N. 1660-A
Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1971

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

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDI' 17 MARZO 1971

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 297, 301
LUCCHI, *relatore* 298

SEDUTA DI MERCOLEDI' 14 APRILE 1971

PRESIDENTE *Pag.* 301, 309, 321, 330, 331, 332, 333
ABENANTE 316, 319
AIMONI 308, 309, 319, 328
CROLLALANZA 304, 321, 325, 327, 332
DE MATTEIS 313
FABRETTI 320
GENCO 306
LOMBARDI 306
MADERCHI 328
PERRI 301, 333
PICCOLO 315
SAMMARTINO 318, 319
VENTURI Lino 317
VIGLIANESI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* . . 321, 325, 327, 328, 330, 331, 332

SEDUTA DI MERCOLEDI' 17 MARZO 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta inizia alle ore 17,40.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Catalano, Cavalli, Ferrari, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Perri, Piccolo, Poerio, Sammartino, Spasari, Tansini, Togni, Venturi Lino e Volgger.

Interviene il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Viglianesi.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame preliminare del disegno di leg-

ge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

L U C C H I , *relatore*. Signor Ministro, onorevoli colleghi! Una relazione sul bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è impegnativa e particolarmente complessa: ciò deriva dal ruolo sempre più importante che questo settore ha assunto nell'economia nazionale e dalla varietà e dal numero di servizi che una sana politica dei trasporti deve saper offrire alla comunità.

Si ha la sensazione che stiamo pagando certe lentezze operative del passato di fronte ad uno sviluppo dei diversi modi di trasporto che procede ad un ritmo particolarmente accelerato, conseguente alla crescita del nostro Paese. Ad essere obiettivi si deve amaramente constatare che, sia per l'aviazione civile, sia per il traffico merci o per il trasporto di persone su brevi e lunghe distanze, non si è stati finora in grado di dare una risposta sufficientemente valida alle esigenze di sviluppo che i vari settori esprimono. È confortante il constatare, ad esempio, che la ferrovia ha uno sviluppo costante e da qualche anno, benchè data per esaurita nei suoi compiti, rivela una forte e sorprendente capacità di ripresa; che l'aviazione civile può contare sempre di più su indici di sviluppo del movimento viaggiatori e merci; che perfino il traffico merci, nota dolente per il passato, segna una inversione di tendenza, facendo registrare qualche punto di incremento. Ma queste note confortanti, che appaiono dalla nota preliminare al bilancio, diventano dati di seria riflessione se rapportati alle reali esigenze del traffico aereo nonchè di quelli su strada e metropolitano. Ne deriva una conclusione amara ma veritiera: si è fatto ancora poco, troppo poco, di fronte alle necessità reali nel campo dei trasporti. Scarsità di investimenti, lentezze operative nella fase esecutiva dei programmi, mancanza di un valido coordinamento tra i vari sistemi di trasporto, impianti fissi antiquati, non sufficiente disponibilità di materiale mobile, concorrono a rendere la situazione difficile ed insoddisfatta la nostra ansia di soluzioni globali e definitive.

Dalla stessa nota preliminare dello stato di previsione si potranno meglio rilevare le esigenze ora espresse.

Questi i dati essenziali che evidenziano la struttura del bilancio di previsione in esame:

spese per complessive lire 115 miliardi 772.740.400 (con un aumento, rispetto all'anno 1970, di lire 18.838.900.000), così suddivise: lire 99.228.982.000, per spese correnti; lire 16.536.000.000, per spese in conto capitale o di investimento; lire 7.758.400.000, per rimborso di prestiti.

Circa le spese correnti, quelle previste dalla rubrica 2 (Motorizzazione civile e trasporti in concessione) ammontano a lire 73 miliardi 16.500.000 mentre quelle della rubrica 3 (Aviazione civile) a lire 8.876.206.000.

Passando alle Ferrovie dello Stato, va rilevato l'incremento del 3,70 per cento del movimento viaggiatori fra il 1968 e il 1969, che migliora quello precedente del 1968 nei riguardi del 1967. È accertato lo sviluppo dell'aumento delle percorrenze medie che dà al mezzo ferroviario indiscutibili vantaggi sui traffici a lunghe percorrenze nei riguardi dei trasporti su strada. La ferrovia dovrà sviluppare un servizio maggiormente tempestivo nei confronti del trasporto di massa, che andrà assumendo sempre maggiore importanza di fronte ad un fenomeno tipico dei nostri tempi, quello dell'alta concentrazione di popolazione nei grossi centri urbani in costante espansione. Rappresenta un dato positivo la previsione programmatica del piano poliennale, con sostanziosi investimenti per le infrastrutture, per il materiale e gli impianti, che rafforzeranno sempre più i servizi suburbani.

La voce impianti fissi nella nota preliminare mette in evidenza alcuni dati significativi collegati all'ultimazione delle opere programmate con il piano decennale. Fra questi dati merita particolare segnalazione il raddoppio di circa 760 chilometri di binario, l'estensione del segnalamento luminoso su altri 3.500 chilometri di linee, la soppressione di circa 2.400 passaggi a livello, la costruzione di 5.500 nuovi alloggi per il per-

sonale, la totale eliminazione della trazione a vapore e del sistema elettrico trifase, ed altre importanti opere. Anche per il materiale rotabile si debbono mettere in evidenza i seguenti dati: l'aumento da 1.440 a 1.760 di locomotive elettriche a corrente continua; l'aumento da 614 a 1.370 di locomotive Diesel; l'aumento delle carrozze viaggiatori da 8.140 a 10.580. È previsto un aumento del 25 per cento dei posti viaggiatori mentre la capacità di trasporto del settore merci aumenterà del 20 per cento. La flotta delle navi traghetto passera da 11 a 16 navi. Dati positivi, ma non va dimenticato il potenziamento di alcune linee di valico, non ultima certamente per importanza economica e per necessità urgenti di miglioramento, la Bolzano-Brennero.

Lo stesso potenziamento degli investimenti sarà in grado di migliorare in modo spiccato il servizio del traffico merci. È questo un mercato di larghe prospettive che offre anche alla ferrovia ampi spazi di manovra solo che si sappia migliorare la carente situazione del materiale rotabile e degli impianti. Non vanno dimenticate le possibilità di sviluppo di notevolissima importanza rappresentate dall'impiego su lunghe distanze dei *containers*: questo nuovo tipo di trasporto, nel suo rapido affermarsi, potrà consentire alla ferrovia di competere egregiamente con i trasporti su strada. Giustamente vengono messi in evidenza nella ricordata nota preliminare i *terminals* già realizzati nello scalo di Milano-Rogoredo e di Napoli-Traccia, quello, in via di realizzazione, di Castello (Firenze) e i cinque programmati nelle zone di Roma, Bari, Torino, Padova e Bologna nonchè i *terminals* portuali per i traffici con la Sicilia e la Sardegna. L'INT, che affianca egregiamente il complesso del trasporto merci nella fase finale o nella consegna a domicilio, merita maggiori attenzioni da parte dell'Azienda ferroviaria, poichè è un elemento essenziale nell'economia del sistema.

Il trasporto merci può veramente in futuro dare all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato larghi vantaggi, benchè sia legato agli umori della produzione nazionale e degli interscambi sul piano internazionale. Il traffico merci internazionale ha registrato l'incremento complessivo del 70 per cento dal giugno 1964 al giugno 1969; il traffico interno, invece, ha sviluppi molto più modesti. Questo significa che per vari motivi, sul piano interno e su brevi distanze, il trasporto merci su strada supera largamente quello su rotaia. Questo divario è possibile venga superato con un deciso miglioramento degli impianti fissi e del materiale rotabile. A parte il vantaggio economico per l'Azienda, ogni punto in più acquistato in questo settore significa un contributo in più per decongestionare il traffico delle nostre strade. Giustamente si è scritto che per raggiungere nel campo del trasporto merci traguardi più elevati necessita una più efficiente regolamentazione delle condizioni vigenti e delle tariffe, un ammodernamento delle disposizioni, oggi carenti anche in rapporto alla evoluzione della normativa internazionale. È stata anche ribadita l'utilità di modificare le condizioni di sviluppo e di esercizio per renderle completamente paritetiche fra i vari modi di trasporto e per realizzare strutture economico-commerciali più aderenti alle mutevoli esigenze del mercato dei trasporti.

La nota preliminare al bilancio evidenzia inoltre, alla voce « politica amministrativa », sotto la dizione del « riordinamento interno delle strutture aziendali », ben otto direzioni di marcia. È superfluo qui il ripeterle perchè già a conoscenza degli onorevoli colleghi. Tali indicazioni vanno apprezzate, sperando al riguardo che diventino presto operative, perchè da troppo tempo si parla di certi buoni propositi ma i risultati sono ancora lontani.

Circa gli autoservizi di linea, va rilevato che provvediamo ancora con sistemi anacronistici a far fronte all'inefficienza di materiale e di servizi: la loro crisi, la loro disordinata dislocazione, l'inutile e onerosa concorrenza delle aziende private tra loro e di queste con la ferrovia o con le aziende pubbliche sono i mali evidenti dell'attività degli autoservizi di linea. Siamo ancora fermi di fronte alla necessità di interventi energici per riordinare un settore che va completamente risanato con un'opera di potatura, non soltanto con proposte di legge con-

cernenti aiuti finanziari che non saranno affatto risolutori della crisi. A tale proposito è pure estremamente necessario e urgente un radicale mutamento della normativa che disciplina le concessioni.

Passando alla motorizzazione privata, qui più che altrove si nota la mancanza di indirizzi programmatici e coordinati che evidenzino la funzione del servizio sociale nella politica dei trasporti, mediante un'azione più spiccata in favore della priorità del mezzo pubblico collettivo rispetto al mezzo privato. Se tale è l'indirizzo generale che si dovrebbe manifestare, esso diventa indifferibile e assolutamente necessario per la soluzione del trasporto urbano.

Quanto all'aviazione civile, è stato riconosciuto da più parti che essa trova un mercato in permanente sviluppo: le osservazioni formulate all'inizio di questa relazione si esprimono più concretamente nei seguenti dati concernenti l'incremento verificatosi nel 1970 rispetto al 1969:

Movimento aeromobili .	+ 8,6%
Movimento passeggeri .	+ 18,2%
Movimento merci . . .	+ 32,1%
Movimento posta . . .	+ 7,4%.

A fronte di questo aspetto positivo si contrappone una situazione che, malgrado gli sforzi di bilancio e di investimenti, rivela ancora insoluti i mali di sempre: attrezzature aeroportuali inadeguate; gestione degli aeroporti spesso caotica; organizzazione della direzione generale inadeguata ad assolvere i compiti di istituto; organici insufficienti e personale remunerato male. Occorre puntare su obbiettivi precisi, che si identificano soprattutto nella costruzione di nuovi aeroporti e nel miglioramento di quelli esistenti. È stato un passo avanti il provvedimento legislativo di recente approvato, ma è un progresso che deve avere ulteriori spinte nel quadro di un piano globale di sviluppo. Obiettivi principali restano: costruzioni di nuove piste di volo e prolungamento di quelle esistenti; piazzali e parcheggi adeguati; ammodernamento degli impianti visuali; miglioramento dei collegamenti fra aeroporti e centro urbano. Le somme stanziate in bilancio, anche se registrano un aumento previsionale di lire 1.455.500.000, sono ancora del tutto insufficienti.

Il relatore richiama l'attenzione dei colleghi anche sul settore della navigazione interna, affidato alla Direzione generale della motorizzazione civile. La nostra rete idroviaria è un elemento che deve essere maggiormente sostenuto, in quanto situato nella zona più industriale del Paese, nel comprensorio padano, e può veramente, se adeguatamente migliorato, rappresentare un incentivo nei rapporti di scambio e di integrazione economica tra il medio e il basso Adriatico e il nord del Paese. I progetti di completamento del canale Milano-Cremona-Po, la linea Padova-Venezia, la sistemazione del corso del Po e del suo alveo di magra, creano prospettive abbastanza favorevoli.

Nel 1970 il Paese ha visto nascere un nuovo istituto che influenza e condiziona parecchi aspetti delle varie attività dello Stato: l'istituto regionale. Anche il settore dei trasporti dovrà subire l'influenza di questo nuovo Ente. Certamente, ai fini di una politica decisionale più democratica, questa influenza avrà modo di affermarsi particolarmente in riferimento al trasporto regionale, nel quadro delle linee di sviluppo socio-economico e territoriale della Regione. Da questa partecipazione dell'Ente regione alla formulazione dei programmi e della politica dei trasporti, dovranno discendere una reale individuazione dei bacini di traffico, la scelta della parte dei trasporti che sarà affidata alla strada e di quella che sarà effettuata per ferrovia, l'eliminazione delle interferenze di percorrenze e dei costi improduttivi, l'unificazione dei materiali e dei mezzi di trasporto.

Onorevoli senatori! Questa esposizione non pretende di essere completa e di avere toccato tutti i punti dell'odierna politica dei trasporti. Mi sono limitato a presentare alcuni problemi tra i più scottanti e più qualificanti nella convinzione che anche la pur breve citazione degli stessi servirà a suscitare in voi interventi che senz'altro completeranno meglio la materia, arricchendola di considerazioni, giudizi e consigli che saranno

certamente di grande utilità. Forse, è stata presentata la parte del quadro dove le ombre sono più numerose delle luci; tuttavia, malgrado le cifre in bilancio non siano adeguate alle esigenze di una problematica dei trasporti che si fa sempre più imponente, vi chiedo di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario 1971, dando per tal modo un contributo positivo di consenso per un ulteriore stimolo ad operare con più decisione, tempestività e realismo in un campo così impegnativo della vita economica dell'intera Nazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Lucchi per la sua ampia relazione e rinnovo il ringraziamento al signor Ministro per averci assicurato la sua presenza nel corso di questa seduta.

Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 18.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 14 APRILE 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta inizia alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Catalano, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Perri, Piccolo, Sammartino, Spasari, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Interviene il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Viglianesi.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971

— 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 1971 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

P E R R I . Onorevole Presidente, la relazione, peraltro assai interessante, del senatore Lucchi invita alla fine ad approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti mentre, a mio giudizio, essa avrebbe dovuto chiederne il rigetto o quanto meno l'astensione dal voto. La relazione, infatti, ha sottolineato lo sforzo compiuto dal Governo in questo settore, ma ha anche riconosciuto che l'accertato maggior volume di investimenti non può essere correttamente valutato se non lo si pone in relazione con il fabbisogno reale dei trasporti nel nostro Paese. Concordo con questa impostazione dell'analisi del documento in discussione; ritengo, comunque, che anche lo sforzo di cui parla il senatore Lucchi vada inquadrato nei suoi giusti termini.

Secondo le cifre di bilancio, e perciò senza tener conto degli accantonamenti dei fondi speciali del Ministero del tesoro per provvedimenti legislativi in corso, se e quando saranno definiti, occorre sottolineare che l'impegno del Governo si è diretto esclusivamente verso le spese di parte corrente. Mentre, infatti, queste sono aumentate per l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato del 12,2 per cento e, per le altre amministrazioni, del 25,4 per cento, le spese in conto capitale denunciano una flessione del 2,3 per cento per l'Azienda ferroviaria e del 6,9 per cento per la motorizzazione civile, i trasporti in concessione e l'aviazione civile.

Se poi si considera l'aumento crescente dei costi, che registra nel settore dei trasporti un incremento medio del 4 per cen-

to, si comprenderà che in termini reali la flessione delle spese in conto capitale per le Ferrovie dello Stato è del 6 per cento e per le altre Amministrazioni del Ministero dei trasporti del 10,6 per cento.

Occorre, quindi, tenere realisticamente conto di questi dati sia per assicurare nel futuro immediato il mantenimento dei livelli produttivi, sia per avviare finalmente a soluzione gli enormi problemi che si pongono in questo settore.

Mi riferisco in particolare agli aeroporti, alle metropolitane ed al potenziamento del traffico ferroviario.

In relazione al problema degli aeroporti, credo che non si debbano spendere molte parole per porre in evidenza il fabbisogno di infrastrutture che il Paese accusa, e che finora non si è riusciti a soddisfare. Mi limiterò solo a sottolineare l'urgenza di avviare interventi miranti ad eliminare tutte le cause che hanno fino ad oggi impedito di adeguare le strutture aeroportuali alla crescente domanda del Paese.

In questo senso, un primo contributo potrebbe essere costituito dal recente provvedimento legislativo per la costruzione di nuovi aeroporti a Firenze, Napoli ed Agrigento e per il completamento dell'aeroporto di Olbia. Qui desidero richiamare l'attenzione del Ministro sulla questione dell'aerostazione di Fiumicino, la cui urgenza è riconosciuta dalla stessa relazione, stante il continuo aumento del traffico dei passeggeri (12 milioni nel 1975 e circa 20 milioni nel 1980: queste sono le previsioni!). Ebbene, mentre si afferma l'assoluta necessità di ultimare i lavori nel 1974 se si vogliono evitare conseguenze estremamente gravi per il traffico aereo non soltanto della capitale ma dell'intero Paese, di quel disegno di legge — che fu presentato nel febbraio del 1970 — non si sa più nulla. Eppure, se non ricordo male, il finanziamento si sarebbe dovuto reperire attraverso una società dell'IRI, ed in ogni caso l'Alitalia si sarebbe assunta il compito di finanziare l'opera e di « irizzarla » in qualche modo. Prego pertanto il Ministro dei tarsporti di volerci dire qualcosa sull'argomento, anche in relazione alla prevista ristrutturazione del Ministero.

