61.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 1963

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

INDICE

	PAG.
Congedo	3167
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (537-537-bis)	3168
PRESIDENTE	3168, 3209
VERONESI	3169
ALPINO	3178
DE ZAN	3185
GEX	3188
DE CAPUA	3191
MARCHESI	3195
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	3171, 3173, 3174, 3180, 3185, 3188, 3192, 3193, 3194, 3195, 3201, 3203, 3204, 3205
COLASANTO	3202
BONEA	3208
Proposte di legge (Annunzio)	3167
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	3168
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	3168

La seduta comincia alle 9,30.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Brusasca.

(È concesso).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BONEA e VALITUTTI: « Modifica dell'articolo 19 della legge 22 novembre 1961, n. 1282, per la partecipazione ai concorsi riservati al personale non insegnante degli istituti di istruzione tecnica e professionale » (602);

VIZZINI: « Disposizioni a favore degli ufficiali ciechi di guerra provenienti dal servizio permanente effettivo, in atto nella riserva, trattenuti o richiamati in servizio » (603);

ORLANDI: « Ammissione delle danzatrici corali - diplomate presso l'Accademia nazionale di danza in Roma - agli esami finali per il conseguimento del diploma di secondo grado, che abilita all'insegnamento parziale della tecnica e della propedeutica della danza » (604);

ROSSI PAOLO: « Miglioramenti delle pensioni della cassa nazionale per la previdenza marinara » (605);

BELCI ed altri: « Estensione ed integrazione delle leggi 23 aprile 1952, n. 526, 12 agosto 1957, n. 799 e 15 gennaio 1960, n. 16, a favore di alcune categorie di insegnanti appartenenti ai ruoli speciali transitori all'albo speciale e al quadro speciale dell'ex territorio di Trieste » (606);

FRACASSI ed altri: « Modificazioni alle leggi 12 luglio 1923, n. 1511, 21 ottobre 1950, n. 991,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

e al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1951, n. 535, relativi alla costituzione, all'organizzazione e al funzionamento dell'Ente autonomo del parco nazionale d'Abruzzo » (607).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Rampa, Borghi, Buzzi, Fabbri Francesco, Patrini, Bertè, Titomanlio Vittoria, Agosta, Armato, Leone Raffaele, Savio Emanuela, Marotta Vincenzo, Mattarelli Gino, Gagliardi e Dossetti:

« Stato giuridico e trattamento economico degli insegnanti non di ruolo della scuola elementare » (58).

L'onorevole Rampa ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Rampa.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Romanato, Bertè, Pitzalis, Reale Giuseppe, Savio Emanuela, Lattanzio, Russo Vincenzo, Scarlato e Gaiazza:

« Modifiche alla legge 28 luglio 1961, numero 831, recante norme sul personale direttivo e docente della scuola » (317).

L'onorevole Romanato ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Romanato.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro, Sammartino e Carcaterra:

« Modifiche alla legge 5 luglio 1961, n. 579, relativa alla istituzione di un fondo per l'assicurazione di invalidità e vecchiaia del cle- ro » (115).

L'onorevole Foderaro ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Foderaro.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria, Barbi, Cortese Giuseppe e Riccio:

« Provvedimenti a favore dell'Ente collegi riuniti Principe di Napoli » (393).

L'onorevole Vittoria Titomanlio ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Titomanlio Vittoria.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (537-537-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Veronesi. Ne ha facoltà.

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sono lieto di prendere la parola, e per primo, in questa discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. È infatti la prima volta che i problemi dell'aviazione civile, prima inquadrati nel dibattito sulle questioni della difesa, vengono esaminati nella loro sede più propria: il bilancio dei trasporti.

Dobbiamo dare atto al collega onorevole Giglia di aver sottolineato questa novità dedicando nella sua relazione il dovuto spazio all'aviazione civile, e considerandola non solo per se stessa, ma anche nei suoi rapporti con gli altri sistemi di trasporto. Ritengo che la relazione dovrà sempre più perfezionarsi in questo senso, offrendo alla Camera, in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, una visione comparativa fra i vari mezzi di trasporto e fra gli interventi dello Stato per ciascuno di essi al fine di raggiungere una efficace armonizzazione.

Devo esprimere la mia soddisfazione perché il passaggio dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti è stato il frutto di una lunga insistenza, che trovò finalmente buona accoglienza da parte dei ministri Andreotti e Angelini cui va il merito della presentazione del relativo disegno di legge unificatore. E va pure ricordato, per la parte determinante avuta in questa modificazione apportata al nostro ordinamento amministrativo, il senatore Medici, nella qualità allora ricoperta di ministro per la riforma burocratica. Una lunga insistenza, dicevo, che ha avuto come protagonisti i pochi parlamentari riuniti nei gruppi « Amici dell'aviazione civile », costituiti alla Camera e al Senato ma che avevano alle spalle una notevole aliquota del mondo economico e politico, e gli operatori e studiosi indipendenti riuniti intorno al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, al quale va riconosciuto il merito di avere condotto questa battaglia per tanti anni.

Possiamo ora chiederci: è un merito avere distaccato l'aviazione civile dalla Difesa? Anche in Commissione da parte del collega Crocco si è parlato di imperfezioni della legge e di necessità di modificarla. Sarei veramente fuori della realtà se non riconoscessi che la legge che abbiamo approvato nella legislatura decorsa è frutto di una serie di compromessi, e che quindi essa può e deve essere migliorata; e lo sarà a mano a mano che l'espe-

rienza indicherà le modificazioni da apportarvi. Il merito di cui parliamo si riferisce alla parte sostanziale del provvedimento consistente nel distacco di questa materia dalla Difesa e nel suo inquadramento nel Ministero di naturale competenza. Ritengo che sia questo un esempio di altre modificazioni che si dovrebbe apportare al nostro ordinamento amministrativo.

