per la prima volta è stato riconosciuto nella sua interezza. Con questo non voglio dire che il problema sia stato completamente risolto, perchè per quanto riguarda il settore dei trasporti si discute anche su altri oneri che dovrebbero essere a carico del Tesoro, ma per i quali c'è una posizione negativa da parte del Tesoro stesso.

Si sta cercando di portare avanti queste cose per farle riconoscere, per dare un carattere più veritiero a questo bilancio del Ministero dei trasporti.

Onorevoli senatori, il mio intervento dovrebbe essere più lungo e poderoso; ma nella brevità della mia esposizione credo di aver dato qualche idea di quella che è la volontà politica che anima il titolare del Dicastero dei trasporti e del Governo. Sono settori che richiedono finanziamenti ingenti ed anche delle precise scelte.

Quando ho accennato alla necessità di varare il piano aggiuntivo, oltre quello decennale, ho fatto riferimento alle previsioni del programma nazionale che, come ricorderete, prevedeva una spesa — se non erro — di 1.200 miliardi, che solo parzialmente è stato utilizzato. Quindi, siccome vi è la legge e vi sono gli impegni, chiediamo che quella parte, finora non posta a disposizione del Ministero, venga ora posta a disposizione. In questo modo potremo completare gli interventi più urgenti e iniziare quella fase nuova per il settore delle ferrovie che chiamerei di offensiva. Finora le ferrovie hanno difeso il loro traffico; ora devono iniziare una battaglia offensiva, cioè devono conquistare con la qualità dei loro servizi e delle loro prestazioni quel traffico merci e passeggeri che tradizionalmente e strutturalmente va alle Ferrovie dello Stato.

**P R E S I D E N T E.** Sono lieto di poter esprimere l'apprezzamento della Commissione e mio personale al ministro Gaspari per quanto egli ci ha detto, sia pure in un tempo limitato, ma in modo completo ed esauriente in relazione alle sue responsabilità ed ai programmi dell'Amministrazione.

Noi tutti abbiamo una grande fiducia in questa grande Amministrazione dello Stato, alla quale è riservata una rilevante par-

te nello sviluppo economico e nel progresso civile e sociale del nostro Paese. Siamo quindi lieti di questa risposta e credo di poter impegnare la Commissione ad affrontare, appena possibile — come il Ministro ha promesso — una discussione più ampia per il coordinamento e l'esame di tutti i problemi dei trasporti, che rappresentano il sistema vascolare, il sistema del progresso, il sistema dello sviluppo del nostro Paese, della vita e delle manifestazioni di civiltà e di economia dell'Italia.

Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

Comunico alla Commissione che è stato presentato dal senatore Crollalanza il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerata la situazione geopolitica della città di Bari; la funzione internazionale che essa ha assunto con l'istituzione della Fiera del Levante, che si rivela sempre più strumento idoneo all'intensificazione degli scambi nel Mediterraneo, sia verso il continente africano che verso il Medio Oriente;

considerato che, nonostante l'incremento dei viaggiatori e delle merci che si registra, l'aeroporto della città non può usufruire ancora dei servizi dei moderni grandi apparecchi gestiti dall'Alitalia, perchè l'attuale pista è insufficiente a riceverli;

considerato che i lavori della nuova pista, finanziati dalla Cassa del Mezzogiorno, a distanza di molti mesi dal relativo appalto, non hanno avuto sino a ieri inizio e che soltanto ora le difficoltà e le lentezze burocratiche stanno per essere rimosse;

considerato che l'ingiustificato ritardo è di grave pregiudizio agli interessi economici e sociali della città,

mentre invita il Governo a disporre che i suddetti lavori siano intensificati al massimo, con eventuali premi di accelerazione,

lo invita altresì a provvedere — d'intesa, se necessario, con la Cassa — a stanziare i fondi occorrenti perchè sia costruita tempestivamente, senza attendere l'ultimazione dei lavori della pista, la nuova stazione viaggiatori, e l'aeroporto sia dotato di tutte le altre

moderne attrezzature che si rendano necessarie ».

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Praticamente corrisponde alle direttive del Governo; è un problema che raccoglie una situazione che è già risolta.

**C R O L L A L A N Z A**. Anche per quanto riguarda l'ultima parte?

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non possiamo dare dei premi, però i termini di esecuzione sono molto accorciati, per cui non c'è da pensare a ritardi ma ad una realizzazione di questi lavori entro breve termine.