Prima di concludere su quest'importante tema, non posso non rilevare che non sempre le mancate realizzazioni dipendono dall'assenza di stanziamenti (e mi riferisco sempre al caso di Fiumicino). Intendo dire che è purtroppo fenomeno sempre più diffuso — e il problema dei residui passivi lo dimostra ampiamente — il fatto che le risorse finanziarie impegnate non riescono ad essere utilizzate o per la lentezza delle procedure amministrative o per la mancanza di pianificazione urbanistica. Tralasciando in questa sede l'esame di tale ultimo problema (sul quale avremo occasione di parlare in un prossimo avvenire, giacchè il problema della casa non si risolve con i « pacchetti », ma attraverso un intervento molto più vasto: si risolve incominciando a studiare ed attuare una vera pianificazione urbanistica ed una legge urbanistica; in caso contrario, delle case previste dal « pacchetto » Lauricella in tre anni, non se ne costruirà neppure la decima parte), per il primo problema è indispensabile adottare ogni necessario provvedimento per eliminare le « lentezze operative nella fase esecutiva dei programmi », di cui parla anche il senatore Lucchi.

A questo proposito sarebbe quanto mai opportuno avere informazioni più dettagliate di quelle contenute in una intervista rilasciata dal ministro Viglianesi, circa la creazione di una azienda con precisi compiti di programmazione per tutti i settori dell'aviazione civile, compresa la progettazione ed esecuzione delle opere per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali. Si tratta di una soluzione del problema in parola che ci potrebbe anche trovare consenzienti, se però fossimo posti in grado di conoscere in tutti i suoi aspetti questa nuova struttura operativa.

Carenze e ritardi altrettanto preoccupanti si rilevano anche per quanto concerne la realizzazione del programma relativo alla costruzione di ferrovie metropolitane.

Come si ricava dalla nota al capitolo 5103, i 4,5 miliardi stanziati costituiscono le tre annualità di 1,5 miliardi impegnate dal 1969 ad oggi. Si tratta, cioè, anche in questo caso, di fondi stanziati e che non si riescono a spendere.

Se non che, questa stasi si inserisce in una situazione estremamente grave. Il *caos* del traffico cittadino e la sempre crescente mobilità di cose e di persone hanno creato nelle nostre città una situazione di disagio, nei confronti della quale occorre assolutamente intervenire. L'unico intervento è appunto costituito dalla costruzione delle linee metropolitane. Purtroppo, a due anni dalla legge n. 1042 non si vede ancora l'avvio di alcun programma.

A rendere più grave la situazione concorrono anche altri fattori. Da un canto si prospetta, infatti, il pericolo che gli interventi, anzichè essere concentrati in poche zone in cui siano veramente indispensabili le costruzioni di questo mezzo di comunicazione, possano essere polverizzati, con una programmazione non ispirata alla considerazione degli effettivi fabbisogni delle zone di insediamento; dall'altro, occorre non dimenticare che i fondi stanziati dalla legge n. 1042 sono soggetti alla continua erosione dell'aumento del costo dei fattori produttivi. Con i 250 miliardi stanziati in 5 anni si pensava di realizzare 70-80 chilometri, ma oggi 3 miliardi a chilometro rappresentano già un prezzo troppo esiguo stanti i notevoli aumenti di costi che si sono verificati. Non illudiamoci, quindi di risolvere il problema di Roma, Genova, Napoli, Torino, Firenze: occorre fare una scelta, cercando di evitare che per ragioni di carattere esclusivamente politico la somma stanziata vada polverizzata.

In questo quadro, che presenta molte ombre, una nota positiva può essere costituita dal bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. La nota positiva non è data, è bene precisarlo, tanto dal volume degli investimenti che — come rilevavo — denuncia addirittura una diminuzione sia in termini assoluti sia in termini reali, quanto dal processo di ammodernamento delle proprie strutture che si sta dando l'Azienda ferroviaria.

Dopo la riforma organizzativa del 1967, che ha permesso un sensibile snellimento delle procedure burocratiche, l'Azienda sta assumendo talune iniziative che si segnalano per la loro volontà di adeguamento alle più moderne esigenze del settore. Mi riferisco in particolare al nuovo piano poliennale delle Ferrovie dello Stato, alla costruzione della Roma-Firenze e alla predisposizione del nuovo regolamento per l'affidamento e la gestione dei lavori ferroviari e del nuovo capitolato generale amministrativo.

A questo proposito — parlo come esponente delal categoria dei costruttori — ringrazio l'onorevole Ministro e la direzione generale dell'Azienda ferroviaria per averci consentito di esprimere il nostro punto di vista sul nuovo capitolato. Siamo stati molto lieti di questo e di poter così offrire un nostro positivo contributo.

A proposito del piano poliennale, è stato opportunamente detto che esso va immediatamente tradotto sul piano legislativo, se non si vuole arrivare in ritardo rispetto alle necessità del Paese, creando pause operative fra la prossima conclusione del piano decennale e l'inizio di quello poliennale.

Per quanto riguarda la Roma-Firenze, in questa occasione non intendo toccare il problema della opportunità di costruire questa linea, ma desidero sottolineare che la Azienda ha fatto uso, per l'affidamento di tali lavori, di un sistema, quello della concessione di costruzioni a consorzi di imprese, che merita un giudizio favorevole. La concentrazione di imprese è ormai una necessità per la nostra struttura produttiva, che sarà chiamata quanto prima a sostenere la concorrenza delle imprese straniere in dipendenza della liberalizzazione degli appalti nel MEC. È quindi con favore che bisogna guardare a questi tentativi di introdurre nel nostro Paese tali raggruppamenti di imprese.

Altra lodevole iniziativa dell'Azienda ferroviaria è quella tendente all'ammodernamento delle strutture normative per la realizzazione dei lavori ferroviari. Non è necessario spendere molte parole per sottolineare la necessità di questa riforma. Basti pensare alla nuova legislazione sopravvenuta, ai progressi della tecnica, alla evoluzione della dottrina e della giurisprudenza e, quel che è più importante, alla mutata concezione del rapporto pubblica Amministra-

zione-appaltatori, per rendersi conto della opportunità di aggiornare le norme sull'affidamento dei lavori ferroviari e il capitolato generale amministrativo.

Credo di avere sottolineato soltanto qualche punto di una certa importanza per quanto riguarda il settore dei trasporti e ringrazio sin d'ora l'onorevole Ministro per quanto vorrà dirci in merito agli argomenti che ho affrontato.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, onorevole Ministro, il relatore, senatore Lucchi, nella sua succinta ma succosa relazione, ha posto in evidenza che lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile presenta luci ed ombre. In effetti è così: molte sono le luci, ma alcune ombre evidentemente sussistono. Mi è parso però che il relatore abbia completamente ignorato uno degli aspetti dell'attività del Ministero: mi riferisco al settore delle ferrovie in concessione. Se si tiene conto che gran parte della rete ferroviaria dell'Italia meridionale è costituita, purtroppo, ancora da ferrovie secondarie spesso a scartamento ridotto, e se si considera che solo alcune delle linee date in concessione — mi riferisco in particolare alle Ferrovie del sud-est — sono state in questi ultimi anni, anche se parzialmente, ammodernate, appare evidente la necessità di un potenziamento di quei tronchi — soprattutto delle Calabro-Lucane — che considerati attualmente dei rami secchi, se trasformati nello scartamento e resi efficienti, possono viceversa rappresentare mezzi indispensabili nelle comunicazioni interregionali nel Mezzogiorno. Le ferrovie Calabro-Lucane, che si sviluppano in una rete di circa mille chilometri, quando furono concepite — e si commise allora un grosso errore — sembrò che potessero risolvere i problemi dei collegamenti tra la Calabria e la Lucania e le Puglie. In realtà, se ci sono Regioni prive di efficaci collegamenti tra loro, sono proprio queste. Poichè il relatore non ci ha fornito notizie su tale settore di attività, prego l'onorevole Ministro di volerci dare qualche ragguaglio in merito. Come è noto, fu a suo tempo nominato, in seguito a vicende che è inutile qui ricordare, un commissario alle Calabro-Lucane con il compito di gestire la rete e di formulare un programma di ammodernamento. Ma, per risolvere il problema, non di semplice ammodernamento deve trattarsi, ma come ho già accennato, di radicali soluzioni per quei tronchi della rete che si considerano ancora vitali, mentre gli altri vanno eliminati e sostituiti con mezzi di trasporto su strada. È auspicabile che l'onorevole Ministro spieghi il maggiore interessamento su questo problema.

Sempre in merito alle ferrovie devo anche rilevare che la rete delle ferrovie statali nel Meridione non ha ancora avuto da parte del Ministero il necessario impegno in connessione con la nuova realtà che si va delineando per la rinascita di quelle Regioni. Se si osserva la carta delle Ferrovie dello Stato, si constata che una vasta zona della Penisola ha una rete che, al di fuori delle longitudinali tirrenica ed adriatica e della ionica, non ha che una sola trasversale che collega tali linee, mentre gli altri pochi tronchi esistenti, sono quasi avulsi da un'organica impostazione di comunicazioni interregionali. Lungi da me l'idea di chiedere la costruzione di nuovi grandi tronchi ferroviari, ma la rete delle ferrovie nel Meridione va riconsiderata ai fini non soltanto di alcune rettifiche di tracciato ma anche della costruzione di alcuni raccordi, relativamente brevi, attraverso i quali si allaccerebbero meglio le varie Regioni tra loro.

Purtroppo nell'attività svolta sino ad oggi, nell'ambito del primo piano quinquennale delle Ferrovie, l'attenzione del Ministero si è concentrata nel Mezzogiorno unicamente in lavori di potenziamento delle principali linee esistenti, prescindendo da qualsiasi riesame della situazione della rete sia ai fini delle necessarie rettifiche a tracciati, che delle numerose carenze esistenti. Si sono ignorate, insomma, le esigenze di una vasta zona della Penisola ove è in atto e più ancora in prospettiva un processo di industrializzazione e di valorizzazione agricola.

Per dare un esempio, citerò che per andare da Bari a Taranto, stante il vizioso

andamento di quel tronco ferroviario, si impiegano generalmente ben tre ore, per compiere poco meno di 100 chilometri, a meno che non si usino le littorine leggere. Aggiungerò che alcuni dei tronchi ferroviari che sono considerati dei rami secchi potrebbero invece, ammodernati e raccordati ad altre linee mediante la costruzione di piccoli nuovi tronchi, collegare, con un secondo tracciato, la Campania alla Puglia.

Un altro problema che il Ministero non si decide a considerare riguarda il collegamento ferroviario della Puglia con Napoli e Roma. Il tronco Foggia-Caserta è non soltanto ancora ad un solo binario, ma caratterizzato da un andamento planimetrico e altimetrico vizioso, per cui è necessario rettificarlo. Attraverso le opportune modifiche e con la costruzione del doppio binario si accorcierebbero sensibilmente le distanze tra le suddette Regioni.

Anche la linea adriatica, cioè una delle linee longitudinali della Penisola di maggiore importanza per i collegamenti della parte orientale del Mezzogiorno con l'Alta-Italia, è ancora, per alcuni tratti, ad un solo binario e non è tutta elettrificata: occorre quindi completare su tutta la linea il raddoppio e procedere all'elettrificazione sino a Lecce. Recentemente, dopo molte sollecitazioni, si è iniziato il lavoro di raddoppio ma soltanto per alcuni tratti tra Bari e Lecce. Raccomando quindi all'onorevole Ministro che questi problemi — e in modo particolare quelli relativi alla Foggia-Napoli e alla linea adriatica — siano considerati nel nuovo piano quinquennale in corso di elaborazione, affinchè la realizzazione di queste opere non sia ancora rinviata a tempi migliori.

In merito ai problemi delle Ferrovie sui quali ho richiamato in modo particolare la sua attenzione le sottopongo, onorevole Ministro, il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dal senatore Genco, che mi auguro ella vorrà accogliere:

« Il Senato,

considerata la necessità di rendere sempre più efficienti le comunicazioni tra la Puglia, Napoli e Roma, e quelle tra la suddetta Regione e la Valle padana;

in considerazione anche delle prospettive di sviluppo industriale e di valorizzazione socio-economica di una tra le più promettenti aree del Mezzogiorno,

impegna il Governo ad includere nel nuovo piano quinquennale:

il raddoppio del binario, con le eventuali rettifiche di tracciato, sul tronco Foggia-Ariano-Benevento-Caserta;

nonchè il completamento del doppio binario, con relativa elettrificazione, della linea Adriatica fino a Lecce ».

Un altro argomento che desidero affrontare riguarda la situazione dell'aeroporto di Bari, per il quale, come ricorderà l'onorevole Ministro, in una precedente seduta, ebbi già a richiamare la sua attenzione ed ella ebbe a darmi degli affidamenti.

In tale circostanza io feci presente che dopo due o tre anni di procedure per gli espropri e per la compilazione del progetto di massima, finalmente si era dato mano all'inizio dei lavori per la realizzazione della nuova pista, che consentirà al capoluogo della Regione di potere avere in servizio gli aviogetti, valorizzando così l'aeroporto anche ai fini internazionali. Le ricordai però che rimaneva ancora insoluto il problema del nuovo radar, della nuova aerostazione e di tutti gli impianti di sicurezza, in quanto le apparecchiature attualmente esistenti non sono da considerarsi più idonee alle esigenze di un grande scalo aereo. Si discuteva, in quella seduta, del disegno di legge di finanziamento per gli aeroporti di Firenze e di altre città, ed io ne approfittai per chiederle di trovare la possibilità — o nelle pieghe del suo bilancio, o mediante un apposito disegno di legge — di assicurare l'ulteriore finanziamento anche per Bari, in modo che si potesse avviare subito l'inizio delle citate opere, senza delle quali la nuova pista rimarrebbe inutilizzabile.

Ella, ripeto, ebbe a darmi allora degli affidamenti per altro un po' generici: ma comunque promise il suo interessamento.

Desidero ora farle presente, onorevole Ministro, che i lavori della pista stanno per fermarsi, perchè non è stato restituito dal suo Ministero il progetto esecutivo di alcune opere che sono intimamente collegate alla costruzione stessa della pista. L'impresa minaccia di chiudere il cantiere e di licenziare gli operai.

Vorrei quindi pregarla, onorevole Ministro, ove fossero confermate le notizie che mi sono state fornite — e ritengo che lo siano — che ella dia disposizioni perchè, con la maggiore sollecitudine, si adempia a questa esigenza. Concludo rinnovandole la preghiera di provvedere a quant'altro necessario per porre l'aeroporto in condizione di piena efficienza, senza di che la città continuerebbe ad essere servita dagli apparecchi della società ATI, i quali non rispondono nè al crescente numero dei viaggiatori tra Bari e la Capitale, nè a quelle che sono le esigenze di sicurezza della navigazione aerea. A tal fine, d'accordo col collega Genco, ho presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

consapevole della posizione geo-politica della città di Bari, sede di una grande Fiera internazionale, sbocco di vaste correnti di traffici anche di Regioni limitrofe;

di fronte ai nuovi intralci che ritardano ancora una volta l'ultimazione della nuova pista dell'aeroporto di Palese;

nel mentre invita il Governo a rimuoverli con la maggiore urgenza,

lo impegna a reperire i fondi necessari perchè con l'entrata in funzione della pista, sia assicurata la costruzione della nuova stazione e di tutti i relativi impianti di sicurezza, sì da porre l'aeroporto in condizioni di piena efficienza in occasione dell'entrata in servizio degli aviogetti ».

L O M B A R D I . Io vorrei chiedere al Ministro alcuni chiarimenti su talune questioni, formulando apposite domande. La prima domanda riguarda il trasferimento alle Regioni delle funzioni amministrative centrali relative al settore dei trasporti. Vorrei sapere se è possibile avere notizie in proposito. La seconda domanda riguarda la situazione dell'aeroporto di Fiumicino, anche in relazione al disegno di legge n. 1112, relativo ad una nuova aerostazione, il cui *iter* si è arrestato, dopo la discussione generale. La terza domanda riguarda la riforma dell'azienda delle Ferrovie dello Stato. Ho sentito dire che è in preparazione uno specifico disegno di legge. Desidero conoscere gli indirizzi del Ministero in proposito.