Quella del trasporto aereo è una attività economica ed è anche uno strumento di prestigio politico; in questo senso la sua sede non poteva non essere il Ministero dei trasporti. Questo dicastero ha assunto con ciò una parte preminente nell'amministrazione statale per quanto riguarda la produzione dei servizi di trasporto, avendo competenza sia in materia di trasporto su rotaia, sia di trasporto su strada, sia di trasporto per via aerea. Mancano solo i trasporti per via acquea, ma un collegamento fra i mezzi di trasporto ai quali presiede il Ministero dei trasporti e quelli controllati dal Ministero della marina mercantile ritengo che si dovrà trovare nel tempo: potrà essere trovato, in via di fatto, attraverso i contatti dei ministri competenti, ma potrà essere forse utilmente ripresa una idea che fu materializzata in un disegno di legge proposto nella prima legislatura proprio dal ministro Corbellini: il Consiglio superiore dei trasporti.

La nuova competenza attribuita al Ministero crea complesse questioni organizzative in un campo di estrema delicatezza qual è quello dei trasporti aerei. Per una sistemazione definitiva occorrerà del tempo. In effetti al Ministero dei trasporti è stata trasferita pari pari la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero della difesa. Un organismo così trapiantato deve ora inserirsi vitalmente nel nuovo Ministero.

Il Ministero d'altra parte nei suoi vertici deve acquisire, attraverso una strutturazione adeguata, competenze e capacità. Occorre che si strutturi, ossia occorre che si istituiscano nuovi quadri, perché gli attuali sono insufficienti, come è stato riconosciuto dagli stessi responsabili del settore nel momento in cui esso si distaccava dalla difesa. E occorre che si strutturi creando una *équipe* di elementi di alta competenza e di elevato prestigio che possano muoversi nel mondo dei problemi del trasporto aereo con quella dimestichezza e con quella disinvoltura che sono necessarie per affrontare problemi che nascono e si risolvono su piano internazionale.

A questo proposito, dando atto all'onorevole Giglia della diligenza con cui ha ripor-

tato nella sua relazione i dati della compagnia italiana e i dati del traffico aereo interno, occorre dire che questi aspetti vanno integrati nel più ampio quadro del trasporto internazionale. E può essere utile a tal fine seguire, dando qualche dato, la relazione interessantissima che è stata letta dal direttore generale della I.A.T.A. in occasione della diciannovesima assemblea generale annuale di questa associazione tenuta al Palazzo dei congressi a Roma poche settimane fa. All'inaugurazione di essa — non occorre che lo ricordi — erano presenti le più alte cariche dello Stato italiano.

Che cosa ha detto il direttore generale della I.A.T.A. che meriti di essere ricordato? Anzitutto, nella introduzione, ha cominciato con uno squarcio di sereno rispetto alle fosche previsioni dell'anno scorso: ha detto che il traffico dei servizi regolari nel mondo ha ripreso nel 1962 il suo slancio ed i risultati sono stati considerevolmente migliori rispetto al 1961. Queste affermazioni egli ha documentato richiamando il tasso di incremento totale dei servizi nazionali e internazionali, che è stato del 12,3 per cento in luogo del 9 per cento che si era verificato nel 1961. Il volume del traffico aereo mondiale si è pertanto triplicato in dieci anni, dal 1952 al 1962. Nel quadro di questo aumento, c'è l'aumento del traffico passeggeri dell'11 per cento, l'aumento del 17 per cento del traffico merci e l'aumento dell'11 per cento del trasporto di posta; sono stati trasportati 122 milioni di passeggeri in un anno. Ed è questo un dato che per l'opinione pubblica generale è di più facile acquisizione. Però la capacità offerta dai trasportatori è cresciuta in modo più rapido della domanda di traffico: è cresciuta del 14 per cento rispetto all'aumento del 12,3 per cento del traffico, sicché si è avuto un coefficiente medio di utilizzazione più basso, che è sceso al 50,8 per cento, perdendo 0,8 punti rispetto al 1961. Il coefficiente medio di utilizzazione dei posti passeggeri offerti è pure sceso al 53,4 per cento (e anche questo è un dato da sottolineare) perdendo 1,7 punti.

Il direttore generale della I.A.T.A. ha continuato la sua analisi indicando i trasporti internazionali e nazionali più redditizi e considerando in particolare la rotta dell'Atlantico del nord, rotta, questa, che merita una considerazione speciale nell'esame dei risultati del trasporto aereo. Su questa linea, nel 1962, per la prima volta si è raggiunta la cifra di 2 milioni e mezzo di passeggeri trasportati al di là (o al di qua) dell'Atlantico,

con un aumento del 18,4 per cento e con un coefficiente di riempimento del 51,6 per cento, mentre le merci (anche questo dato merita di essere sottolineato) hanno avuto un incremento del 26,8 per cento.

I trasporti merci, quindi, non sono più una eccezione: stanno via via conquistando settori sempre più larghi interessati al traffico aereo, riconoscendosi via via le peculiarità del trasporto aereo anche per le merci. Non v'è dubbio che lo sviluppo del trasporto merci ha avuto una spinta anzitutto dalla volontà di utilizzazione dei vecchi apparecchi ormai superati per il trasporto passeggeri. Ma ormai ci si sta orientando verso l'impiego di apparecchi nuovi espressamente costruiti per il trasporto merci. Il servizio merci è rapido e redditizio. Secondo il direttore generale della I.A.T.A. occorre svolgere una opera di educazione degli operatori economici in questo campo facendo loro conoscere le caratteristiche peculiari di questo tipo di trasporto, che, ripeto, è rapido e redditizio: si può infatti portare quasi tutto e in tutto il mondo in 48 ore.

Una componente notevole del traffico aereo è rappresentata dal turismo, particolarmente da quello degli Stati Uniti. Viene dato in proposito uno specchio che è interessante per noi italiani, in quanto delle somme spese dai turisti americani nel 1962 (in totale ammontanti a 2.895 milioni di dollari, di cui, per i trasporti, 990 milioni) quelle in Europa e nel vicino oriente vedono in prima linea l'Italia, la quale, nel 1962, avrebbe beneficiato di un introito di 118 milioni di dollari per turisti americani venuti tutti per via aerea.