**P R E S I D E N T E**. I senatori Aimoni, Giacomo Ferrari, Abenante, Poerio, Maderchi, Fabretti, Cavalli e Bonazzi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

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

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

considerato che ogni politica di effettivo decentramento impone una sostanziale riforma degli organi centrali ai fini della massima qualificazione e unitarietà del momento decisionale del Ministero;

impegna il Governo

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

2) a riferire al più presto circa l'opera di coordinamento dell'intero sistema nazionale dei trasporti — come è previsto dal

Piano —, che ponga al centro i settori marittimo, portuale, ferroviario, stradale e dei trasporti urbani, commisurandoli ed armonizzandoli con i piani regionali di assetto del territorio e dei trasporti formulati già dai Comitati regionali per la programmazione economica;

3) a verificare tali orientamenti attraverso la discussione in commissioni regionali a carattere consultivo, all'uopo costituite, composte da rappresentanti del Parlamento, dei CRPE, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, degli enti locali e dei sindacati dei lavoratori del settore, al fine di definire e concretizzare una linea di coordinamento e di interventi nell'intero settore dei trasporti;

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

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso accogliere questo ordine del giorno solo se si accetta di sostituire la parola « impegna » con « invita ». In effetti ho già trattato di questo problema, perché nella legge istitutiva della Direzione generale del coordinamento e degli Affari generali l'unico compito chiaramente riportato è proprio quello di compiere queste analisi che — devo dire — già si stanno facendo e sono in stato avanzato. Sono analisi che vengono fatte con un organo ministeriale di coordinamento per avere risultati validi per tutte le amministrazioni dei trasporti. Gli aspetti di questa complessa contabilità che già sono stati presi in esame sono precisamente: le spese e le entrate di esercizio dei servizi e delle infrastrutture; le spese per le strade e le entrate fiscali; gli investimenti nei trasporti; la ripartizione dei costi delle infrastrutture stradali fra le varie categorie di veicoli.

Altri studi sono in corso avanzato, dai quali già emergono alcuni risultati che potranno costituire una base per specifiche misure di politica dei trasporti.

Per quanto concerne la parte regionale, debbo dire che è stato già studiato l'assetto

dei trasporti per la Campania, la Lombardia e la Sicilia, e che si procede ora agli studi preliminari sul Lazio, l'Umbria e l'Abruzzo. Tali studi saranno naturalmente verificati d'intesa con gli organi regionali nelle forme che risulteranno più opportune, e che sono ancora da stabilire.

Debbo dire che all'interno del Ministero la Direzione generale del coordinamento sta facendo il suo lavoro con molta soddisfazione da parte mia; all'esterno sta realizzando delle Commissioni interministeriali che hanno dato risultati positivi. Si sta lavorando anche presso il CIPE proprio per estendere ai livelli massimi direzionali quello che è il coordinamento dei trasporti.

**A I M O N I**. Siamo soddisfatti edaderiamo alla richiesta del Ministro di modificare il termine « impegna » con l'altro « invita ».

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

« Il Senato,

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

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

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dal 1962 ad oggi, mercè i finanziamenti accordati per l'attuazione del piano decennale per il potenziamento delle Ferrovie dello Stato, sono stati soppressi 1.800 passaggi a livello e altri 600 si conta di poterne sopprimere al termine del piano. In tal modo, il numero dei passaggi a livello si ridurrà dai 16.100 del 1962 a 13.700 nel 1972.

È da tenere presente che la soppressione di tutti i passaggi a livello richiederebbe una spesa dell'ordine di 1.000 miliardi. Quin-

di non posso assumere un impegno di questo genere. Posso invece prendere l'impegno che il Governo, avviato ad esaurimento il programma già approvato dei 2.400 passaggi a livello, ne formulerà un altro per proseguire in questa eliminazione, perchè riteniamo che questa eliminazione sia proprio un problema di sicurezza e di velocità del traffico.

Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E .** I senatori Lino Venturi, Tansini e Bonazzi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

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

impegna il Governo a presentare il più sollecitamente possibile un organico piano che gradualmente consenta la più rapida eliminazione dei passaggi a livello sulle strade ferrate, tenendo in particolare conto quello esistente sulla Parma-Piacenza che collega nei pressi di Fiorenzuola la Via Emilia con Cortemaggiore e la Val d'Ongina ».

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Purtroppo ci sono difficoltà perchè l'eliminazione dei passaggi a livello incide anche su situazioni locali, per cui la soluzione del problema non si presenta davvero facile, anche per questioni di ordine finanziario. Non si tratta soltanto di un problema di stretta competenza delle Ferrovie dello Stato, ma anche di scelta governativa. Comunque accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E .** I senatori Venturi Lino, Aimoni e Bonazzi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

ritenuto improcrastinabile il problema dei pendolari e considerate le carenze tuttora esistenti in questo settore,

invita il Governo ad organizzare rapidamente un servizio che vada incontro alle necessità di questi lavoratori e che tenga conto del rispetto più assoluto dell'orario di percorrenza, della comodità e della frequentazione ».

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Posso annunciare che la realizzazione dei quattro binari in provincia di Milano è prevista proprio per assicurare il servizio di cui all'ordine del giorno dei senatori Venturi, Aimoni e Bonazzi che accolgo.

**P R E S I D E N T E .** Essendo terminata la discussione degli ordini del giorno, dichiaro chiuso l'esame del disegno di legge.

Se non si fanno osservazioni, la Commissione autorizza a maggioranza l'onorevole relatore a trasmettere alla Commissione finanze e tesoro parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1970.

(Così rimane stabilito).

*La seduta termina alle ore 21,05.*