G E N C O . Cercherò di essere breve, anche perchè qualche cosa che volevo dire è stata già detta dal senatore Crollalanza. Voglio anch'io ribadire la necessità del raddoppio della ferrovia Cervaro-Caserta. Potrei dire meglio, Foggia-Caserta, ma siccome il tratto Foggia-Cervaro, di otto chilometri, è già raddoppiato, dico solo Cervaro-Caserta: si tratta di circa 150 chilometri che è necessario raddoppiare per snellire, per sveltire il traffico tra la Puglia e Roma. Proprio ieri, in occasione di una frana verificatasi nei pressi della città di Benevento, ad Apice, in conseguenza della pioggia caduta nei giorni scorsi, i viaggiatori in partenza da Bari con destinazione Roma sono stati dirottati sul tratto Bari-Pescara-Sulmona-Roma, con un aumento di percorso di poco meno di 200 chilometri, e — incredibile ma vero! — con un supplemento di spesa. Un cittadino fa il biglietto per Roma. Poi, per effetto di un incidente accaduto sulla linea ferroviaria è costretto non solo a fare una deviazione e ad allungare il percorso, con notevole dispendio di tempo, ma deve anche pagare un supplemento di biglietto. Chi non ha accettato questa soluzione è stato costretto a scendere alla stazione di Apice, a fare in pullmann il tratto Apice-Aversa e ad Aversa trovare qualcuno dei treni provenienti dalla Sicilia, già stipati fino all'inverosimile, per raggiungere Roma. So che i viaggiatori che dovevano arrivare a Roma verso mezzanotte, sono arrivati tra le tre e le quattro, nel cuore della notte.

Tutto questo si ricollega alla carenza dei servizi aerei; se vi fosse stata una disponibilità di posti negli aerei, per lo meno una parte dei viaggiatori non sarebbe andata incontro a tanti disagi.

Tornando alle Ferrovie: questo raddoppio si impone, e sarebbe necessario fare anche qualche rettifica del tracciato in quella che è una zona molto tormentata, di argille plastiche, che comunque sono le più pericolose per i lavori stradali e ferroviari.

Ancora. Del raddoppio della Bari-Lecce si parla da anni. C'è stato anche, due o tre anni fa, un intervento della Cassa per il Mezzogiorno, ma senza alcun risultato. Si è fatto poco, si è appena cominciato ... Ma Lecce non è una delle ultime città d'Italia: c'è inoltre tutta la zona di Brindisi. Quindi, questo raddoppio della Bari-Lecce si impone.

Dovrei dire adesso qualche altra cosa anche della rete ferroviaria del Mezzogiorno. Per esempio, c'è una linea interna che collega lo Jonio con il Tirreno, ed è la Battipaglia-Metaponto-Taranto. È una linea sulla quale l'adozione delle motrici termiche ha prodotto un notevole miglioramento del traffico, però è una linea importantissima che deve essere senz'altro elettrificata. Io non contesterò la spesa occorrente per la nuova direttissima Firenze-Roma. È una linea veramente di grossa importanza. Però quando fu votata la legge relativa, ad iniziativa di parlamentari meridionali fu fatta un riserva per il 40 per cento di quella spesa per il Mezzogiorno. E questa riserva venne approvata dal Senato, ma di quella approvazione non si è saputo più niente. Sui 200 miliardi di quella legge, il 40 per cento sono 80 miliardi. Quegli ottanta miliardi potrebbero servire per l'elettrificazione della Battipaglia-Metaponto-Taranto.

La linea Bari-Taranto può essere percorsa in velocità solo in qualche tratto. Vi è il valico di Castellaneta con tracciato vizioso. Verso Taranto deve essere riesaminata, rettificata ed elettrificata, se necessario.

Ferrovie in concessione: vorrei fare una domanda che esige una risposta precisa. Noi abbiamo approvato anni fa — relatore io stesso — una legge di finanziamento alle ferrovie Calabro-Lucane, per il loro ammodernamento. Questo ammodernamento procede, sia pure lentamente, con la gestione del commissario governativo che in questo momento è un ingegnere della motorizzazione. In quella legge consentimmo all'amministrazione delle Ferrovie Calabro-Lucane di acquistare e gestire seggiovie. Ci riferivamo in particolare alla seggiovia che si trova a Camigliatello in Sila; fu detto che questa seggiovia sarebbe stata incamerata, assorbita. È una seggiovia costruita dalla Cassa per il Mezzogiorno, gestita dall'Opera Sila e doveva essere aggregata alle ferrovie Calabro-Lucane. A distanza di cinque anni dall'approvazione della legge non si è fatto ancora niente. Per contro, pare si sia fatta un'altra cosa, e vorrei sapere se la notizia corrisponde a verità; ma a me pare che sia proprio vera, perchè l'ho appresa da elementi locali. Cioè le ferrovie Calabro-Lucane hanno acquistato per 600 milioni di lire la stazione di autolinee di Cosenza. A Cosenza c'era, in una certa piazza, una stazione di autolinee, cui facevano capo tutte le linee provenienti da varie zone della Calabria. Era di proprietà privata. Ora le ferrovie Calabro-Lucane l'avrebbero acquistata per 600 milioni di lire. Questa operazione, comunque, non sarebbe stata fatta durante la sua gestione di Ministro ma vorrei sapere se quanto ho detto è vero dato che i fondi per l'ammodernamento delle ferrovie Calabro-Lucane non erano stanziati per questo, ma per altri scopi. Non dico se si sia fatto male o si sia fatto bene; dico soltanto che è stata disattesa la legge perchè con quella legge non intendevamo che ci si mettesse ad acquistare stazioni di autolinee o ad assorbire autolinee!

In merito alla ferrovia Bari-Barletta, inaugurata da pochi anni, non si può non riconoscerne l'utilità. Il servizio è assicurato da treni celeri che partono dalle rispettive stazioni ogni ora circa; v'è da rilevare, però, che essa difetta di mezzi di locomozione, sicchè si rende spesso necessario il distacco a metà percorso di una o più vetture che vengono aggregate al convoglio che procede in senso inverso. Per ovviare all'inconveniente, sarebbe sufficiente dotarla di qualche altra car-

rozza e motrice, come del resto è stato fatto con una spesa di poco conto per altri tratti ferroviari di particolare utilità.

Sul problema delle metropolitane, desidero richiamare l'attenzione del Ministro sul progetto della metropolitana collinare a Napoli, allo studio da 3-4 anni. Ricordo di aver presieduto, nella qualità di Sottosegretario, ad una riunione di amministratori locali (precidente della provincia, sindaco, assessori ai lavori pubblici comunale e provinciale), nel corso della quale il progetto fu da tutti sostenuto, anche perchè esso interesserebbe circa mezzo milione di cittadini che ogni giorno si devono spostare dalla zona del Vomero al centro. Ebbene, sono trascorsi quasi due anin e mezzo da quelle riunioni e dello studio non si parla più.

In merito alla motorizzazione civile, non mi stancherò mai di ripetere che è stato un errore escludere dalla targatura i ciclomotori i quali, oltre ad essere i veicoli più pericolosi per la circolazione stradale, servono ad alimentare, in un certo senso, fenomeni di delinquenza giovanile come scippi e borseggi. E giacchè siamo in tema di targhe e quindi di circolazione, desidero richiamare l'attenzione del Ministro sull'opportunità di riscuotere la tassa di circolazione mediante un aumento del prezzo della benzina. L'occasione è tanto più propizia in quanto il Consiglio dei ministri si occuperà nella riunione di domani — per lo meno stando alle notizie in nostro possesso — proprio dell'eventuale aumento del prezzo del carburante. Una tale soluzione servirebbe anche a risolvere il problema dell'evasione della tassa di circolazione giacchè, a prescindere anche dai famosi bolli postali falsificati, si calcola che su 12 milioni circa di autoveicoli circolanti, soltanto 8-9 milioni siano in regola con la tassazione. Una analoga situazione si verrà tra due mesi a verificare per l'assicurazione obbligatoria, in conseguenza della quale le compagnie assicurative hanno già preannunziato un notevole aumento dei premi. Ebbene, io mi domando per quale ragione tutta la materia debba essere sotto la competenza del Ministero dell'industria senza che il Dicastero dei trasporti, che pur sovrintende a tutti i problemi collegati alla circolazione dei veicoli, non possa far sentire la sua voce.

Il Ministero dei trasporti deve poter dire qualcosa anche in merito alla *vexata quaestio* dell'attraversamento dello Stretto di Messina, per il cui studio ha già stanziato oltre 2 miliardi di lire. D'altra parte, poichè il ponte progettato servirà per la congiunzione sia stradale che ferroviaria del continente con la Sicilia, non si comprende perchè esso abbia in pratica abdicato al suo diritto primario, visto che l'iniziativa di nominare l'apposita commissione è stata già presa dal Ministero dei lavori pubblici. Eppure, le Ferrovie hanno un interesse primario alla realizzazione e alla utilizzazione dell'opera, interesse di cui non si può non tener conto.

Un'ultima osservazione riguarda l'aviazione civile. In occasione dell'approvazione — avvenuta circa un mese fa — della legge concernente lo stanziamento di 35 miliardi per la costruzione di tre nuovi aeroporti ed il completamento di taluni altri, a seguito di una mia richiesta fu data assicurazione da parte del Ministro che al compenso provvisorio ivi previsto per il personale dell'aviazione civile avrebbe avuto diritto anche il personale comandato da altre amministrazioni. Poichè ora vengo a sapere che la questione è ancora controversa, desidero sapere se i dipendenti che operano nel settore dell'aviazione civile si debbano dividere in figli (coloro che hanno diritto alle indennità speciali) e in figliastri (coloro che non ne hanno diritto); in altri termini, considerato che questo non era l'intendimento della nostra Commissione al momento dell'approvazione del disegno di legge citato, vorrei che il Ministro fornisse precise assicurazioni in proposito.

A I M O N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Innanzitutto ritengo sia giusto avanzare una piccola protesta, se così si può dire, sul modo in cui vengono discussi gli stati di previsione della spesa del bilancio dello Stato, un dibattito che si è ridotto ormai ad una vera e propria formalità. E non so, a questo punto, se valga veramente la pena di impegnarsi seriamente in una discussione del genere. Ho un po' l'impressione — mi scuserete la franchezza — che ci prendiamo in giro a vicenda sia nel modo come vengono presentate le rela-

zioni, sia nel modo di discussione dei bilanci.

P R E S I D E N T E . Credo che Ella possa dare atto che, per quanto riguarda la nostra Commissione, stiamo facendo miracoli per far sì che il dibattito si svolga nel modo migliore.

Ella sa che gli stati di previsione dell'entrata e della spesa sono stati trasmessi solo in questi giorni al Senato per cui — anticipate le relazioni, a fine di guadagnar tempo — non avremmo potuto cominciarne prima la discussione.

A I M O N I . Non ne faccio certamente una colpa a lei, signor Presidente.

Quanto ho lamentato ci mette in difficoltà nell'esaminare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che invece meriterebbe di essere discusso a fondo. A questo proposito vorrei fare osservare che, quando discutemmo il disegno di legge sul disavanzo delle ferrovie dello Stato per l'anno 1969 (e feci in quell'occasione un ampio intervento), mi fu detto che ero uscito dal tema e che occasione migliore per trattare certi argomenti si sarebbe presentata discutendo il bilancio del Ministero dei trasporti: oggi devo constatare che quella « occasione migliore » è diventata, invece, alquanto peggiore. Ritengo comunque ugualmente opportuno trattare alcuni problemi esposti dal relatore.

Considero la relazione del senatore Lucchi indubbiamente obiettiva in quanto tratta apertamente dei difetti, dei ritardi e delle carenze che ci sono state e denota una certa preoccupazione per queste manchevolezze. È una relazione che rinuncia ad assumere la funzione di difesa d'ufficio del Governo e della politica governativa nel campo dei trasporti e di questo va dato pienamente atto all'onorevole relatore.

Sulla situazione generale del bilancio ho avuto occasione già di dire altre volte — e chiedo scusa se insisto su questo — che esiste tra i vari tipi di trasporto un rapporto che deve essere valutato, regolato e disciplinato con urgenza, onorevole Ministro, mediante una politica i cui indirizzi siano capaci di coordinare e utilizzare tali settori di trasporto nella maniera più conveniente e rispondente alle esigenze dell'organizzazione della vita sociale e civile del Paese, in continua crescita, e alla politica di sviluppo democratico.

Ma sinora che cosa è stato fatto a questo riguardo? Solo una politica di interventi finanziari a sostegno dei vari settori dei trasporti, che ha assunto, però, un carattere generalizzato e ha provocato nei settori medesimi situazioni concorrenziali che vanno a danno dei tipi di trasporto che sono più lenti nella realizzazione delle opere per il rinnovamento e il rammodernamento, quindi in particolare delle ferrovie dello Stato. Nel settore dei trasporti pubblici abbiamo registrato errori e ritardi — che stiamo pagando e che sempre più pagheremo — mentre nel settore del trasporto privato abbiamo avuto notevoli spinte ed agevolazioni. Questo non ha creato soltanto situazioni di carattere concorrenziale a danno del trasporto pubblico, ma ha addirittura comportato una profonda modifica nella composizione del traffico in campo nazionale. Il settore della motorizzazione privata ha assorbito risorse enormi, risorse che una azione governativa saggia e previdente avrebbe potuto benissimo — affrontando in tempo la situazione con una politica di programmazione — devolvere ad altri settori, in modo particolare al settore del trasporto pubblico, con ciò evitando il caotico sviluppo che oggi registriamo nel sistema dei trasporti.

Si è già detto, tempo fa, discutendo il disegno di legge per il ripiano del disavanzo del bilancio delle Ferrovie dello Stato, che la situazione era veramente pesante; lo stato di previsione della spesa che stiamo esaminando conferma questo assunto. Come uscire da questa situazione? Non c'è dubbio che possiamo eliminare gradualmente le difficoltà derivanti da una situazione debitoria difficile, quale quella delle Ferrovie dello Stato, ricorrendo ad opere che siano di carattere generale, sì, ma tendenti a colmare i vuoti e a soddisfare le nuove esigenze del settore A questo scopo è sufficiente il piano decennale in corso? Certamente no, poichè per l'attuazione della seconda parte di esso si è già

speso il 65 per cento della somma stanziata, e si è attuato solo il 50 per cento dei programmi stabiliti.

Neanche questo piano quindi è sufficiente. Si dirà, però, che per mantenere gli impegni che sono stati assunti e per le nuove esigenze che si presentano in un paese in continua crescita, si è predisposto o è in corso di preparazione un piano pluriennale. Ma è in condizioni di dirci l'onorevole Ministro in cosa consista questo piano pluriennale? Noi non sappiamo ancora cosa sia o per lo meno, per quello che ci è dato conoscere, sembra che si tratti di un provvedimento certo insufficiente. Esso richiederebbe una spesa di 1.160 miliardi — si dice — dei quali 500 miliardi serviranno per il completamento del piano decennale che sta scadendo, 400 miliardi pare che debbano servire per le maggiori aree metropolitane e 160 miliardi per la costruzione della direttissima Roma-Firenze.

Se per caso il piano pluriennale fosse questo, io non penso che esso sia un provvedimento tale da poter soddisfare e risolvere le seguenti esigenze: quelle dei trasporti per i pendolari, dei trasporti per tutto il settore delle merci, del completamento del raddoppio di linee vitali, tuttora ad un solo binario e, infine, dell'ammodernamento, potenziamento e raddoppio delle linee parallele a quelle dorsali, già da tempo saturate. Ed io qui voglio di nuovo insistere indicando alcune soluzioni che ritengo sia assolutamente necessario adottare.

Si sostiene di quadruplicare il binario della linea ferroviaria ritenuta ormai satura: Milano-Brescia-Verona-Padova-Venezia. Invece di quadruplicare tale linea ferroviaria, perchè non si rende più efficiente, provvedendosi al raddoppio del binario e all'elettrificazione, la linea ferroviaria Milano-Codogno - Cremona - Mantova - Monselice - Padova - Venezia? Se osserviamo la carta geografica delle ferrovie, troviamo che quest'ultima linea è parallela alla prima e di percorso più breve; ed è certamente una linea che serve centri urbani già notevolmente sviluppati industrialmente, per cui si avrà un maggior numero di passeggeri ma soprattutto uno sviluppo del trasporto delle merci. E insisto ancora nel dire quello che ho già altre volte detto: perchè non si fa uno sforzo per collegare l'Europa centrale in via più diretta e più breve col mare Tirreno? L'autostrada del Brennero corre parallelamente alla ferrovia Brennero-Verona-Bologna; si tratta di arteria stradale molto bella, che certamente farà concorrenza alla ferrovia. Perchè non fare di tutto affinchè la linea ferroviaria Brennero-Bologna sia sistemata diversamente e risponda alle esigenze dei tempi moderni, tenendo anche conto del fatto che parallelamente ad essa corre tale autostrada? E aggiungo: perchè non potenziare con doppio binario ed elettrificazione la linea Verona-Mantova-Parma-La Spezia, in modo da avere un collegamento più diretto ed abbastanza breve, come ho detto prima, col mare Tirreno?