La relazione ferma la sua attenzione e quella degli operatori economici delle società di navigazione sui risultati economici, che sono ancora un punto dolente: essi continuano ad essere negativi. Questo è il paradosso dei trasporti aerei, paradosso che vede crescere continuamente la dimensione del servizio e crescere contemporaneamente le perdite. Fortunatamente, se il 1961 è stato un anno nero, il 1962 ha segnato un miglioramento; secondo i primi dati, sembra che si possa sperare di arrivare pressappoco al pareggio. Questo paradosso è dovuto al fatto che, alle considerazioni di puro carattere economico, altre si sovrappongono; e sono di natura politica, di prestigio.

In altro punto della relazione si denuncia la nascita continua di nuove società aeree in relazione al sorgere di nuovi Stati; e quindi un accrescersi dei servizi resi, non tanto per-

ché vi sia bisogno di questi ulteriori apporti di linee e di servizi, quanto perché i nuovi Stati tendono ad affermare in questo campo la loro presenza con significato di prestigio.

A prescindere da questi fattori politici, che falsano i risultati economici, non v'è dubbio che, agli effetti economici, un miglioramento si può avere con un aumento della dimensione delle società. Le società debbono unirsi. Basti pensare alla dimensione degli investimenti, al costo di un quadrireattore, agli enormi immobilizzi che vengono fatti, alla necessità di un volume notevole di servizi organizzativi, per rendersi conto del fatto che la dimensione della società è una condizione necessaria per il buon andamento economico della stessa. Infatti, i risultati delle società statunitensi, dal punto di vista economico, sono nettamente migliori dei risultati delle società europee. L'ex ministro francese dei trasporti, Corniglion-Molinier, nel settembre del 1961, in un rapporto all'Assemblea parlamentare europea, aveva il coraggio di dire: « Se i trasportatori aerei europei vogliono sopravvivere senza far gravare sulle collettività nazionali oneri inaccettabili, non hanno altra via che di unirsi ».

A questo punto, onorevole ministro, pongo una domanda alla quale gradirei una risposta: che ne è dell'*Air Union* di cui si è parlato per tanti anni? Ricordo una risposta cortese e rosea datami dal ministro Andreotti due anni or sono, quando si era evidentemente in fase di discussione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In fase di discussione si è ancora.

VERONESI. Non credo che l'*Air Union* sia la strada maestra per venire a capo del problema; ma in mancanza di possibilità di fusioni, che evidentemente presuppongono intese politiche per le quali, a quanto pare, si trovano notevoli difficoltà, l'*Air Union* potrebbe già costituire uno sforzo meritorio sulla via della riduzione dei costi delle società europee.

Perché i risultati negativi di questi ultimi anni? Perché c'è una corsa all'accaparramento con una crescente offerta di servizi al pubblico, la cui richiesta però non cresce con le stesse proporzioni. Nel 1962, rispetto al 1957, secondo la relazione del direttore della I.A.T.A., si è avuto un aumento dell'offerta di capacità dell'86 per cento; mentre negli stessi cinque anni il traffico è aumentato solo del 64 per cento. Conseguentemente è diminuito il coefficiente di utilizzazione, passato dal 61,2 al 53,4 per cento, perdendo otto

punti. L'uno per cento di utilizzazione della capacità di trasporto nel 1962 ha significato 118 milioni di dollari. Poiché in cinque anni sono stati perduti otto punti, si può immaginare quale perdita potenziale vi sia stata, data l'estrema limitatezza dei margini economici. Perdere uno o due punti nel coefficiente di utilizzazione significa passare dai risultati attivi a quelli passivi. Solo con un grado elevato di utilizzazione dell'aeromobile a reazione si hanno esercizi redditizi. Dice pertanto il direttore della I.A.T.A. che occorre fare ogni sforzo per tornare al coefficiente di rendimento 60.

Ma il progresso incalza e, mentre si sta cercando di migliorare il coefficiente di rendimento attraverso lo stimolo di nuove correnti di traffico e attraverso la riduzione delle tariffe, ecco che si profilano già i nuovi mezzi di trasporto. È all'orizzonte, ancora lontano, il trasporto supersonico, che si prevede per il 1970. Questo porterà ad un enorme aumento della capacità di offerta. Il trasporto supersonico significherà la moltiplicazione per tre rispetto ai velivoli in uso fino al 1958. Gli inglesi e i francesi stanno studiando insieme l'apparecchio « Concordia » per Mach 2,2, con una spesa, per la sola costruzione, intorno ai 500 milioni di dollari. Negli Stati Uniti si sta studiando un apparecchio supersonico per trasporti con numero di Mach 2,3 fino a 3, la cui spesa è prevista intorno ai mille milioni di dollari. Con esso si potrà andare da Londra a New York in due ore e mezzo.

Con queste prospettive vi è da essere preoccupati per i risultati economici, se a queste spinte della tecnica non si adegueranno le forze organizzative e le intese degli operatori economici.

Qui è bene ricordare al ministro Corbellini, che si è occupato specialmente di ferrovie, l'ultimo capitolo della relazione del direttore della I.A.T.A., intitolato: « Sviluppo e declino delle ferrovie britanniche ». Vi si dice che questa è una lezione per i trasporti aerei. Si ricorda infatti che la Gran Bretagna, che ha inventato le ferrovie, le ha sviluppate ben al di là di quanto un piano razionale avrebbe potuto richiedere, ed ora deve ridurre il potenziale ferroviario e continuare a spendere per rifondere le perdite.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non sono d'accordo con gli inglesi.

VERONESI. Il direttore della I.A.T.A. conclude ammonendo gli operatori: facciamo gli operatori, e l'ammonizione vale anche per

gli Stati, in modo che per il trasporto aereo non succeda quanto è successo per il trasporto ferroviario, che si abbia cioè un eccesso di fornitura di servizi rispetto alle possibilità di assorbimento. Occorre quindi una programmazione.

Problemi di questo genere, che ho voluto rapidamente ricordare completando la pregevole relazione del collega Giglia con dati di carattere internazionale, bene trovano sede di discussione in questo bilancio dei trasporti, mentre avrebbero trovato una meno felice collocazione in sede di dibattito sul bilancio della difesa.

Che cosa deve fare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per questa creatura così promettente (e così ingombrante) venuta a cadere sulle sue spalle? Ritengo che occorra prima di tutto creare l'edificio politico e amministrativo. Il Ministero dei trasporti ha ereditato da quello della difesa una direzione generale con tutto il personale che attualmente è comandato e che verrà trasferito, con decreti ormai inviati, a quanto mi risulta, alla firma del Presidente della Repubblica, in un nuovo ruolo. Sarebbe però un'illusione credere che l'approvazione di questi ruoli risolva il problema di un'adeguata strutturazione dell'ispettorato dell'aviazione civile e non soltanto il problema umano degli impiegati della vecchia direzione del Ministero della difesa. Si cambia solo la etichetta sul berretto di questi funzionari, ma nulla più, mentre è necessario che i ruoli vengano migliorati qualitativamente e integrati numericamente.

Uno dei temi che hanno maggiormente attirato l'attenzione del relatore è quello degli aeroporti, per i quali vivo è l'interessamento delle amministrazioni locali e conseguentemente dei parlamentari: nessuna città di un certo prestigio ritiene di potere fare a meno dell'aeroporto senza venire sminuita nella sua dimensione nei confronti di altre. Ora, la costruzione degli aeroporti non può essere affrontata indipendentemente dalla considerazione dell'ampliamento dei servizi. La costruzione di nuovi aeroporti e il potenziamento di quelli esistenti vanno affrontati con uno studio adeguato del traffico potenziale, delle sue direzioni alternative, dei costi, che sia la premessa a tutte le decisioni. Ogni nuova installazione determina infatti la necessità di un potenziamento della rete di assistenza, che evidentemente non può essere deciso *a posteriori*, ma contestualmente. Come si sta facendo per la marina mercantile (si parla di un « piano azzurro » per i porti) sarebbe

opportuno procedere ad uno studio adeguato per gli aeroporti e presentare, al termine di questa indagine, un disegno di legge al Parlamento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come chiameremo questo piano?

VERONESI. Lascio a lei la scelta, signor ministro. Dovrebbe essere anch'esso azzurro, ma qualche volta è nero. In ogni modo lo si potrebbe chiamare semplicemente « piano per gli aeroporti ».

Allo studio degli aeroporti va premessa la definizione degli impianti e dei beni da destinare esclusivamente al traffico aereo civile, compito che spetta al comitato recentemente costituito e ricordato nella sua relazione dal collega Giglia.

Spero di non fare torto a nessuno se raccomando ai rappresentanti del Ministero di ricordare sempre gli interessi dell'aviazione civile in questo particolare comitato, cercando di evitare al massimo gli usi promiscui.

A questo punto voglio fermarmi a trattare specificamente l'attività del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e ricordare quali compiti e quali mete deve porsi e con quali strumenti attrezzarsi per raggiungerle. Infatti, occorre prendere atto che l'aviazione civile è passata al Ministero dei trasporti il 6 giugno, e quindi non si può ora assolutamente dire niente, né in bene né in male; anzi, per quanto si sa, vi è da dire in bene per la rapidità con la quale si è cercato di fare fronte alle necessità immediate derivanti dal distacco. Ma l'azione di impulso del Ministero si potrà vedere soltanto a distanza. Riserviamo quindi le critiche, i suggerimenti, gli stimoli a momenti successivi, e diamo invece, ed è ciò che mi permetto di fare, indicazioni e suggerimenti al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per quanto attiene alla sua competenza.

Dedicherò l'ultima parte del mio intervento a due argomenti: il primo riguarda l'assistenza al volo; l'altro la legislazione in materia aeronautica. Per il primo occorre fare capo al Ministero della difesa, per il secondo al Ministero di grazia e giustizia.

L'assistenza al volo è per il grosso pubblico una cosa molto meno visibile e apprezzabile dei grandi aeroporti, dei grandi apparecchi: è un'attività, direi, quasi invisibile, che solo agli esperti, a coloro che sono addentro alla materia, è nota. È un'attività che permette la buona riuscita dei voli, con una incidenza, in questa buona riuscita, che si può certamente valutare al 40-50 per cento

e forse anche più, l'altra parte restando affidata alla competenza e alla bravura dei piloti.

L'assistenza al volo comincia con la raccolta di tutte le informazioni sulle condizioni meteorologiche attraverso una rete formidabile che non è soltanto nazionale, ma internazionale; che instrada queste notizie attraverso il filo, le telescriventi, la radio, facendole conoscere dovunque. L'assistenza al volo assume il piano di volo del pilota prima che parta e lo dirama a chi lo deve conoscere per assisterlo; dà indicazioni al pilota perché arrivi sulla pista di decollo al momento giusto, in modo che non vi siano interferenze; lo guida nei cieli sulla via giusta, fino all'atterraggio, passando da un sistema di controllo a un altro. È un'attività molto complessa dalla quale dipende essenzialmente, vitalmente, la buona riuscita del volo.

Orbene (riprendo un accenno fatto a proposito della regolamentazione delle competenze) questa così importante attività è rimasta, secondo la volontà della legge, al Ministero della difesa. Così il Ministero dei trasporti, oltre a dovere fare i conti con il Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade, la loro utilizzazione, la polizia della strada, deve fare i conti con il Ministero della difesa per questo settore così vitale.

Voglio ricordare al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile che qualche cosa in mano ce l'ha anche lui, ed è quel comitato particolare che doveva nascere secondo la prima stesura del disegno di legge come comitato autonomo fra militari e civili per l'uso razionale dello spazio aereo e che poi, per volontà del ministro per la riforma burocratica, che ha ritenuto non essere nella tradizione amministrativa italiana questo ente, è stato inserito come gruppo particolare in seno al Consiglio superiore dell'aviazione civile. Attraverso questo comitato si deve razionalizzare l'uso dello spazio aereo; è un bene economico limitato che va utilizzato nel modo migliore, e il modo migliore è da studiare insieme, contemperando le esigenze del traffico aereo civile con quello militare.