Non sono cose che propongo io per la prima volta, son cose che si dicono già da tempo. Nè mi si può accusare di rivendicare esigenze di carattere locale perchè si tratta di ristrutturazioni ferroviarie a vantaggio di diversi settori dell'economa italiana e di interessi di varie regioni dell'Italia settentrionale.

Mi si permetta di insistere anche su un'altra linea ferroviaria che io ritengo pure fondamentale. Mi riferisco al collegamento della linea del Brennero con il mare Adriatico. Si può collegare il Brennero con Rimini partendo da Verona, con la linea Verona-Mantova-Suzzara-Ferrara-Rimini, che è brevissima; occorre solo statalizzare e potenziare col raddoppio una tratta attualmente in concessione, la Suzzara-Ferrara. Anche questa, ripeto, è una soluzione da ritenersi fondamentale. Siamo in un momento in cui il turismo è sviluppatissimo, queste opere servono ad incrementare ulteriormente il turismo che porta alle casse dello Stato miliardi che servono ad equilibrare la bilancia commerciale.

Si impone poi un radicale potenziamento dei servizi ferroviari del Sud, l'adeguamento degli impianti ferroviari meridionali.

Io ho voluto indicare alcuni di questi problemi per mettere in evidenza gli sforzi che si devono compiere per potenziare le Ferrovie e ammodernare l'assetto ferroviario del Paese.

Operare in questo modo significa dare all'Azienda ferroviaria una prospettiva migliore, che la può mettere non dico all'attivo ma certamente in condizione di non aver più modo e ragione di ricorrere a certi provvedimenti del genere di quelli che abbiamo approvato alcuni giorni fa circa il ripiano del disavanzo delle Ferrovie dello Stato.

Mi sia concesso di arrivare alle conclusioni indicando le stesse cose che esposi in occasione della discussione del disegno di legge per il ripiano del disavanzo del bilancio delle Ferrovie.

È necessaria, signor Ministro, è assolutamente necessaria una politica di finanziamenti pubblici, nonchè una riforma dell'attuale legislazione che garantisca la priorità del mezzo pubblico e consenta di giungere alla formulazione di un piano dei trasporti anche con la partecipazione delle Regioni. Occorre rafforzare i poteri d'intervento del Parlamento e delle aziende collettive locali. Per una visione unitaria dei trasporti necessita anche realizzare una riforma dell'organizzazione dei vari ministeri che si occupano dei trasporti e delle vie di comunicazione. Ciò deve portare al decentramento di gran parte della materia dei trasporti alle Regioni e all'unificazione dei rimanenti compiti in un unico Ministero, in modo da avere all'interno di questo, cioè del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, quel momento unificatore della politica dei trasporti che oggi manca. Questa è la sostanza del problema.

L'azione di decentramento va fatta anche per un altro motivo. L'Azienda ferroviaria, così come è organizzata oggi, non regge, non risponde alle esigenze del momento. I compartimenti ferroviari devono avere maggiore autonomia; deve cessare questo modo di far calare dall'alto i piccoli come i grandi ordini. In ogni compartimento si presenta una situazione diversa, per cui deve essere dato agli organi direttivi di ogni compartimento la possibilità di godere di una certa autonomia per poter essere più coerenti alle realtà locali e muoversi più rapidamente. Spero che ci venga offerta la possibilità di fare una discussione anche su questo argomento.

Il fine da raggiungere è quello di realizzare un vero e proprio potenziamento e ammodernamento di tutta la rete ferroviaria dello Stato, senza escludere la soluzione dei problemi delle linee secondarie a scarso traffico e dei cosiddetti « rami secchi ». Cerchiamo di venir fuori da questa difficile situazione, facendo tutto quello che bisogna fare, operando in stretto coordinamento con le Regioni. Si esamini con le Regioni, con gli Enti locali, quali sono veramente i « rami secchi » e le linee a scarso traffico e assieme agli amministratori locali, che sono a contatto diretto con le popolazioni e le loro esigenze, si veda di risolvere in modo adeguato questi problemi.

Delle grosse questioni sorgono anche per quanto riguarda il problema dei pendolari, per il quale si elevano proteste, si formulano ordini del giorno, si presentano interrogazioni. Bisogna affrontare e risolvere con urgenza questo grave problema. Ai pendolari occorre dare la possibilità di recarsi sul luogo del lavoro impiegando minor tempo e con maggiore comodità. Ciò significa occuparsi anche dei treni locali e non fare solo la politica dei treni di lusso e dei rapidi. Credo che dovrebbe almeno insegnarci qualche cosa ciò che in questo settore si sta facendo in altri paesi, in modo particolare nella Germania occidentale, ove gli operai e gli impiegati hanno la possibilità di recarsi al loro lavoro spendendo meno danaro e occupando minor tempo.

C'è poi da affrontare il problema dei collegamenti fra la ferrovia e i servizi urbani, che si connette col problema del decongestionamento dei centri urbani e delle aree metropolitane. A questo proposito, e per quanto riguarda le questioni generali, noi del Gruppo comunista abbiamo presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerata l'esigenza di 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 regioni, agli enti, alle aziende, ai consorzi,

nuovi poteri decisionali e responsabilità in campo economico;

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

invita il Governo:

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

2) 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, della Regione, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, 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 predisporre gli atti necessari per unificare nel Ministero dei trasporti i poteri decisionali su tutta la politica generale del settore, in grado di definire indirizzi, scelte fondamentali ed investimenti, e a trasferire alle regioni i poteri loro conferiti dalla Costituzione.

Lo stesso ordine del giorno fu da noi presentato l'anno scorso. Ebbene, di tutto questo cosa è stato fatto? Niente. Eppure ella, onorevole Ministro, l'aveva accolto, ad eccezione del quarto punto.

Io sono convinto — e sono altrettanto sicuro che tutti gli onorevoli colleghi siano convinti come me — che più queste soluzioni si rimandano e più si aggrava la situazione generale del sistema dei trasporti. Noi indichiamo soluzioni che riteniamo urgenti e necessarie. Vogliamo sperare che i problemi siano affrontati, e faremo di tutto, senza stancarci, perchè siano risolti. Ci spiace che ci venga detto che ci ripetiamo, ma la colpa non è nostra. È di chi ci mette in condizioni di riperteci, cioè del Governo e della Maggioranza che lo sostiene, che non fanno quello che si deve fare.

Aviazione civile. Discutendo in questa Commissione, del disegno di legge che stanzia fondi per la costruzione degli aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento, dissi che era in atto uno sviluppo notevole del traffico aereo, sia nelle merci che nei passeggeri. A questo sviluppo del traffico aereo non corrisponde in maniera adeguata l'attuale situazione delle strutture, delle attrezzature e delle infrastrutture. E aggiunsi che c'è una grave carenza nelle attrezzature necessarie alla sicurezza del volo, perchè l'aviazione civile in Italia è controllata soltanto da tre radar, di cui due a Roma e uno a Milano. La stessa carenza non esiste nelle attrezzature relative alla sicurezza del volo nel campo dell'aviazione militare. Ed è bene che sia così. Però altrettanto bene attrezzata dovrebbe essere in tale settore l'aviazione civile. Il bilancio non dice niente di tutto questo. Mi si dirà che i bilanci non servono a questo, perchè a sostanziarli, a dare loro contenuto, sono le leggi che noi approviamo nel corso del mandato di legislatura. D'accordo. Ma se continuiamo a fare delle « leggine » e non affrontiamo le leggi fondamentali che modificano le strutture, che danno sostanza e contenuti diversi ai bilanci dello Stato, saremo sempre nelle stesse condizioni.

Che cosa facciamo per adeguare le attrezzature e le infrastrutture allo sviluppo del traffico aereo, perchè sia potenziato in maniera da mettersi sullo stesso piano delle grandi compagnie europee e internazionali?

Personale dell'aviazione civile: tra le cose che non vanno c'è anche il problema del personale dell'aviazione civile. Questo personale non è trattato in maniera adeguata ed è anche insufficiente, come numero, a

far fronte ai sempre più estesi compiti derivanti dallo sviluppo del traffico aereo. Per fare un esempio: mancano gli assistenti di volo, e al loro posto viene utilizzato personale impiegato a terra, che non sa quali sono i compiti degli assistenti stessi. E questo avviene soprattutto da parte di certe società come la ATI o altre che sono collegate con l'Alitalia. Tale sistema di assegnazione di mansioni preoccupa notevolmente gli utenti, i passeggeri.

Problema dei contratti a termine. Non può essere assunto personale con contratto a termine. Bisogna definire questo rapporto di lavoro. Il prestatore d'opera, quando è assunto, deve sentirsi sicuro, avere un rapporto definito di impiego, di lavoro stabile.

Ultima questione è il disegno di legge che è stato presentato per il riconoscimento giuridico degli assistenti di volo. Era stato messo all'ordine del giorno della nostra Commissione. Il Sottosegretario, non ricordo in quale seduta, chiese di rinviarne temporaneamente il dibattito perchè il Ministero stava provvedendo, o stava studiando un disegno di legge che avrebbe presentato nel più breve tempo possibile. Sono passati oltre sei mesi e il disegno di legge non è ancora venuto al nostro esame. E poichè nella legislatura passata si usò lo stesso sistema, mi domando e domando: si vuol forse fare la stessa cosa anche ora per non approvare il disegno di legge già presentato? Io credo che non sia giusto far così. Se il disegno di legge non va si dice no, motivando la posizione assunta, se invece può andare bisogna riuscire a trovare il modo per farlo discutere e approvare. È un disegno di legge che non comporta onere alcuno a carico del bilancio dello Stato. Si tratta soltanto di dare un riconoscimento giuridico a detto personale, e soprattutto di evitare che le compagnie di volo tengano questo personale in condizioni che non sono certamente dignitose.

D E M A T T E I S . Io credo che il problema dei trasporti sia stato trattato con ampiezza. Esaminato il bilancio, devo comunque esprimere alcune insoddisfazioni, anche se in definitiva, il giudizio complessivo che sarà da me dato risulterà positivo. Le insoddisfazioni riguardano l'enorme divario che ho dovuto notare tra le spese correnti e le spese in conto capitale. Vi è un divario veramente sensibile, anche se le spese in conto capitale, o di investimento, salgono poi di 16 miliardi e arrivano a circa 30 per effetto di alcune leggi speciali richiamate a pagina 11 dello stato di previsione. Dicevo insoddisfazione, perchè mi pare che avremmo dovuto attenderci, quanto meno, la giusta percentuale di investimenti in correlazione ai 200 miliardi impegnati per la costruzione del quadruplo binario Roma-Firenze.

Mi pare, se non vado errato, che il 40 per cento degli investimenti pubblici debba essere impegnato per l'Italia meridionale in base ad una legge da noi approvata. Ora, se queste leggi le applichiamo, è un conto; se poi invece le facciamo solo per prendere in giro — scusatemi l'espressione — i cittadini dell'Italia meridionale (giacchè tutto si risolve, anche in prospettiva, in favore dell'Italia settentrionale), allora mi pare che non si possa più parlare nè di politica meridionalistica nè di investimenti nel Sud, perchè tutto ciò che viene investito nel Sud non è altro che qualche molecola che resta degli investimenti effettuati nel Nord.

Io mi sarei atteso, ripeto, o la presentazione di un apposito provvedimento o la iscrizione in bilancio di un impegno di 80 miliardi per l'Italia meridionale; e certamente con quegli 80 miliardi avremmo risolto alcuni dei problemi di cui si parla da decenni: per esempio, il problema — cui ha accennato anche il collega Crollalanza — del famoso raddoppio della Bari-Lecce, che serve poi a collegare meglio i servizi per il Centro e per il Nord.

Recentemente — e anche questo ha destato la mia meraviglia — lo stesso Ministro ha dato assicurazione che ormai il problema si avviava a soluzione, partendo da Brindisi. Ma io non vedo perchè non debba farsi un piano organico del raddoppio; perchè, se di raddoppio noi dobbiamo parlare, dobbiamo necessariamente partire da Lecce, che non è città seconda a nessun'altra per cultura, per capacità, per impegno. Se voglia-

mo effettivamente fare una politica seria nei confronti del Meridione, dobbiamo partire dal Meridione e cioè dal capo di Leuca, per portarci poi verso il Centro e quindi verso il Nord. Se tutto invece si riduce — come dicevo — ad una presa in giro, allora dichiaro che io prossimamente non voterò più in favore di provvedimenti che non rispecchino l'applicazione della politica che noi intendiamo fare e delle stesse leggi vigenti.

Ho letto anche recentemente sulla stampa, onorevole Ministro, che ella ha dato assicurazione che i lavori per il raddoppio del binario in oggetto, a partire da Brindisi, sarebbero stati presto iniziati. È vero che questo provvedimento lo ha provocato un altro Ministro, cioè l'onorevole Caiati quando era Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, ma non ho mai potuto giustificare il fatto che lo stesso ministro Caiati, che pure era deputato della circoscrizione Lecce-Brindisi-Taranto, per il solo fatto di risiedere egli a Brindisi, abbia potuto far dare inzio ai lavori da Brindisi, senza tener conto che alle spalle di Brindisi vi è la provincia di Lecce; a meno che questo non rappresenti la concretizzazione di un piano preordinato di esclusione della provincia di Lecce dal raddoppio della linea ferroviaria; ed allora si dovrebbe parlare solo di raddoppio della Bari-Brindisi e non del raddoppio della Bari-Lecce.

Per le spese in conto capitale o di investimento noi troviamo nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile soltanto 16.536 milioni, ai quali poi si aggiungono gli accantonamenti per la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento, per l'ammodernamento delle ferrovie Nord-Milano, per i maggiori oneri sopravvenuti nella costruzione della ferrovia metropolitana di Roma e via discorrendo; non troviamo invece nulla per quanto attiene agli investimenti nell'Italia meridionale, tranne il modesto contributo per la costruzione della ferrovia Circumflegrea e per l'ammodernamento della ferrovia Cumana, nonchè per l'ammodernamento e il potenziamento delle funicolari di Napoli.

Il collega Aimoni ha detto che in ordine allo sviluppo turistico sarebbe opportuno rendere duplice anche il binario per collegare Verona con Rimini; ma noi non ci dobbiamo limitare a guardare sempre a Rimini, che non ha più capacità ricettive, mentre ci sono tutte le coste del Sud, del Salento in particolare, che hanno invece tanta e tanta capacità ricettiva. Io non comprendo perchè il discorso non debba essere unanime in questo senso, giacchè il Sud è ugualmente Italia e i cittadini del Sud, gli elettori, gli amministrati del Sud sono come i cittadini, gli elettori e gli amministrati del Nord. Io ritengo che gli uni valgano quanto gli altri; dobbiamo anzi sentirci maggiormente impegnati per lo sviluppo economico e sociale del Sud.

Vorrei poi dire qualche parola per quanto attiene alle ferrovie in concessione, che interessano maggiormente la provincia di Lecce. Il grosso delle linee ferroviarie della provincia di Lecce, infatti, è gestito dalla ferrovia del Sud-Est, che credo sia la seconda in Italia in concessione, dopo la ferrovia Nord-Milano.

Dobbiamo avere un orientamento chiaro per queste ferrovie in concessione. O noi ci decidiamo ad assorbirle (nel qual caso dobbiamo provvedere ad un ammodernamento serio e concreto), oppure, se questo non intendiamo fare o riteniamo che non si possa fare, dobbiamo evitare che queste ferrovie continuino a languire. Quindi occorre scegliere un tipo di politica: quello della statizzazione, così come si è fatto per le ferrovie Calabro-Lucane, oppure, se si deve andare avanti in questo modo, quella dell'intervento decisivo, perchè bisogna rendersi conto che non si può tappare un buco oggi lasciando permanere la possibilità che domani se ne apra uno più grosso. Il Ministro dei trasporti dovrebbe affrontare questo problema nella sua interezza, anche perchè di quelle ferrovie interessano alcuni tratti che sono stati identificati come « rami secchi » e che io invece oggi ritengo possano diventare rami verdi. Specie dopo l'impegno che il Club Méditerranée sta mettendo per Otranto, dove dovrebbe sorgere addirittura una nuova città e dove dovremmo

avere un afflusso sensibile di turisti. Anche per questo io non credo che si possa più parlare di « rami secchi », ma si debba parlare invece di rami verdi. Però per rinverdire questi rami è necessario che le ferrovie vengano ammodernate e rese più funzionali ed efficienti; occorre, in altri termini, che i servizi ferroviari siano più rispondenti alle esigenze moderne.

Questo io ho voluto dire qui per sommi capi: se mi sarà concesso, svilupperò meglio il mio intervento in Aula, per modo che l'onorevole Ministro abbia una cognizione più ampia del problema dei trasporti nell'Italia meridionale. Se intendiamo fare una politica per lo sviluppo del Sud, facciamola sul serio. Eviteremo così di mettere quasi in berlina i meridionali e i due rami del Parlamento.

P I C C O L O . Signor Presidente ed onorevole Ministro, desidero brevemente richiamare l'attenzione del Governo su un problema che riguarda una parte molto importante della Campania, non solo della provincia di Napoli. Mi riferisco alle ferrovie in concessione, e specialmente a quella Circumvesuviana.