È stato un bene o è stato un male aver lasciato alla difesa il servizio dell'assistenza al volo? Io ho già espresso in altra occasione la mia opinione, e cioè che non è bene che rimanga al Ministero della difesa. Tuttavia, ciò che è stato fatto è già un passo avanti, perché si è istituito un dialogo. Prima c'erano l'utente e il fornitore del servizio sotto lo stesso tetto, il dialogo si chiudevava nello stesso Ministero. Adesso l'utente del servizio è pres-

so il Ministero dei trasporti e il fornitore del servizio è presso il Ministero della difesa. Questo dialogo ha da svilupparsi. Che cosa ha da dire il ministro dei trasporti come interessato per quanto riguarda gli utenti?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'ho già detto al Senato e lo ripeterò alla Camera.

VERONESI. L'utente è preoccupato del sistema di assistenza al volo e delle condizioni nelle quali si verrà a trovare fra non molto, se non sarà provveduto. Il servizio è costituito da attrezzature, impianti, uomini che applicano certe procedure.

Il relatore, onorevole Giglia, a pagina 66 della relazione parlando dei servizi di assistenza al volo, esprime l'avviso che, tutto sommato, vi siano aspetti per i quali la soluzione scelta sembra essere preferibile rispetto a quella sostenuta da altri. Non condivido fino in fondo questa tesi, perché ritengo che prima o dopo si renderà necessaria una enucleazione di questo servizio che non è un servizio militare, ma eminentemente tecnico, di alta qualificazione, che serve in tempo di pace (poiché in tempo di guerra siamo tutti al servizio della difesa) nella misura dell'80 per cento all'aviazione civile e non a quella militare. Non sono convinto delle tesi e delle speranze del relatore; non voglio però neppure affidarmi alle mie impressioni, ma avvalorare ciò che io dico con il parere dei tecnici.

Condivido le conclusioni del relatore quando dice che, o dentro o fuori l'Eurocontrol, il servizio deve essere all'altezza dei compiti. E in questo senso che si articolano le nostre pressioni sul Ministero della difesa. Tuttavia, mi pare che si possa partire, per giustificare le preoccupazioni del momento, dalle dichiarazioni fatte dal colonnello Paschina nel 1960 quando si discusse accanitamente e con molto calore di Eurocontrol in occasione di un dibattito presso il Centro sviluppo trasporti aerei.

Ebbene, quest'uomo che aveva la responsabilità del servizio di assistenza al volo nella zona di Roma che cosa diceva? « Il servizio di controllo della circolazione aerea ha urgente bisogno di un potenziamento, con o senza Eurocontrol, perché l'Eurocontrol impiegherà tre o quattro anni per estendersi agli spazi inferiori ma noi non possiamo aspettare neanche un anno ». Questo affermava nel 1960 il responsabile. E aggiungeva: « Abbiamo bisogno di mezzi radar. Oltre a quelli che ci offrirà la D.A.T. abbiamo bisogno di mezzi propri, perché per le regioni terminali oc-

corrono mezzi che controllino la circolazione aerea, per necessità tecniche di ubicazione e di copertura, vicini agli aeroporti; abbiamo bisogno di mezzi di telecomunicazioni che assicurino la copertura di tutto lo spazio italiano, in quanto, allo stato attuale, essa non è ancora assicurata; abbiamo bisogno di specialisti da adibire all'esercizio e alla manutenzione degli impianti. L'automazione va avanti a grandi passi ed essa ci cadrà addosso, con l'avvento dei supersonici, così come ci sono caduti addosso gli aviogetti da trasporto». (Significativo questo inciso a proposito degli aviogetti!). «Se ne parlava da tanto tempo e non si era mai fatto niente; e il generale Donno sa che abbiamo fatto una riunione per riceverne uno a Ciampino e dopo un mese ce ne erano 30. Abbiamo bisogno di quadri per il servizio del controllo della circolazione aerea. Quella decina di persone qualificate che potrebbero essere messe alla pianificazione dei servizi e delle procedure oggi si inaridiscono, con 40 anni e più di età e con 10 anni e più di esperienza professionale, nei gradi di tenente o con la qualifica di operai temporanei in turni di servizio che non fanno distinzione tra giorno e notte, fra giorno lavorativo e giorno festivo».

E continuava il colonnello Paschina: «Abbiamo bisogno di personale controllore in adeguata quantità e adeguata qualità. Il controllore di aerovia e di radar d'aerea è un professionista di alta specializzazione che dà affidamento solo dopo tre anni di addestramento e 5-6 anni di esperienza. E questo non solo in Italia. A New York ci hanno detto che danno il microfono in mano a un controllore dopo tre anni di addestramento, e quelli nascono imparati per l'inglese! Abbiamo bisogno che gli attuali corsi per controllori di torri e di avvicinamento siano trasformati in una vera scuola di controllo della circolazione aerea che permetta lo svolgimento di corsi di specializzazione per aerovie e che provveda al controllo periodico dei brevetti dei controllori e delle relative abilitazioni. Abbiamo bisogno che il trattamento economico, morale e di carriera del personale sia adeguato alle responsabilità e al logorio psicofisico a cui questo è soggetto».

Questo affermava il colonnello Paschina nel 1960. Da allora che cosa si è fatto? Devo dire con rincrescimento che si è fatto praticamente niente.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vi è una scuola a Ciampino.

VERONESI. È niente. Qui non si tratta soltanto di operare in funzione della sicurezza, ma anche in funzione dell'economia. L'onorevole ministro, interrompendo il mio intervento in Commissione, ha affermato che per Fiumicino occorre già la seconda pista perché l'aeroporto è intasato. Ebbene, vi possono essere soluzioni alternative. Si tenga presente che la frequenza degli arrivi degli aerei sulla pista senza radar è di 18-20 apparecchi in un'ora, con il radar si arriva a 35, cioè quasi si raddoppia il numero.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho detto però che il radar Marconi entrerà in funzione fra un paio di mesi.