Non ho visto — a meno che non mi sia sfuggito — nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nessuno stanziamento particolare per l'ammodernamento di queste ferrovie in concessione. Per la Circumvesuviana sono stati stanziati a questo fine dei fondi nelle passate gestioni, ed i relativi lavori sono ancora in corso. Ma io debbo rilevare che questa linea — che, ripeto, non riguarda soltanto la provincia di Napoli, in quanto essa si estende fino alle zone dell'Irpinia, cioè della provincia di Avellino, come alle zone del Salernitano, cioè fino a Sarno — interessa la vita perlomeno di circa tre milioni di abitanti.

Ora queste ferrovie in concessione, che assolvono veramente ad una funzione molto importante, per cui non sono sostituibili con altri mezzi di trasporto, hanno funzionato come hanno potuto fino a qualche tempo fa; adesso sono in corso dei lavori di ammodernamento e le popolazioni interessate sono liete che si sia finalmente rivolto lo sguardo in tale direzione. Esse, però, non possono condividere l'impostazione di tale ammodernamento, in quanto esso, trascurando le necessità fondamentali delle varie comunità, divide in due i centri attraversati, per cui finisce per danneggiarli. La ferrovia suindicata, infatti, attraversa uno dopo l'altro centri di 20-30-40 mila abitanti senza soluzione di continuità: in pratica si tratta di tutto il Golfo di Napoli che va dal capoluogo fino a Castellammare e a Sorrento da una parte e dall'altra parte, con la linea intermedia, fino a Nola, Baiano, alla zona dell'Irpinia e poi a Sarno e alla provincia di Salerno.

Se, dunque, è vero che la rapidità, la maggiore frequenza di treni, l'ammodernamento degli impianti costituisce un fatto positivo, occorre tener conto anche dell'economia delle zone attraversate. Mi pare doveroso, infatti, tener presente un principio indiscutibile: che non sono le popolazioni al servizio delle ferrovie, ma queste al servizio delle prime. Il problema è già stato recentemente richiamato all'attenzione del Ministro da un ordine del giorno votato da una assemblea che ha visto riuniti quasi 20 sindaci della zona, i quali si erano visti costruire nuove strutture nel pieno dei centri abitati, peraltro senza essere stati neppure interpellati. Di qui l'insorgere di vertenze che sono tuttora pendenti dinanzi al Consiglio di Stato. Eppure mi sembra che non si possano attuare opere urbanistiche, sia pure di pertinenza delle Ferrovie dello Stato, indipendentemente ed in dispregio delle autonomie locali: occorre perlomeno chiedere un'autorizzazione, se non una licenza formale, ai sindaci competenti, onde procedere d'intesa con le amministrazioni locali.

Ripeto, il sistema posto in atto, di costruire ponti o sovrapassaggi tra gruppi di fabbricati, in mezzo ad agglomerati urbani, dividendo coì interi paesi in due parti, pregiudica inevitabilmente l'economia locale e si rivela forse peggiore del male. Mi permetto, pertanto, di sottoporre il problema alla cortese attenzione dell'onorevole Ministro,

affinchè voglia vagliare attentamente la situazione e far sì che la trasformazione e l'ammodernamento delle opere infrastrutturali siano corrispondenti e compatibili con le esigenze delle popolazioni ed in armonia con lo sviluppo delle zone. Per la verità — come avemmo già occasione di dire — nessuna come queste zone avrebbe più titoli per chiedere una metropolitana provinciale o regionale. Mi rendo conto certamente delle spese ingenti che un'opera di tal genere comporterebbe, ma essa potrebbe anche essere realizzata gradualmente, per tratti successivi. Si potrebbe, in altri termini, procedere, per ora, all'ammodernamento indispensabile, impegnando le minori spese possibili e destinare la parte sostanziale, la più massiccia, degli stanziamenti all'impostazione di una organica trasformazione delle ferrovie esistenti. Non si dovrebbe escludere, cioè, l'opportunità di studiare un'eventuale ferrovia metropolitana, particolarmente utile in una zona i cui comuni, l'uno sull'altro, fanno registrare una popolazione talmente densa che non è più possibile tollerare passaggi di treni a distanza di pochi minuti, con tutte le conseguenze che essi comportano. I problemi sono dunque assai rilevanti ed occorre trovare per essi una soluzione urgente, se non si vuole che l'estremo disagio e lo stato di tensione in cui versano attualmente le popolazioni possano condurre a conseguenze molto gravi.

Desidero infine ricordare al Ministro (la qual cosa farà certamente anche il collega Abenante, di cui sono certo di interpretare il pensiero) la questione degli assuntori, in merito alla quale ho presentato già da oltre due anni un disegno di legge, mentre altro provvedimento è stato presentato dal senatore Abenante e da altri colleghi. Ebbene, ci è stato detto di soprassedere, per la loro discussione, perchè il Governo aveva per parte sua approntato un disegno di legge organico. Tale invito è stato da noi accolto. Speriamo ora che esso sia portato all'esame del Parlamento prima della scadenza dell'attuale legislatura, giacchè il personale in questione si trova in condizioni di estremo disagio ed attende già da lunghi anni giustizia da parte del Governo.

A B E N A N T E . Onorevole Presidente, è estremamente difficile affrontare con serietà il dibattito sul bilancio di un Ministero così importante come quello dei trasporti — la cui poliedricità di interventi interessa settori decisivi dell'economia nazionale — sprovvisti della documentazone necessaria. Desidero quindi rivolgere un invito — ed il discorso più che al Ministro è diretto alla Presidenza della nostra Commissione — ad adoperarsi affinchè in futuro siano messi a disposizione di tutti gli strumenti idonei, in particolare i resoconti di alcuni provvedimenti determinanti che costituiscono il presupposto della discussione. Del resto, gli stessi interventi dei senatori Genco, Crollalanza e di altri colleghi hanno riproposto con forza tale necessità.

È difficile intervenire, perchè ormai non si tratta più di avviare un discorso intorno a problemi particolari di questo o quel settore. Certo è che la prima considerazione in ordine allo stato di previsione della spesa che il Governo ci propone è che si tratta di un bilancio di sole spese correnti e che non si trova traccia, per esempio, del piano pluriennale delle ferrovie, di cui non siamo ancora a conoscenza. È possibile, nel momento in cui nel Paese si inizia il discorso di uno spostamento delle risorse verso i servizi sociali, quali sono quelli di pertinenza del Ministero dei trasporti, presentare uno stato di previsione della spesa fatta soprattutto di spese correnti? Come è possibile che nel bilancio non si affronti il discorso del coordinamento dei vari tipi di trasporto, che pur rappresenta uno dei punti fondamentali per l'economia del nostro Paese? Di fronte alla drammaticità del problema dei trasporti, al traffico delle città, ai problemi della motorizzazione privata, di fronte alla prospettiva della concentrazione della popolazione in ben definite aree urbane, quali sono le ipotesi di ristrutturazione del trasporto collettivo nel nostro Paese per soddisfare la domanda che si fa sempre più pressante? Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti di tutto questo non si parla.

Non mi interessa sapere se vanno più o meno bene gli aeroporti o i trasporti in

concessione: a me interessa comprendere la *ratio* di una nuova politica dei trasporti, che, tenendo presenti gli obiettivi che ormai la società si pone e le richieste che vengono dalla società, dia una risposta organica ed unitaria. Nello stato di previsione questo non c'è. A me non interessa il miliardo in più o in meno ed interessa anche poco se a Napoli ci debba essere o no un altro aeroporto, perchè il discorso da fare non è questo: il punto fondamentale è di sapere come questo aeroporto si colleghi col piano generale degli aeroporti, con tutte le altre esigenze nel settore dei trasporti della città di Napoli.

Da qui derivano il giudizio negativo e, soprattutto, una valutazione politica di fondo. Se il bilancio è lo strumento fondamentale su cui si sviluppa poi tutta la politica economica del Paese, dovrebbe essere corredato dalla menzione dei provvedimenti attraverso i quali pervenire all'attuazione di questa politica, che non si può risolvere, evidentemente, solo in un ulteriore piano pluriennale di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato.

Un'altra considerazione riguarda il problema della unitarietà degli indirizzi, che è un problema a livello nazionale e a livello locale. Dicevo della prospettiva di una sempre maggiore concentrazione della popolazione nelle aree urbane; ma già oggi, con i nuovi poteri che la Costituzione affida alle Regioni, si formulano ipotesi di assetto urbanistico e territoriale che pongono compiti nuovi all'Amministrazione dei trasporti. Per esempio, a Napoli si prospetta il discorso dello spostamento di attività industriali e di insediamenti urbani all'interno rispetto alla fascia costiera. Quali sono, dunque, le ipotesi di ristrutturazione non solo dell'Amministrazione in ordine al trasferimento dei poteri, ma di tutta la rete dei trasporti pubblici e delle stesse Ferrovie dello Stato per soddisfare queste esigenze che si verificheranno a Napoli come nelle altre zone del nostro Paese? Porre unitariamente il problema dei trasporti rappresenta una necessità indifferibile; a questo fine occorre soprattutto una volontà politica, indipendentemente dall'impegno per la spesa. È in questo quadro che si deve porre, per esempio, il problema della Circumvesuviana — rilevato dal senatore Piccolo — una linea che, pur servendo tre province, è mantenuta tuttora con uno scartamento inferiore a quello delle Ferrovie dello Stato, per la quale, quindi, non si è stabilito il presupposto fondamentale per il suo coordinamento con tutte le altre linee, che sono a scartamento normale. In una città come Napoli, che conta un milione di abitanti e che ha un fenomeno intensissimo di pendolari, gli sportelli della ferrovia chiudono ancora i battenti alle ore 21: è possibile mantenere questo rapporto con l'utente? È evidente che, partendo da una concezione aziendalistica, senza collegarsi ad una visione più larga, si arriva alla prevaricazione dei poteri comunali. Invece, nel contesto di una visione organica del problema dei trasporti, gli elementi di contraddizione di questa situazione sarebbero venuti certamente meno.

Ultime considerazioni. Mi associo alla richiesta del collega Lombardi di informazioni circa i provvedimenti di trasferimento dei poteri alle Regioni nel settore dei trasporti. Mi associo anche alla sollecitazione del collega Piccolo per quanto riguarda i disegni di legge concernenti gli assuntori delle Ferrovie in concessione. È una vecchia questione, quest'ultima: diventa quasi un fatto immorale l'avere risolto il problema per le Ferrovie dello Stato e mantenere ancora una disparità di trattamento per i dipendenti delle ferrovie in concessione che, oltretutto, sono i peggio trattati, e che soffrono di una situazione certamente insostenibile.

V E N T U R I . Vorrei chiedere al Ministro notizie in merito agli appalti delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo già avuto una serie di scioperi articolati della categoria. In questi giorni abbiamo sentito che ci sono minacce di tutti i ferrovieri per quanto riguarda il problema degli appalti. Vorrei avere qualche notizia in proposito.

Il senatore Raia ed io presentiamo inoltre il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerato che tutte le autostrade del Meridione non dovrebbero essere a pagamento;

considerata altresì la precaria situazione economico-sociale della Sicilia,

invita il Governo ad esaminare con la dovuta attenzione la possibilità di esentare tutti gli automezzi in transito da e per la Sicilia dal pagamento del prezzo del trasporto sui traghetti in servizio nello Stretto di Messina e dal pagamento dei pedaggi sulle autostrade nazionali ».

SAMMARTINO. Quando ci apprestiamo ogni anno ad esaminare il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ricorrono sempre gli stessi argomenti e, è doloroso constatarlo, purtroppo restano insoluti determinati problemi, e sono sempre gli stessi. È persino commovente il coro a favore dei servizi, soprattutto ferroviari, dell'Italia meridionale, ma si parla sempre delle Calabro-Lucane, del raddoppio dell'Adriatica, fino a Brindisi-Lecce, delle ferrovie della Sicilia, e così via. Il che dice che non c'è mai stata — è doloroso doverlo constatare — una politica che abbia avvertito veramente che in Italia la situazione dei trasporti è sempre ancora grave. Nel 1962, quando finalmente la classe dirigente politica dell'epoca si decise a varare il piano decennale di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie, eravamo già in ritardo. E siamo rimasti in ritardo perchè l'erogazione dei fondi di quel piano decennale ha subto dei fermi e degli ostacoli ben noti a chi ha avuto l'onore di far parte sempre della Commissione trasporti della Camera o del Senato. Sappiamo come i fondi, via via esauriti, venivano poi integrati col contagocce, e quasi a voler soddisfare esigenze non proprio preminenti. Voglio dire che, mentre ad altri problemi ugualmente urgenti e centrali nella vita economica e sociale della Nazione si sta dando il posto che meritano e l'attenzione che meritano, si ha sempre l'impressione che sul problema dei trasporti ci si induca ad attenzioni soltanto marginali. Usciamo da una settimana, in Italia, che è stata una settimana di autentica passione. È doloroso constatarlo: i giornali ci dicono che sulle strade d'Italia, nei tre giorni pasquali, hanno lasciato la vita 150 persone per incidenti stradali. Bisogna invece ammirare lo spettacolo che hanno dato le Ferrovie dello Stato: e cominciamo col dire grazie a quel personale dell'esercizio che si è sacrificato fino all'incredibile in questi giorni, dando finalmente alla Nazione l'esempio di lavoratori che hanno sostenuto per intero un peso impensabile. Di ritorno dalla mia Regione ho viaggiato, ieri sera, in una maniera che non fa veramente onore alla dignità umana. Ciò mi conferma che non siamo arrivati a comprendere per intero il problema dei trasporti ferroviari in Italia. L'utenza ritorna alla ferrovia come salvezza. Arriverà il giorno in cui ci chiederanno treni e vetture ferroviarie, e noi non potremo far fronte a queste richieste perchè — purtroppo devo dirlo, da meridionale — il Mezzogiorno non ha ancora tante industrie per la costruzione di vetture ferroviarie, e non riesce ad essere all'altezza dei compiti che gli derivano da quel famoso 40 per cento che, per legge, abbiamo sempre riconosciuto essere l'obbligo industriale del Mezzogiorno per fornire alla rete dello Stato italiano vetture ferroviarie. E il piano decennale rallenta. Doveva aver termine nel 1972; siamo nel 1971 e gradirei conoscere dal signor Ministro in quale fase siamo con la spesa, quanti miliardi ancora restano da spendere e qual è il suo programma. Perchè, ripeto, le Ferrovie devono adeguarsi ai tempi nuovi. Fino al '62 c'era chi aveva anticipato il funerale delle ferrovie. C'era chi cominciava a vergognarsi di viaggiare sul treno, perchè l'automobile rappresentava l'*optimum* per la libertà, l'indipendenza, l'autonomia, il prestigio dei viaggiatori.

Ora ci si annuncia un nuovo piano poliennale. Qui vorremmo comprendere se questo nuovo piano di 1.100 miliardi è orientato e schemato allo stesso sistema del prece-

dente, e se quindi noi continueremo ad aggravare il bilancio delle Ferrovie dello Stato. E se si dovrà sopperire alla spesa col ricorrere al mercato pubblico finanziario, lo aggraveremo oltretutto degli interessi da pagare al Tesoro. Perchè è questo il punto dolente del bilancio dei Trasporti e delle Ferrovie dello Stato: ogni anno lo si aggrava di oneri che non spettano alle Ferrovie dello Stato, bensì allo Stato. Il Ministero del tesoro in che misura ha pagato gli oneri extra-aziendali che le Ferrovie dello Stato esercitano a vantaggio di altre pubbliche amministrazioni?

Ho l'impressione che questo nuovo piano sarà la copia riveduta e non corretta del precedente.

Autostrade-ferrovie. Non è necessario che queste cose le dica soltanto chi dice sempre che le cose vanno male. Qui è evidente, e dobbiamo riconoscerlo tutti, che c'è stata la politica dei due pesi e due misure. Per fortuna ora si dice « basta » per le autostrade, in attesa che si veda che cosa verrà fuori dal piano delle Ferrovie.

La mia Regione è servita da un direttissimo che le Ferrovie dello Stato, quando ne fu chiesta l'istituzione, concessero così, come per obbedire a un capriccio elettoralistico, campanilistico. Ce lo diedero con una vettura sola; ma, dopo appena un mese, ne dovettero aggiungere una seconda. Adesso non bastano quattro vetture. Il che significa che le nostre popolazioni amano viaggiare con comodità e sicurezza. Malgrado lo sviluppo tecnologico il sistema ferroviario resta il solo sistema che garantisce margini di sicurezza nel viaggiare.

A I M O N I . Scusi l'interruzione: ieri ho viaggiato sulla « Freccia della laguna » ed ho potuto vedere con i miei occhi circa cinquanta persone che hanno fatto il viaggio da Venezia a Roma in piedi, pur avendo pagato regolarmente il biglietto e il supplemento rapido. Io domando: ci voleva tanto ad aggiungere un'altra vettura?