VERONESI. Questo ci si va ripetendo da un pezzo e solo adesso sappiamo che si è arrivati alla conclusione. Me lo auguro, ma voglio dire che in questo caso vi sono soluzioni alternative: o adoperiamo la pista intensificando gli arrivi, e occorrono spese a carico del Ministero della difesa; o aumentiamo la capacità di ricezione dell'aeroporto aumentando le piste, e sono spese del Ministero dei trasporti, il quale deve scegliere...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tutte e due le soluzioni.

VERONESI. Evidentemente scegliamo quella che costa meno al contribuente italiano.

In estate vi era molto traffico e il radar di Roma era inefficiente per certe condizioni atmosferiche che rendevano impossibile la visione sicura dell'apparecchio. Il radar di Milano è un vecchio T.P.S. 1, come quello di Roma, e funziona dalle 10 alle 19, cioè solo per 9 ore, e ciò per mancanza di personale.

Dicevo che si tratta di questioni di carattere economico. Dovrebbero essere in particolare le compagnie aeree ad occuparsi del problema. Ma la compagnia italiana di bandiera è capitale dello Stato, quindi in sostanza si tratta sempre dell'impiego di fondi dello Stato.

Negli Stati Uniti d'America è stato calcolato il danno economico diretto dovuto ai ritardi di traffico causati dal controllo della circolazione aerea. Un controllore che provochi ritardi di cinque minuti a due soli aerei di linea al giorno viene a costare nel corso di un anno all'industria del trasporto aereo oltre 12 milioni e mezzo di lire cioè quattro volte il suo stipendio annuo. L'esempio è valido anche per l'Italia, dove si sono avuti ritardi fino a 40 minuti nelle zone di attesa. Vale quindi la pena di dare qualcosa di più al controllore del traffico per avere a disposi-

zione tanti controllori si da evitare le attese degli apparecchi.

Nel programma quinquennale di potenziamento dell'aviazione civile preparato e presentato dal sottosegretario Pugliese nel maggio scorso è inserito anche un grosso capitolo riguardante le infrastrutture elettroniche. In proposito devo dire che bene si è fatto a richiamare l'attenzione dei ministri del tesoro e del bilancio sulla necessità di questa spesa, anche se essa dovrà rientrare nello stato di previsione del Ministero della difesa. Ma mi sembra (e ho sentito un esperto in materia) che le cose chieste in quel piano non siano tutte essenziali: vi sono cose superflue, cose che possono attendere, mentre altre sono urgentissime. Occorrerebbe quindi approfondire l'esame di questa materia giovandosi della collaborazione di autentici esperti.

Per programmare le infrastrutture elettroniche per i prossimi anni è stata costituita una commissione a cura del Ministero della difesa e, a quanto mi risulta, dovrebbero farne parte anche alcuni piloti. Occorre però che la commissione sia composta da veri competenti. Perché dico questo? Perché torniamo a un difetto di origine del nostro sistema. L'Ispettorato telecomunicazioni e assistenza al volo (I.T.A.V.) è un elemento della struttura amministrativa del Ministero della difesa e ha sopra di sé lo stato maggiore: pertanto ogni decisione deve essere approvata da quest'ultimo. Lo stato maggiore è formato da militari che hanno una preparazione tecnica, intellettuale e professionale che deriva loro dall'esperienza al Ministero della difesa, mentre non ne hanno nel campo dei trasporti aerei civili. A capo dell'I.T.A.V. è un generale che è sottoposto a un regime, diciamo così, di rotazione nel comando, in quanto è preposto a quell'ufficio per uno o due anni e quindi viene sostituito. Si tratta di ufficiali generali che non hanno una competenza specifica nella materia, poiché provengono dai reparti e ai reparti torneranno. Ho con me uno specchio indicativo di queste successioni nel comando che dimostra quanto ho affermato.

In seno all'I.T.A.V. vi sono vari reparti, il primo dei quali è il più importante. Alla sua direzione è preposto un caporeparto che proviene dai ranghi militari e che viene sostituito anche lui con una certa frequenza, sicché si ha di fatto che le competenze reali cominciano dal quarto gradino in giù e non dal primo. Se si ha da fare, quindi, una commissione di esperti per la programmazione, occorre avere il coraggio di fare astrazione

da questi formalismi gerarchici, andando a prendere gli esperti stessi là dove si trovano.

I controllori, diceva il capo del servizio di assistenza al volo inglese, sono la chiave di tutto il sistema. Ora, chi sono questi controllori? Sono stati militarizzati, quindi sono militari; e per passare militari, essendo, in parte almeno, ufficiali di complemento, sono anche andati indietro di grado; inoltre, una volta inseriti nella gerarchia militare, seguono questa gerarchia con gli scatti da essa previsti. Proprio ieri in Commissione difesa, si è discusso un provvedimento dal titolo: « Riordinamento di taluni ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'aeronautica militare ». Ebbene, in tale riordinamento è incluso anche il ruolo servizi, che riguarda i militari che svolgono l'assistenza al volo. In questo ruolo servizi, nel grado di tenente, vi sono 325 posti e 325 tenenti, i quali sono stati inseriti nel ruolo per concorso nell'aprile 1962. Quindi i posti sono interamente coperti. E si consideri che solo ieri, finalmente, grazie alle insistenze di vari commissari, accolte dal Governo, sono stati ridotti da 4 a 3 gli anni necessari per passare al grado di capitano, dove viceversa su 420 posti si hanno 270 vacanze.