A B E N A N T E . Ma non ce ne sono! Neanche carri merci ci sono!

S A M M A R T I N O . L'Azienda delle ferrovie dello Stato sta facendo veramente uno sforzo notevole; però non è ancora al punto di sopperire alla domanda della popolazione italiana.

Ora il signor Ministro si compiaccia di volerci — a suo tempo, se non oggi — informare circa le linee fondamentali di questo nuovo piano, che sappiamo essere all'esame del CIPE e del quale il Parlamento ancora non ha preso visione, e di dirci se è vero che questo piano muove dalla ricerca di denaro sul mercato finanziario; se è così, il bilancio delle Ferrovie dello Stato sarà appesantito un'altra volta e noi ci troveremo a dover continuare su questa nota dolente della situazione passiva dell'Azienda ferroviaria, che appare come un'azienda fallimentare di fronte all'opinione pubblica mentre è lo stesso Stato che non paga quello che dovrebbe pagare alle Ferrovie dello Stato. È inutile nascondersi questa dolorosa verità.

Prima di concludere desidero richiamare l'attenzione del Ministro su un problema particolare del Molise. In questi giorni c'è in quella Regione uno stato di agitazione, di presciopero, da parte del personale ferroviario perchè con gli organici attuali non ce la fanno. Ho dovuto constatare di persona che veramente i macchinisti, il personale viaggiante, eccetera, in questi giorni hanno dato più di quello che avrebbero dovuto; ora essi sono al punto limite. Ci sono state anche delle riunioni in cui hanno dichiarato che, se non si provvederà, prima di tutto da parte del Compartimento di Napoli, di cui la rete ferroviaria del Molise fa parte e poi dal Ministero, si asterranno dal lavoro. A questo proposito, io mi permetto di dare, da uomo pubblico quale sono e da utente delle Ferrovie dello Stato, un suggerimento. Si ha l'impressione che nelle Ferrovie dello Stato si attribuisca ancora molto al vertice. Molte carenze sono da addebitarsi proprio a questo fatto. Il personale, i capi tronco, per esempio, non vengono mai sensiti sulla realtà di certi servizi. Non succede mai che il capo compartimento chieda loro, per esempio, perchè certi treni sono sempre vuoti mentre altri non

hanno vagoni sufficienti per i numerosi viaggiatori. Se ci fosse questa consultazione, si verrebbe a sapere che si potrebbe sopprimere un certo treno per aumentare il numero dei vagoni di un altro. Ora i capi compartimento e i vari direttori di divisione hanno dei poteri quasi assoluti, signor Ministro, e decidono troppo dall'alto; si informino invece presso il personale dipendente, facciano delle conferenze periodiche con i capi stazione responsabili dei centri maggiori di ogni compartimento. In fondo un compartimento non è geograficamente così vasto da non consentire un periodico contatto, uno scambio diretto di idee tra il capo compartimento e i vari dirigenti perchè si migliori il servizio così come l'utente chiede.

L'utenza ha ancora devozione per la ferrovia e se ne mostra gelosa. Il popolo italiano — lo ripeto ancora — sta ritornando all'uso del treno, lo sta invocando anche dove non c'è. Intanto si sono accantonati vecchi progetti perchè quando si parla di nuove ferrovie, si è presi per pazzi. Se si spendono fondi per altri obiettivi, si potranno anche spenderli per correggere vecchi tracciati ferroviari. Perchè devono essere tabù questi tracciati? Si sono infatti ammodernati vecchi tronchi ferroviari lasciando il tracciato tale e quale era in precedenza, perchè non si poteva correggere nemmeno una curva. Questo avvenne quando furono ricostruiti i tronchi distrutti dalla guerra: allora la Corte dei conti disse che il ripristino per i danni di guerra doveva essere semplicemente un ripristino della situazione esistente prima della guerra. Quindi, con una prospettiva piuttosto limitata, si ricostruirono tronchi ferroviari che magari non valeva la pena di ricostruire e comunque seguendo fedelissimamente lo schema di ferrovie che erano nate nel 1875-1880.

Perciò, signor Ministro, io mi rivolgo a lei, che così responsabilmente guida il settore dei trasporti in Italia, perchè disponga che i funzionari dell'alta dirigenza instaurino l'abitudine di maggiori contatti con i responsabili dei vari reparti nelle diverse zone della periferia. Solo così, io penso, si potranno correggere gli errori che vengono tante volte denunciati. Instaurando questo sistema di attingere alla base informazioni e consigli, sono convinto che si potrà molto migliorare il servizio ferroviario a vantaggio della collettività nazionale.

F A B R E T T I . Il dibattito svolto questa mattina ci lascia dubbiosi che ci sia veramente la volontà politica di operare per il miglioramento delle ferrovie. Io intendo risollevare qui il problema delle linee trasversali delle ferrovie, e in particolare della linea Roma-Ancona, sulla quale già ebbi occasione di richiamare l'attenzione del Governo l'anno scorso, nel corso del precedente dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti; il Ministro dell'epoca, l'onorevole Gaspari, nella replica assicurò che se ne sarebbe occupato, riconoscendo la necessità di adeguare ai tempi moderni la predetta linea, come pure quella Roma-Pescara. Ora non vi è dubbio che intanto le insufficienze e i disagi si sono accentuati ed occorre provvedere con urgenza.

Il collega Abenante ha prima sollevato il problema del coordinamento, ma si rende necessario un coordinamento non solo a livello nazionale ma anche a livello interregionale e regionale.

Il problema della ferrovia Ancona-Roma è oggi oggetto di un vastissimo dibattito perchè si avverte l'esigenza di un ammodernamento, di un potenziamento, del raddoppio dei binari, di un raddrizzamento del percorso di questa linea, che è una delle infrastrutture essenziali per lo sviluppo economico delle zone da essa servite. Si avverte anche l'esigenza di un coordinamento con la rete stradale e in particolare con il porto di Ancona, uno dei maggiori dell'Adriatico, che non dico sia del tutto isolato ma è collegato in modo assolutamente inadeguato alla possibilità che ha di diventare un polmone vitale e pulsante per uno sviluppo non solo dei traffici ma anche dell'economia di tutta la zona.

Ora, su questi problemi si sono svolti dei convegni, è stato mandato vario materiale al Ministero dei trasporti, si sono

fatte pressioni anche attraverso le Regioni, che pure hanno competenza nel campo dei trasporti: da tutto ciò doveva venir fuori un discorso politico responsabile, che fino adesso però non c'è stato, nonostante le sollecitazioni che provengono dalle popolazioni e dagli enti interessati.

Cito solo un dato. Io sono partito da Ancona questa mattina alle 7,05 e sono arrivato a Roma alle 11,05, impiegando quattro ore col treno più rapido e più veloce che esista su quella linea. Come volete che un servizio di questo tipo stimoli la frequenza degli utenti?

Tuttavia, nonostante queste difficoltà, deficienze e insoddisfazioni (il materiale rotabile è scadentissimo, mancano servizi di varia natura e manca la stessa sicurezza, dato che gli impianti frenanti sono vecchissimi, ormai obsoleti, e quindi pericolosissimi), la richiesta di mezzi ferroviari per il trasporto di uomini e di merci è in fase di espansione.

Ed allora perchè lasciare questa infrastruttura essenziale in uno stato così precario ed arretrato, con tutte le conseguenze economiche e sociali che ne derivano? Io non voglio approfondire qui il tema, onorevole Ministro. Al riguardo, però, ho presentato, con altri colleghi della zona, una interpellanza, la n. 423: le sarei molto grato se a questa interpellanza lei volesse dare una risposta in Aula, in modo che si possa conoscere esattamente il pensiero del Ministero dei trasporti in merito, date le continue sollecitazioni che vengono dalle popolazioni e dagli enti interessati. Le sarò grato se vorrà indicarci che cammino abbiano fatto le promesse dell'ex Ministro dei trasporti onorevole Gaspari, il quale diceva che il problema delle ferrovie trasversali era all'ordine del giorno, e come si pensa di inserire e di trattare tali ferrovie nel piano pluriennale.

Riallacciandomi alle considerazioni testè fatte dal collega De Matteis, infine, desidero ribadire anch'io che il Sud non comincia a Brindisi, ma molto più a nord, e che problemi pressanti sussistono anche per la longitudinale del versante adriatico. Non si comprende infatti perchè non si provvede a completare questo servizio essenziale raddoppiando anche il tratto Ancona-Pescara, come è già stato fatto da Pescara verso Foggia e Bari.

C R O L L A L A N Z A . Il colmo è che il Progetto '80 prevede una nuova ferrovia longitudinale lungo l'Adriatico!

P R E S I D E N T E . Non essendovi più iscritti a parlare, avendo il relatore rinunciato alla replica, do la parola al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, senatore Viglianesi, che ringrazio per aver partecipato al dibattito.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, devo anzitutto un vivo ringraziamento al senatore Lucchi per l'ampia relazione che ha dato motivo a tanti interventi i quali sono stati da me doverosamente annotati non tanto per facile ottimismo sulla possibilità di corrispondere a tutte le richieste avanzate, quanto per rafforzare le mie cognizioni e cercare con tutti gli sforzi umanamente possibili di attuare i provvedimenti più urgenti. Ringrazio quindi i senatori Perri, Crollalanza, Lombardi, Genco, Aimoni, De Matteis, Piccoli, Abenante, Sammartino e Fabretti per i contributi arrecati, che hanno lumeggiato la situazione di questo settore quale si presenta oggi in Italia. Situazione è inutile dirlo, di crisi non lieve — dobbiamo riconoscerlo —, al fondo della quale troviamo, in eguale misura, una certa eredità del passato, la necessità, ora divenuta pressante, di una regolamentazione del mercato, lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata e, sotto il profilo strutturale, la mancanza di un efficace coordinamento (come è stato lumeggiato da alcuni di voi), l'inadeguatezza degli strumenti operativi e la dispersione di competenze tra i vari organi statali.

Dirò subito che è fermo intendimento del Governo e mio particolare (ma forse dovrei dire: sarebbe fermo intendimento) approntare i rimedi richiesti dai singoli settori. Posso assicurare che recentemente ho

predisposto alcuni strumenti che ritengo siano idonei ad eliminare alcune delle cause profonde della crisi. Mi riferisco, in particolare, ai provvedimenti sull'autotrasporto merci, al quale accennerò in seguito, e sul Consiglio superiore dei trasporti.

Desidero, intanto, dare alcuni chiarimenti sul bilancio delle Ferrovie dello Stato che si presenta con un *deficit* di circa 385 miliardi. È questo un biglietto da visita che lascia perplessi, ma che richiede da parte mia un'illustrazione che vuole essere non tanto una giustificazione quanto una esposizione obiettiva di elementi e di dati che motivano, sotto il profilo economico e sociale, l'andamento deficitario della gestione ferroviaria. Del resto, quanto dirò a questo riguardo è il mantenimento di una promessa che ebbi a fare a questa stessa Commissione quando si discusse il disegno di legge per la copertura del disavanzo ferroviario per il 1969, cui ha accennato il senatore Aimoni.

Le cause del persistente squilibrio del bilancio ferroviario vanno attribuite da un lato all'impossibilità per l'Azienda delle ferrovie dello Stato di formulare prezzi di trasporto adeguati ai costi e strutturati in relazione alle reali e mutevoli condizioni di mercato, e dall'altro all'obbligo di esercitare linee e servizi non remunerativi dal punto di vista aziendale, nonchè ai vincoli di varia natura imposti all'Azienda nell'interesse della collettività; obblighi e vincoli che hanno determinato il progressivo deterioramento del bilancio ferroviario in quanto non hanno posto su un piano di parità concorrenziale i vari sistemi di trasporto.

Per quanto attiene all'impossibilità per l'Azienda di formulare prezzi di trasporto adeguati ai costi, devo rilevare che ancora oggi, malgrado le profonde trasformazioni avutesi sul mercato dei trasporti per effetto del sorgere di nuove tecniche, le tariffe ferroviarie italiane sono pressochè ancorate ai livelli del 1961 per le merci, e del 1963 per i viaggiatori; e ciò mentre le tariffe delle altre ferrovie europee hanno raggiunto un indice di rivalutazione che ne hanno portato il livello, in taluni casi, a circa il doppio di quelle delle corrispondenti tariffe italiane.

Penso che tutti noi siamo d'accordo sul fatto che motivi di politica economica generale e di carattere sociale non consentono di attuare gli adeguamenti tariffari opportuni che, anche se riconosciuti validi in rapporto ai costi e alle condizioni di mercato, turberebbero l'equilibrio economico generale; ma è altrettanto da riconoscere che le conseguenze di tale mancato adeguamento costituiscono una delle cause preponderanti dello squilibrio finanziario della gestione ferroviaria.

Per chiarezza di bilancio, in caso di mancato adeguamento dei prezzi, il maggior gettito che sarebbe derivato dall'adeguamento medesimo dovrebbe far carico al bilancio dello Stato, costituendo l'onere relativo una componente pubblica della gestione ferroviaria. Anche la complessità delle procedure richieste per l'adeguamento delle tariffe impedisce che la manovra tariffaria avvenga con quella tempestività che è indispensabile per una azienda che deve operare su un mercato fortemente concorrenziale come è quello italiano.

Circa gli obblighi ed i vincoli posti all'attività dell'Azienda, ai quali ho accennato, debbo dire che un ulteriore passo avanti per la chiarificazione del bilancio ferroviario è rappresentato dall'approvazione dei due regolamenti comunitari concernenti l'uno la compensazione finanziaria degli oneri extra-aziendali, l'altro la soppressione degli oneri di servizio pubblico o, alternativamente, la compensazione di quegli obblighi che si ritenesse opportuno mantenere.

Gli oneri in questione sono principalmente quelli che scaturiscono dal mantenimento in esercizio di linee fortemente e irreparabilmente passive; dall'esecuzione di trasporti gratuiti o dall'applicazione di tariffe ridotte non giustificate da ragioni di carattere commerciale; dal mantenimento delle tariffe generali ad un livello inferiore a quello che sarebbe giustificato dal livello dei costi effettivi dell'esercizio ferroviario e dal livello generale dei prezzi; dagli oneri finanziari relativi ai prestiti contratti dall'Azienda per il finanziamento degli investimenti e per la copertura dei disavanzi di gestione (problema, quest'ultimo, al quale ha accennato il senatore Sammartino).

Se il rimborso da parte dello Stato dei citati oneri, qualitativamente e quantitativamente identificati in attuazione dei regolamenti della CEE, fosse stato effettuato nella misura totale, anzichè parziale, come più avanti illustrato, della somma richiesta dalle Ferrovie dello Stato, il disavanzo di gestione per l'anno finanziario 1971, previsto in miliardi 383,5, si sarebbe ridotto a miliardi 206,6.

Se inoltre fosse stato consentito all'Azienda — come attuato in questi ultimi anni dalle maggiori reti ferroviarie europee — di allineare, sia pure gradualmente, le tariffe ai costi, il maggior gettito di prodotti, valutabile in circa 175 miliardi (di cui 110 per le merci e 65 per i viaggiatori), che sarebbe derivato da tale politica tariffaria, avrebbe ridotto a miliardi 31,6 il disavanzo di gestione attribuibile in linea di massima ai complessi problemi del coordinamento dei trasporti, che condizionano fortemente ogni possibilità di ricondurre la gestione ferroviaria a condizioni di equilibrio economico e finanziario.

Debbo far presente che, a fronte di una richiesta di rimborso di oneri per complessivi miliardi 305,6, di cui miliardi 173,8 a titolo di normalizzazione dei conti e miliardi 131,8 a titolo di compensazione degli oneri di servizio pubblico, il Tesoro rimborserà alle Ferrovie dello Stato la somma complessiva di miliardi 128,7 di cui miliardi 14,8 per normalizzazione dei conti e miliardi 113,9 per obblighi di servizio pubblico.

L'accoglimento integrale delle richieste aziendali a titolo di normalizzazione dei conti e di compensazione degli oneri di servizio pubblico, la possibilità di adeguare ai costi l'attuale livello tariffario, nonchè la progressiva attuazione del programma di investimenti predisposto dall'Azienda per aumentare l'efficienza tecnica della rete, e le iniziative sul piano commerciale e sul piano dell'organizzazione e del coordinamento esterno dei trasporti, potrebbero assicurare, in un ragionevole periodo di tempo, il raggiungimento dell'obiettivo di un sano equilibrio aziendale, nel quadro di un armonico sviluppo delle attività economiche del Paese.

Le considerazioni che ho ora fatte non ci esimono dal dovere di studiare tutti i mezzi possibili al fine di addivenire ad un risultato, anche contabile, soddisfacente. Questa azione riguarda innanzitutto il problema delle dimensioni aziendali.

È da premettere che sui 16.000 chilometri della rete statale italiana, il 75 per cento del traffico si concentra su poco meno di 6.000 chilometri di rete; su altri 4.000 chilometri si sviluppa il 18 per cento e sui residui 6.000 chilometri appena il 7 per cento. In queste condizioni appare evidente l'irrazionale dimensione dell'Azienda; e gli studi ripetutamente compiuti in materia dimostrano che circa 5.000 chilometri di linee ferroviarie potrebbero convenientemente essere sostituite — per il trasporto viaggiatori — con adeguati servizi automobilistici. Questo grosso problema è da moltissimi anni sul tappeto e la sua soluzione presenta certamente difficoltà notevoli da superare — soprattutto sul piano politico e psicologico — ma è un problema che quasi tutte le aziende ferroviarie di Europa si sono poste e hanno risolto o stanno risolvendo. I rami secchi, cioè le linee con bassissimo rendimento, cui ha accennato il senatore Aimoni, dovrebbero essere esaminati nell'ambito della programmazione regionale, in un quadro coordinato e completo — sono d'accordo con il senatore Aimoni — del sistema regionale dei trasporti, al fine di stabilire se debbano essere ridimensionate ovvero rimesse in condizioni di funzionare decorosamente, trovandosi oggi l'Azienda in condizioni di gestire linee obsolete, fortemente passive e che danno prestazioni assolutamente insoddisfacenti e solo idonee per un servizio merci, ma non per un servizio viaggiatori che si rispetti.

Anche la forma di gestione aziendale è oggi, e non da oggi soltanto, posta in discussione. Si auspica una maggiore autonomia di gestione al fine di svolgere l'attività aziendale in maniera più rapida e snella. Studi sono in corso in questo senso anche al fine di attuare un più incisivo decentramento. Il senatore Lombardi si è intrattenuto su questo problema e devo assicurarlo che l'apposita Commissione, che

ha affrontato un progetto di riforma in senso più democratico e di snellimento burocratico dell'Azienda ha terminato i suoi lavori. Si tratta ora di esaminare attentamente i risultati degli stessi e di concretarli in provvedimenti legislativi da presentare all'esame del Parlamento.

Ma soprattutto va sottolineata la decisiva svolta realizzata nei rapporti col personale e con le relative rappresentanze sindacali, che, con avanzata visione, fanno parte da tempo di tutti gli organi decisionali della Azienda con voto deliberante, in una contrapposizione critica, ma competente e costruttiva. Sono d'accordo con il senatore Sammartino che ha parlato della necessità di maggiori contatti con il personale e ha raccomandato che si ponga attenzione ai suggerimenti che vengono prospettati anche da umili operai che vivono nelle stazioni e nei depositi. Mi sono personalmentte reso conto più volte dell'utilità di suggerimenti e posso quindi assicurare al senatore Sammartino che quanto da lui proposto sarà tenuto nella massima considerazione. Non va tuttavia dimenticato che l'Amministrazione pubblica, quindi anche quella delle ferrovie — la mia non vuol essere una critica, ma solo la constatazione di un fatto strutturale — in generale accusa una certa lentezza in merito a certi cambiamenti che la società moderna impone.

Sul piano della efficienza abbiamo tutti constatato il rilancio della ferrovia, che si è dimostrata il sistema di trasporto più idoneo a reggere la concorrenza degli altri mezzi, anche di quelli aerei, più capace di soddisfare la domanda di trasporto anche sotto il profilo quantitativo, più suscettibile di adeguarsi ai progressi della tecnica. È questa in gran parte la risultante dello sforzo finanziario compiuto dal Paese, che negli anni dal 1962 al 1968 ha destinato complessivamente 1.500 miliardi al potenziamento delle ferrovie. Di questa somma una parte, per 800 miliardi, che ha costituito una prima fase di un piano decennale, è oggi compleamente esaurita, mentre un'altra parte di 700 miliardi, che ha costituito la seconda fase, è già impegnata per circa 500 miliardi.

È stato peraltro previsto un organico programma di ulteriori investimenti atti ad eliminare in parte le carenze in atto e quelle prossime a realizzarsi, vale a dire il cosiddetto piano poliennale di 1.100 miliardi, che si raccorda al piano decennale e lo completa; piano che è stato approvato integralmente dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda ed è stato presentato al CIPE fin dal dicembre del 1969. Su questo punto si sono intrattenuti i senatori Aimoni, Perri e Sammartino. Il senatore Aimoni, in particolare, ha chiesto in che consista il Piano poliennale. Rispondo che detto Piano ha lo scopo innanzitutto di integrare le perdite dovute alla svalutazione della moneta, calcolate in circa il 30 per cento, nei riguardi del piano decennale; il che vuol dire che circa 500 miliardi sono stati divorati dalla svalutazione e dal completamento del Piano decennale. Stiamo discutendo in questi giorni, coi rappresentanti del CIPE, una ristrutturazione del piano poliennale a capitoli: transiti internazionali, pendolari, meridionali, trasversali, eccetera, per esaminare poi, sulla base della politica che il Governo vuole adottare, le priorità ai vari capitoli. Io credo che una priorità sarà data al problema dei pendolari. È chiaro che se vogliamo veramente affrontarlo e risolverlo, non definitivamente ma per quanto è possibile oggi, si dovranno impiegare circa 400 miliardi. Questo è il calcolo fatto dalle Ferrovie dello Stato, il che significa che rimangono fondi assai esigui da destinare a tutte le altre cose. Un tentativo che si sta cercando di fare è di portare il Piano poliennale da 1.100 miliardi a 1.500 miliardi, anche in vista di coprire la svalutazione che si verificherà anche per questo Piano man mano che andremo avanti. Noi riteniamo che avrà una durata di sei-sette anni. Mi auguro che il Piano venga approvato al più presto possibile. Troveranno adeguata soluzione, nella sua attuazione, oltre che — come ho detto — il problema del trasporto dei pendolari, anche i problemi relativi al traffico viaggiatori e merci. In particolare per il traffico merci, sul quale si è soffermato in special modo il relatore, potrà essere inten-

sificato l'ammodernamento delle linee meridionali, tenuto conto del fatto che, in dipendenza dell'evoluzione dell'economia del Mezzogiorno, il traffico delle merci ha subìto e subirà sensibile incremento. È previsto anche il potenziamento delle linee di transito ai confini, con un completamento, tra l'altro, del raddoppio delle linee di Ventimiglia e di Modane.

Un ulteriore impulso sarà dato al sistema del trasporto specializzato a mezzo di *containers,* al quale ha fatto cenno il relatore; trasporti che vanno organizzati con larga visione, mediante la costruzione anche delle necessarie infrastrutture interne. Sono d'accordo con l'onorevole Lucchi nel considerare l'Istituto nazionale trasporti un importante organismo complementare della Azienda ferroviaria, particolarmente in questo settore specializzato. A questo riguardo posso annunciare che prossimamente il Consiglio dei Ministri esaminerà il disegno di legge del quale ho già assunto l'iniziativa, per l'aumento del capitale dell'Istituto nazionale trasporti.

Con lo stesso piano poliennale, come ho già detto, sarà seriamente affrontato anche il problema del trasporto dei lavoratori pendolari; problema di cui sento in maniera particolare l'importanza e l'urgenza, poichè si tratta di assicurare le migliori condizioni del trasporto casa-lavoro e viceversa a cospicue masse di lavoratori che operano in situazioni sovente molto disagiate. I provvedimenti da adottare in tale quadro consistono nel potenziamento delle infrastrutture di linea nei tratti afferenti ai grandi nodi soprattutto di Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli, mediante quadruplicazioni, raddoppio, elettrificazione, ampliamento dei relativi piazzali di stazione, aumento di materiale rotabile anche specializzato. A questo punto credo che potrei dire qualche cosa sulle richieste che mi sono state fatte dal senatore Crollalanza e dal senatore Genco sul raddoppio e la ristrutturazione della rete del Sud: la litoranea adriatica e la ionica, e la trasversale Foggia-Napoli. Si sta lavorando, nei limiti delle possibilità finanziarie esistenti, con richieste continue che vengono tante volte da ragioni particolari, di anticipare piuttosto i lavori in certe stazioni, prorogando il raddoppio dell'Adriatica, come sta avvenendo sulla litoranea pescarese, per cui ci è stato richiesto di sistemare prima la zona della stazione di Pescara e poi procedere al raddoppio verso Termoli eccetera.

C R O L L A L A N Z A . Sono stati stornati 4 miliardi di lire destinati al raddoppio della linea adriatica, per la stazione di Pescara.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ma si sostiene che ci sarebbe stato un intasamento nell'impianto di Pescara se non si fossero fatti questi lavori.

C R O L L A L A N Z A . Ma ci sono tanti altri impianti da fare, anche nella linea adriatica!

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Passando al settore dei trasporti su strada, per i quali è in atto una crisi ancor più evidente che negli altri settori, devo far presente che ogni sforzo si sta compiendo per sanare la difficile situazione. È recente la legge (che non piace neanche a me, perchè non è questo che risolve il problema, evidentemente), che ha concesso sovvenzioni alle autolinee per 8 miliardi nel 1968, 8 miliardi nel 1969 e 10 miliardi per il 1970. Sono d'accordo con l'onorevole relatore nel ritenere che questi sono provvedimenti parziali che non risolvono i problemi di fondo. Ma la questione delle autolinee va oggi considerata in rapporto all'istituzione dell'Ente regione, cui la Costituzione attribuisce una potestà legislativa, oltre a funzioni amministrative. Con un decreto delegato già predisposto in collaborazione con il Ministro per l'attuazione delle Regioni, e già inviato per il parere ai presidenti delle Regioni a statuto ordinario, sono state definite le funzioni amministrative delle stesse, in relazione agli interessi regionali, che ne costituiscono, a norma della Costituzione,

il presupposto. Devo dire che le norme di questo provvedimento sono abbastanza larghe a favore delle Regioni, e posso assicurare gli onorevoli senatori che le competenze trasferite alle Regioni vanno forse già oltre lo spirito della stessa Costituzione per quanto riguarda il trasferimento di competenze, e che non sono state trasferite soltanto competenze a carattere puramente regionale, ma anche a carattere interregionale, per trasporti che interessino Regioni finitime, richiedendo, naturalmente, l'accordo tra le Regioni interessate. Tali norme sono ispirate ad un orientamento di massima apertura e fiducia della nuova articolazione che il Paese si è finalmente data in esecuzione di quel disegno costituzionale che il costituente aveva a suo tempo tracciato e che soltanto ora la volontà politica del Governo ha potuto realizzare. In questo quadro si collocano, con un significato particolarmente qualificante, secondo me, quelle norme del provvedimento che definiscono la competenza regionale sulla base dell'effettivo interesse socio-economico della Regione, non circoscritto al mero ambito territoriale. Come ho già affermato recentemente anche a Torino, in occasione del salone dell'autoveicolo industriale, sarebbe stato mortificante, per un sano concetto dell'autonomia regionale, sottrarre al nuovo Ente quei servizi di trasporto terrestre o lacuale che, pur caratterizzati da preminente interesse regionale, devono svolgersi anche nei territori di regioni finitime.

Alla luce di questa nuova situazione ho anche preso l'iniziativa per una riforma generale della legislazione vigente, che, in considerazione anche della pluralità di centri decisionali in materia, assicuri con adeguate norme quadro l'esigenza di coordinamento e di unicità di indirizzi necessaria per un organico funzionamento del settore.

Per quanto riguarda l'autotrasporto merci si impongono misure risanatrici del mercato: e in questo quadro si pongono alcuni provvedimenti che ho già inviato ai Ministri concertanti, predisposti sulla base delle conclusioni cui è pervenuta una Commissione alla quale hanno partecipato rappresentanti dell'Amministrazione, rappresentanti dei lavoratori e rappresentanti degli imprenditori.

Un primo provvedimento riguarda la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori, con il quale si intende perseguire scopi di autodisciplina della categoria per raggiungere un più ordinato ed efficiente servizio di trasporti, professionalmente ben qualificato.

Con un secondo provvedimento si istituisce una tariffa obbligatoria a forcella per i trasporti di cose. Ciò in analogia a quanto già attuato per i trasporti internazionali nell'ambito dei Paesi membri della Comunità economica europea.

Un terzo schema di disegno di legge è diretto a riformare la legislazione che regola l'intero settore dei trasporti di cose e che, risalendo all'ormai lontano 1935 (legge del 20 giugno, n. 1349), ha assoluta necessità di essere adeguata alle nuove, moderne esigenze.

La stessa Commissione ha elaborato un quarto provvedimento, cioè un testo di emendamenti da proporre al disegno di legge, tuttora all'esame della Camera dei deputati, concernente i pesi e le dimensioni degli autoveicoli industriali; tale disegno di legge, com'è noto, ha incontrato opposizioni e difficoltà di vario genere. Spero che gli emendamenti, che si inseriscono in una valutazione globale del problema dei trasporti su strada facilitino l'ulteriore corso del disegno di legge. Mi auguro che ciò avvenga, perchè sono convinto della necessità di porre riparo alla crisi che si sta manifestando nel settore e della opportunità di porre gli autotrasportatori italiani nelle stesse condizioni competitive dei loro colleghi stranieri. Come sapete, l'autotrasporto straniero fa molta concorrenza in Italia, perchè arriva con autocarri che hanno carichi e misure diverse dalle nostre; e qualche autotrasportatore italiano, per poter fare altrettanto, va a porre la propria sede all'estero. Comunque questo è un problema che poi discuteremo insieme.

Un altro punto che mi pare opportuno quanto meno sfiorare è quello della collaborazione tra lo Stato e le Regioni e gli altri enti locali, che potrà dare benefici ri-

sultati anche per quanto riguarda i trasporti nelle aree urbane e nei grandi comprensori urbani. Elemento fondamentale per la soluzione di questo problema è la costruzione di ferrovie metropolitane intese come linee di collegamento che superano l'ambito dei centri urbani per abbracciare comprensori di più vasti insediamenti. Questo concetto è preminente nella legge numero 1042 sui finanziamenti per le metropolitane. La legge ora è in fase di applicazione e nella seduta del 28 gennaio 1971 il CIPE ha deliberato l'impiego dei fondi stanziati per le metropolitante, indicando come esigenze prioritarie quelle delle città di Napoli (42 miliardi), Roma (54 miliardi), Milano (48 miliardi) e Torino (78 miliardi). A questo riguardo ho preso l'iniziativa, favorevolmente accolta anche dal CIPE e che si concreterà prossimamente in un disegno di legge, per consentire che gli studi e le progettazioni dei piani comprensoriali da parte dei comuni e loro consorzi siano finanziati dallo Stato sui fondi stanziati dalla legge. Questo è un inizio, evidentemente.

I senatori Crollalanza e Genco mi avevano posto talune questioni in merito alle ferrovie concesse e circa l'ammodernamento delle Calabro-Lucane. A tale riguardo posso dire che sui 16 miliardi previsti dalla legge n. 368 del 1968 sono state finora deliberate spese per 12 miliardi di lire tra lavori già eseguiti, impegni assunti, progetti in corso di approvazione e commesse alle industrie per fornitura di materiale rotabile. Peraltro, a tutt'oggi i lavori effettivamente eseguiti sono di modesta entità a causa soprattutto delle lungaggini delle procedure, per accelerare le quali è in preparazione un apposito provvedimento legislativo. I lavori di ammodernamento delle Ferrovie Sud-Est, invece, per una spesa complessiva di circa 5 miliardi di lire, sono già stati ultimati da 4-5 anni.

C R O L L A L A N Z A . Per le Calabro-Lucane si tratta soltanto di « pannicelli caldi », se mi è permessa l'espressione. Occorre invece una trasformazione radicale, giacchè lo scartamento ridotto mantiene tali linee avulse dal sistema ferroviario dell'Azienda nazionale e non permette di risolvere il problema dei collegamenti tra la Calabria, la Lucania e la Puglia. Qualsiasi stanziamento non rivolto in tale direzione rappresenta una spesa sbagliata, senza tener conto poi della modestia dei finanziamenti a fronte dell'imponenza dell'ammodernamento da attuare. Il discorso, quindi, deve essere opportunamente approfondito e, se il Ministro lo consente, esso potrà essere sviluppato in un altro momento e in un'altra sede.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il senatore Genco mi aveva rivolto una domanda in merito alla targatura dei ciclomotori: posso dire che un disegno di legge d'iniziativa del Ministro dei trasporti, attualmente all'esame delle amministrazioni di concerto, prevede una speciale targa anche per i ciclomotori attualmente esentati dall'immatricolazione.

Passando a trattare dei problemi della aviazione civile, si impone una prima constatazione, e cioè che di fronte alla continua espansione del trasporto aereo, sia in campo nazionale che mondiale, l'Amministrazione dell'aviazione civile è rimasta nella sua struttura essenziale pressochè immutata, potendo l'ordinamento attuale considerarsi, per l'irrilevanza dei mutamenti avvenuti, ancora quello esistente nell'anteguerra, quando lo sviluppo del trasporto aereo si poteva ritenere appena agli inizi rispetto alla consistenza dei traffici ora raggiunti. E ciò, nonostante il forte sviluppo dell'attività aerea di linea illustrato anche dal relatore.