Ora, imporre al controllore di restare nel grado di tenente, significa dire ad un tecnico che deve rimanere fermo ad un certo stipendio; e questo quando gli stipendi vengono dati in ben altra misura dalle industrie elettroniche e dalla stessa Alitalia, che già ha portato via vari controllori, e dei migliori. In queste condizioni il Ministero della difesa non può bandire concorsi per l'assunzione di altro personale, perché, dovendo le assunzioni essere fatte nel grado di tenente il cui organico è completamente saturo, a ciò osta un impedimento di carattere direttivo e non superabile.

Ma di controllori vi è bisogno. Già alcuni anni fa sono stati chiesti 450 nuovi controllori, che non si sono potuti avere. Lo stato maggiore, da cui l'I.T.A.V. dipende, ha detto che non ve ne era la possibilità, ed ha raccomandato di servirsi degli operatori in fonìa: gente brava e buona, non vi è dubbio, ma di preparazione scolastica, intellettuale e culturale a livello medio inferiore, quindi non in condizione di soddisfare la esigenza di personale qualificato che ha invece il servizio di controllo. Il quale, per di più, deve regolare un sempre maggiore volume di traffico, il cui aumento è in media del 15 per cento all'anno; di conseguenza occorrerebbe anche accrescere proporzionalmente il personale,

fino a quando non si arriverà all'automazione, che il colonnello Paschina per altro sostiene essere ancora lontana.

Pare quindi che a questo punto si debba dire una parola preoccupata al Ministero competente e agli altri ministeri interessati a questo settore, perché il servizio di assistenza al volo, con o senza Eurocontrol, deve essere all'altezza dei servizi delle altre nazioni europee. Sull'Eurocontrol torneremo a suo tempo, perché riteniamo che il capitolo non sia chiuso: in Europa non si può fare il servizio divisi in piccoli Stati, bisognerà fare qualche cosa uniti. Se non si vuole, però, l'agenzia internazionale composta dall'Eurocontrol, si potrebbe — è una proposta che formulo e che possiamo considerare insieme — pensare ad una agenzia nazionale, una specie di azienda autonoma, che presti a chi di dovere questi servizi.

Il discorso sull'unità del servizio militare e civile ci porterebbe troppo lontano e oggi non lo facciamo. Mi basta osservare che l'ostinata affermazione fatta dai sostenitori dell'attuale sistema secondo cui in Italia vi è l'unità del sistema non è vera.

Passiamo rapidamente all'altro capitolo per il quale il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile deve interessare un altro ministero, cioè il Ministero di grazia e giustizia. Quest'altro capitolo è quello della legislazione.

Siamo in uno Stato di diritto, si dice, ma mi pare che per quanto riguarda l'aviazione civile siamo rimasti molto indietro. Il codice della navigazione è del 1942 ed il regolamento della navigazione è del 1925, se non erro. È così, onorevole Crocco?

CROCCO. Esatto.

VERONESI. Il codice del 1942 doveva essere seguito da un regolamento che non è più intervenuto, sicché si applica ancora il regolamento del 1925, integrandolo, all'occorrenza, attraverso circolari.

Nel 1957 avevamo approvato, dopo lunghe traversie (lo ricordo perché ero presente), la legge n. 24 del 29 gennaio, che delegava il Governo all'approvazione degli allegati tecnici della convenzione internazionale per l'aviazione civile conclusa a Chicago il 7 dicembre 1954 e fissava il termine di tre anni dalla sua entrata in vigore per la ricezione nella legislazione italiana dei suddetti allegati. I tre anni sono scaduti e tale prescrizione non è stata assolta. Che cosa si è fatto? Si sono fatte la commissione per la riforma del codice prima e recentemente la commissione per la riforma del regolamento.

La commissione per la riforma del codice della navigazione ha una storia lamentevole, perché è nata nel 1948 con un decreto del ministro di grazia e giustizia Grassi. Questa commissione del 1948 durò, con varie vicende, fino al 1956, quando il ministro di grazia e giustizia del tempo, onorevole Moro, la integrò con altri membri dando tempo fino a tutto il 1957. Senonché questa commissione, di cui ebbi l'onore di far parte; non portò avanti alcun particolare lavoro: si occupò di vari temi di carattere marittimo, trascurando per altro i problemi della navigazione aerea. Vi fu una discussione in seno alla commissione circa l'opportunità di distinguere la materia aeronautica da quella marittima e a conclusione della discussione venne dato incarico ad un gruppo di giuristi aeronautici (Ambrosini, Carboni e Fragali) di redigere uno studio, che è stato redatto e consegnato, ma che non ebbe l'onore di una discussione. È rimasto come uno studio affermando la necessità della distinzione del diritto aeronautico da quello marittimo, ma non ha avuto seguito.

Dopo la commissione Grassi e dopo la commissione Moro, venne la commissione Gonella, istituita nel giugno 1961, che ebbe vita brevissima, perché alla fine dell'anno scadevano i termini e quindi non fece assolutamente niente, salvo una riunione.

Il ministro Bosco, succeduto al ministro Gonella, prese a cuore la cosa, che venne sollecitata anche in Parlamento, e al ministro si fece presente l'opportunità o di istituire due commissioni, una che avesse riguardo alla materia aeronautica e una alla materia marittima, o almeno di costituirne una con rappresentanza paritetica di specialisti del diritto marittimo e del diritto aeronautico, in modo tale che si potesse approfondire simultaneamente lo studio di ambedue le materie. Purtroppo la proposta non ha avuto seguito perché non è stata costituita la nuova commissione, nonostante le varie sollecitazioni che sono state fatte. Eppure non si può dire che nulla sia da cambiare.

In una raccolta di pareri assunti presso ambienti competenti dal centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, si notano opinioni di questo genere riguardanti il codice: l'Alitalia raccomanda il mutamento delle concessioni dei servizi aerei, il che comporta la modificazione del titolo VI, capo I, libro I, parte II del codice; il riesame degli articoli riguardanti le concessioni e l'esercizio della gestione di aeroporti; nonché il riesame delle norme riguardanti le inchieste sui sinistri aeronautici.

il che comporta la modifica di vari articoli; la formazione professionale della gente dell'aria; le locazioni e il noleggio di aeromobili; i documenti di trasporto e le assicurazioni. L'Aeroclub d'Italia ha fatto proposta di modificare 8 o 10 articoli. L'associazione delle industrie aeronautiche e spaziali ha proposto il mutamento di una ventina di articoli e altrettanti l'O.A.P.A. (Organizzazione aviazione privata e di affari).