Come si rileva dai dati indicati dal senatore Lucchi, si ha uno sviluppo complessivo dei traffici piuttosto accentuato (per quanto riguarda le merci è da notare che il 1969 era stato caratterizzato dall'entrata in funzione del « cargo » della Compagnia di bandiera, e pertanto un incremento più immediato e sensibile), che l'Amministrazione, per quanto di sua competenza, ha concorso a mantenere ed accentuare.

Esiste poi il problema dei mezzi necessari all'espletamento dell'attività istituzionale ed infine quello del personale.

Sotto questo aspetto sono lieto di esprimere la mia soddisfazione per la legge recentemente approvata — e ne ringrazio ancora il Presidente e la Commissione per la comprensione dimostrata nei confronti delle esigenze di questo settore — concernente lo stanziamento di 35 miliardi (che sono assai pochi) per la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento, per il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia e per il completamento, ai fini della attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. È un provvedimento, questo, che costituisce una solida base di operatività per l'Amministrazione ai fini dello sviluppo dei traffici aerei e, nel contempo, attribuendo al personale dell'aviazione civile un giusto riconoscimento economico, viene a soddisfare una condizione essenziale per il buon funzionamento dei servizi. Così pure sono lieto di comunicare la prossima emanazione del decreto delegato, già approvato dal Consiglio dei ministri, per la revisione dei ruoli organici del personale dell'aviazione civile. Se anche tutte le istanze dell'Amministrazione dell'aviazione civile non si sono potute accogliere, questo è tuttavia un passo importante sulla via della normalizzazione organizzativa dell'Amministrazione, la quale deve essere sempre più all'altezza dei compiti che, con lo sviluppo dei traffici aerei, essa è chiamata a svolgere.

Per quanto riguarda i chiarimenti richiestimi sugli assistenti di volo, debbo dire che il disegno di legge relativo non ha ancora ottenuto il concerto del Ministero del tesoro, il quale anzi sembra che non voglia estendere a tale personale le funzioni ora previste per i piloti.

A I M O N I . Eppure la Commissione finanze e tesoro si era espressa favorevolmente sul provvedimento . . .

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ora, invece, è sorto l'intralcio indicato. Si tratta, dunque, di insistere giacchè anch'io riconosco che l'obiettivo è giusto.

Altri importanti provvedimenti sono, comunque, allo studio. È da tener presente che l'organizzazione centrale abbisogna di vaste modifiche intese a porre l'Amministrazione in grado di svolgere la sua funzione di stimolo e di controllo delle attività aeree civili. È a tutti noto che oggi l'Amministrazione è regolata dalle norme contabili e dai controlli vigenti per tutte le Amministrazioni dello Stato a tipo normale; quindi, complessità di procedure, lentezze dell'azione amministrativa, difficoltà di tempestivo adeguamento alle esigenze del tutto particolari di questo dinamico settore di trasporto.

È pertanto da prospettarsi la necessità di una vera e propria modificazione strutturale, e in questa prospettiva si sta studiando il problema del migliore assetto dell'Amministrazione, anche ricorrendo alla figura di una azienda autonoma. Del resto, del problema avemmo occasione di parlare qualche mese fa proprio in questa sede . . .

M A D E R C H I . E poi è rimasto sospeso!

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È rimasta sospesa la discussione in questa sede, senatore Maderchi, giacchè si sta attivamente lavorando ed anzi lo studio è ormai quasi completato.

Occorre, poi, che sia sottoposta ad una accurata revisione tutta la legislazione interessante l'aviazione civile per adeguarla all'importaza che il trasporto aereo ha assunto oggi; revisione che deve riguardare le gestioni aeroportuali, dei servizi aerei, le varie forme in cui esse si svolgono, mettendo ordine in questo campo sviluppatosi in modo alquanto caotico.

Il problema fondamentale è quello di accrescere il potere dell'Amministrazione e, in definitiva, di rendere più penetrante ed efficace l'intervento dello Stato in questo settore.

A questo punto passo a rispondere alle richieste particolari rivoltemi dai senatori Perri e Lombardi per quanto riguarda la nuova aerostazione di Fiumicino, e dal se-

natore Crollalanza per l'aeroporto di Bari. Per quanto attiene all'aerostazione di Fiumicino, tutti ricorderete che alcuni mesi fa il problema fu portato all'esame proprio di questa Commissione e che in quella occasione ebbi ad esprimere molte perplessità che furono sintetizzate nella presentazione di alcuni emendamenti tendenti esclusivamente a salvaguardare, con la costruzione della nuova aerostazione — che è assolutamente necessaria, e già ci troviamo obiettivamente in ritardo —, l'indirizzo della unicità della gestione dei nostri aeroporti anche mediante l'istituzione di una azienda attraverso cui l'Aviazione civile gestisca l'intero sistema aeroportuale. A me sembrava, e mi sembra tuttora, che quel provvedimento non garantisca una siffatta visione. Ritengo tuttavia che il suo esame potrebbe essere ripreso a breve termine, discutendone magari con l'Alitalia, con l'IRI e con tutti coloro che sono interesati al problema, ma tenendo ben presente che i maggiori interessati sono i cittadini italiani (i quali hanno bisogno di servizi più snelli) e il Parlamento che li rappresenta. Il ritardo, dunque, deriva dalla volontà di operare nel migliore dei modi.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Bari, che — come il senatore Crollalanza sa — è finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno, sono in corso i lavori per la nuova pista e si sta terminando la preparazione del piano di posa della pavimentazione. Secondo le notizie che mi fornisce l'Aviazione civile, inizieranno quanto prima le opere idrauliche e tra qualche mese saranno definiti i progetti per l'aerostazione: a tal fine, però, occorrerà un nuovo finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno. Per quanto attiene agli impianti di sicurezza, sono in corso accordi con il Ministero della difesa, ma anche per essi si renderà necessario un nuovo finanziamento della Cassa.

Ho voluto lasciare per ultimo il problema del coordinamento, cui si sono interessati vari senatori, in particolare il senatore Aimoni, perchè volevo spendere qualche parola in più su questo argomento, che, come ha rilevato anche il relatore, condiziona, anche sotto l'aspetto strutturale, tutta la politica dei trasporti.

Già ho accennato in principio che manca oggi un efficace strumento di coordinamento; mancanza, questa, che sta alla base dello scarso potere di intervento sui fattori che determinano la crisi dei settori di trasporto. Semplicisticamente la soluzione più idonea potrebbe apparire quella dell'accentramento delle competenze nell'ambito di uno stesso Ministero ed esattamente quello dei trasporti. Ma una soluzione del genere non mi sembra realistica. A parte la spiegabile resistenza di ogni Ministero a cedere le proprie competenze, occorre anche riconoscere che ognuna delle materie che dovrebbero spostarsi in una sede comune presenta naturali vincoli con tante altre materie che giustamente debbono rimanere presso i Ministeri di specifica competenza.

Io sono arrivato alla conclusione che, più che l'accentramento delle competenze di vari Ministeri in uno solo, la migliore soluzione consisterebbe nel creare un organo che assicuri i collegamenti tra l'attività dei vari Ministeri laddove queste attività possano interferire con l'attività dei trasporti. In sostanza si tratterebbe di creare un organo al quale i vari Ministeri siano obbligati a sottoporre i loro programmi e i loro intendimenti in materia di politica dei trasporti, in modo che sia assicurata la coerenza dei piani e la compatibilità dei vari indirizzi.

Nè di minor rilievo sono le esigenze di una migliore e più economica azione di coordinamento dei settori dei trasporti che sono oggi sotto lo stesso tetto del Ministero dei trasporti. I problemi della concorrenza tra ferrovie e trasporti sono ben noti: in Italia non si può dire che siano stati risolti meglio che altrove, e le osservazioni da fare sono in verità molte. Anche sotto questo aspetto l'esistenza di un organo comune di politica dei trasporti sarebbe di notevole aiuto all'azione del Ministero. In passato è stata più volte avanzata la proposta di creare un Consiglio superiore dei trasporti: ma oggi la necessità di una soluzione in questo senso si è fatta più pressante, quando si consideri che tra poco avrà concreto avvio la politica regionale. Qui si tratterà di ve-

rificare la compatibilità dei piani regionali tra di loro e con le prospettive nazionali e di approfondire problemi di scelte e di priorità.

Da parte mia posso ora comunicare di avere messo a punto un progetto di legge per l'istituzione di questo organo di coordinamento, progetto che sta per essere inviato ai Ministeri di concerto. Mi auguro che questa iniziativa giunga a buon fine, in modo che sia finalmente offerto al Governo un qualificato organo di rappresentanza dei vari interessi, statali, regionali, imprenditoriali dei lavoratori e dei consumatori — così il nuovo organo è concepito — che possa verificare la validità, ai fini del superiore interesse della collettività, delle varie istanze dei singoli settori.

Sono sicuro che l'impegno da noi tutti posto nell'esame dei singoli problemi e la volontà che ci anima sappiano aver ragione delle contingenti difficoltà, in modo da poter dare al Paese un sistema di trasporti che sia sempre al passo delle nuove e accresciute esigenze della economia e della collettività.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Do lettura del primo, a firma dei senatori Raia e Venturi Lino:

« Il Senato,

considerato che tutte le autostrade del Meridione non dovrebbero essere a pagamento;

considerata altresì la precaria situazione economico-sociale della Sicilia,

invita il Governo ad esaminare con la dovuta attenzione la possibilità di esentare tutti gli automezzi in transito da e per la Sicilia dal pagamento del prezzo del trasporto sui traghetti in servizio nello Stretto di Messina e dal pagamento dei pedaggi sulle autostrade nazionali ».

Faccio presente che, a prescindere dal fatto che le autostrade sono in concessione e che quindi il Governo non può autonomamente stabilire esenzioni, ma deve stipulare un accordo con la società concessionaria, l'ordine del giorno riguarda materia più di competenza del Ministero dei lavori pubblici che non del Ministero dei trasporti, il quale potrà rispondere solo per quanto riguarda i traghetti.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per quanto riguarda i traghetti l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha attuato nel giro di un quinquennio una progressiva riduzione del prezzo del trasporto sino alla misura del 70 per cento. Non si è andati oltre questa riduzione, perchè si verificherebbe una concorrenza ritenuta ancora non possibile con gli armatori privati. In linea generale sono personalmente del parere che i traghetti tra la Sicilia e la penisola debbano essere nazionalizzati. Oggi come oggi, però, il trasporto gratuito determinerebbe un forte intasamento sui traghetti delle Ferrovie dello Stato, cui l'Azienda non sarebbe in grado di far fronte per mancanza di mezzi.

Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione per quanto di competenza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Do lettura del secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Aimoni e Lucchi:

« Il Senato,

riaffermata l'insostituibile validità dei trasporti ferroviari, sia per le merci che per i passeggeri, allo scopo di corrispondere alle sempre più pressanti necessità delle popolazioni;

constatata l'insufficienza e i disagi derivanti dal fatto che il tronco ferroviario che collega Verona a Bologna (linea del Brennero) sia ancora a binario unico,

impegna il Governo a provvedere affinchè nel piano di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato sia inclusa la costruzione del doppio binario del tronco di strada ferrata che va da Verona a Bologna ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* La costruzione del doppio binario sul tronco Verona-Bolo-

gna è prevista nel piano poliennale tra i provvedimenti a carattere prioritario.

Accetto pertanto l'ordine del giorno.

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

« Il Senato,

considerate la pericolosità e le dannose conseguenze per lo svolgimento del traffico derivanti dall'esistenza di passaggi a livello sulle strade ferrate,

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

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* L'eliminazione di tutti i passaggi a livello costerebbe circa mille miliardi. Pertanto nel piano poliennale ne è prevista solo l'eliminazione di un certo numero.

Accolgo pertanto l'ordine del giorno come raccomandazione nel senso di una graduale applicazione di quanto richiesto.

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

« Il Senato,

considerata l'esigenza di 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 regioni, agli enti, alle aziende, ai consorzi, nuovi poteri decisionali e responsabilità in campo economico;

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

invita il Governo:

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

2) 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, della Regione, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, 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 predisporre gli atti necessari per unificare nel Ministero dei trasporti i poteri decisionali su tutta la politica generale del settore, in grado di definire indirizzi, scelte fondamentali ed investimenti, e a trasferire alle regioni i poteri loro conferiti dalla Costituzione ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Mi pare che per il Fondo nazionale, una apposita commissione interministeriale ha già elaborato un documento che è all'esame degli organi responsabili. Agli altri punti del coordinamento del sistema nazionale dei trasporti e del passaggio alle Regioni, ho già accennato, come pure mi pare di avere accennato alle esigenze prospettate circa le commissioni regionali che potranno essere soddisfatte attraverso l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. E così all'ultimo punto, relativo alla unificazione nel Ministero dei trasporti di tutte le competenze del settore, ho accennato

almeno per quanto riguarda lo spirito, per cui l'ordine del giorno era già stato accolto nella mia replica. È quindi accolto.

P R E S I D E N T E . Do lettura dell'ordine del giorno, presentato a firma dei senatori Crollalanza e Genco:

« Il Senato,

considerata la necessità di rendere sempre più efficienti le comunicazioni tra la Puglia, Napoli e Roma, e quelle tra la suddetta regione e la Valle padana;

in considerazione anche delle prospettive di sviluppo industriale e di valorizzazione socio-economica di una tra le più promettenti aree del Mezzogiorno,

impegna il Governo ad includere nel nuovo piano quinquennale:

il raddoppio del binario, con le eventuali rettifiche di tracciato, sul tronco Foggia-Ariano-Benevento-Caserta;

nonchè il completamento del doppio binario, con relativa elettrificazione, della linea Adriatica fino a Lecce ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È previsto dal piano poliennale. Non è invece previsto, nel programma a medio termine, il raddoppio della Foggia-Caserta.

C R O L L A L A N Z A . È nel Progetto '80!

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* In confronto ad altre linee la Foggia-Caserta è ancora considerata di sufficiente potenzialità. Le altre sono nel piano poliennale.

C R O L L A L A N Z A . Non è che bisogna attendere che prima si siano realizzate le condizioni in prospettiva . . .

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È un fatto di priorità.

C R O L L A L A N Z A . Praticamente lei cosa ne pensa dell'ordine del giorno?

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Che la prima parte — completamento dell'Adriatica ed elettrificazione della Bari-Lecce — è prevista e quindi accettata. La seconda parte l'accetto come raccomandazione. Quindi, in parte accolto, e in parte come raccomandazione.

P R ES I D E N T E . Do lettura dell'altro ordine del giorno, presentato dai senatori Crollalanza e Genco:

« Il Senato,

consapevole della posizione geo-politica della città di Bari, sede di una grande Fiera internazionale, sbocco di vaste correnti di traffici anche di regioni limitrofe;

di fronte ai nuovi intralci che ritardano ancora una volta l'ultimazione della nuova pista dell'aeroporto di Palese;

nel mentre invita il Governo a rimuoverli con la maggiore urgenza,

lo impegna a reperire i fondi necessari perchè, con l'entrata in funzione della pista, sia assicurata la costruzione della nuova stazione e di tutti i relativi impianti di sicurezza, sì da porre l'aeroporto in condizioni di piena efficienza in occasione dell'entrata in servizio degli aviogetti ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per la parte che riguarda il mio Ministero direi che è accolto. Del resto nella replica ho detto che tutto dipende dalla Cassa per il Mezzogiorno.

C R O L L A L A N Z A . Io le chiedo un impegno a reperire i fondi. Può accettare questo impegno di rendersi attore del reperimento dei fondi!

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* D'accordo. Accolto in questo spirito.

P R E S I D E N T E . Do ora lettura dell'ordine del giorno, presentato dai senatori Perri e Cavalli:

« Il Senato,

mentre auspica che la legge relativa alla concessione di contributi per la costruzione di linee metropolitane nei centri urbani, con popolazione superiore ai 400.000 abitanti, trovi immediata applicazione;

invita il Governo:

a tenere conto dell'assoluta necessità che Genova sia inclusa nel programma, per le seguenti ragioni:

1) Genova è la sola città che per la sua struttura presenti le condizioni migliori per l'utilizzazione dei fondi stanziati per la costruzione di metropolitane, in quanto una sola linea che da Nervi porti a Voltri potrebbe risolvere il problema del traffico cittadino per parecchi anni;

2) una tale linea risolverebbe le gravi difficoltà ed attenuerebbe gli oneri finanziari che incontrano oggi un gran numero di lavoratori per trasferirsi dalle loro residenze, poste in Genova centro e nelle zone orientali, alle zone industrializzate del ponente (Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Voltri, eccetera);

3) la realizzazione della metropolitana a Genova porterebbe un notevole ausilio al movimento portuale ed aeroportuale e consentirebbe a gran parte dei cittadini di raggiungere rapidamente le due stazioni ferroviarie di Genova-Principe e Genova-Brignole ».

P E R R I . Non ne tenga conto, signor Presidente. Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, si dà mandato al relatore, senatore Lucchi, di trasmettere alla 5ª Commissione permanente parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

La seduta termina alle ore 12,45.

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