Dopo di che potete immaginare se non sia giustificato, a distanza di tempo e con le novità intervenute, il prospettarsi seriamente il riesame della disciplina normativa della navigazione aerea contenuta nel codice. È necessario quindi, a mio giudizio, che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile solleciti dal Ministero di grazia e giustizia l'adozione delle opportune iniziative in tal senso, e sia adeguatamente rappresentato nella commissione per la riforma del codice.

L'altra commissione, quella preposta alla riforma del regolamento della navigazione aerea del 1925, era presieduta dall'onorevole Francesco Maria Dominedò, allora sottosegretario di Stato per la giustizia e attualmente ministro della marina mercantile. La commissione per il regolamento ha lavorato attivamente. Ma occorre dire chiaramente che essa deve essere nominata dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Mi pare che non vi sia motivo di fare diversamente, almeno in analogia a quanto si è fatto per il regolamento della navigazione marittima.

In una dichiarazione dell'onorevole Dominedò, resa l'anno scorso all'undicesima assemblea del Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, veniva fatto il punto a cui era arrivata la commissione, punto che sembrava essere molto avanzato perché la traduzione in leggi degli allegati tecnici alla convenzione di Chicago era stata esaminata distintamente per materia e si era ritenuto che una parte di detti allegati poteva senz'altro essere recepita (si trattava di allegati tecnici riguardanti meteorologia, comunicazioni, unità di misura, segnali aria-suono) con meccanismi che semplificassero le procedure attuali. Per gli altri allegati, cioè per quelli che avevano bisogno di ricezione nel sistema giuridico italiano, l'onorevole Dominedò diceva che il lavoro era già quasi finito, con la preparazione di disegni di legge articolati in modo da tradurre nella legislazione italiana le raccomandazioni contenute negli allegati tecnici della convenzione di Chicago. Diceva l'onorevole Dominedò che solamente uno di questi, il numero uno, era stato trovato dalla commis-

sione già predisposto e formulato in articoli, evidentemente in applicazione — sia pure tardiva — della delega del 1957 per la traduzione in legge degli allegati tecnici in questione.

Ora è necessario che questo lavoro venga ripreso. Credo che il termine della commissione sia scaduto e, inoltre, il presidente della commissione, dati i nuovi suoi incarichi, non può più attendervi. È il caso di riprendere questo lavoro e di portarlo avanti.

Resta da chiedere se sia opportuno premettere il regolamento alla revisione del codice. La logica imporrebbe prima la revisione del codice e poi il regolamento. Tuttavia, data la prevalenza delle regole internazionali su quelle nazionali, possiamo anche ritenere che una parte delle norme possano senz'altro essere recepite attraverso il regolamento, senza attendere la riforma del codice, che potrebbe essere cosa lunga. Del resto, se la riforma del codice non si vuol fare, dicendo che è cosa impegnativa, si possono modificare successivamente le norme del codice stesso con legge ordinaria, a seconda delle necessità.

E, a proposito di legislazione necessaria, desidero chiudere questo mio intervento con un accenno al problema dei sinistri aerei. Mi pare che in questa materia dovremmo procedere veramente con sollecitudine. Risposte del genere di quelle che sono state date tempo fa a proposito dell'incidente che è costato la vita all'ingegner Mattei e di quello del *D-C 3* dell'«Itavia» in viaggio da Pescara a Roma non possono soddisfare; specialmente la seconda. È necessario creare uno strumento di pubblicità dell'inchiesta, tale che lasci tutti tranquilli che le responsabilità sono state seriamente ricercate, che eventuali deficienze di materiale o carenza dell'assistenza al volo sono state individuate e segnalate per i necessari rimedi. Sarebbe opportuno sviluppare un tale studio, e in proposito ricordo quanto è stato fatto per le ferrovie, che hanno istituito una commissione per l'esame dei problemi della sicurezza del servizio ferroviario: essa può essere di esempio anche per i traffici aerei, la cui sicurezza è fondamentale per il loro sviluppo e per il loro apprezzamento presso l'opinione pubblica.

Con ciò, ringrazio per la pazienza con la quale il ministro e i colleghi hanno seguito la mia esposizione e mi auguro che questo primo intervento in sede di bilancio dei trasporti sull'aviazione civile sia seguito in questa stessa discussione da altri colleghi, così dimostrandosi il vivo interesse del Parlamento per questa materia. E mi auguro ancora che

negli anni prossimi le discussioni dei futuri bilanci possano constatare i progressi dell'aviazione inserita nell'amministrazione del Ministero dei trasporti. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Alpino. Ne ha facoltà.

ALPINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo che da anni treni ed aerei sono affollati di esperti, politici e dirigenti di categorie che convengono a Bruxelles e nelle altre sedi comunitarie per preparare l'avvento del mercato comune e l'inserimento in esso dei singoli paesi e dei vari settori economici, pare lecito e opportuno fare il punto sui risultati acquisiti in ordine alla definizione di una politica comune dei trasporti e allo svolgimento dei medesimi nell'ambito comunitario.

In ipotesi — e anzi per definizione — la creazione di una comunità tra paesi diversi è un basilare genuino atto di libertà economica, comportando la riduzione e abolizione delle barriere doganali, l'allargamento dell'area di insediamento delle attività e di scambio dei beni e servizi, la moltiplicazione delle specializzazioni nazionali e regionali. In tale quadro, cioè nel trapasso a un regime di mercati aperti e poi di mercato unico, il sistema dei trasporti diventa quasi il protagonista. Esso accompagna e condiziona i mutamenti strutturali, in quanto solo il facile ed economico passaggio dei beni (dalle zone ove è più conveniente produrli alle altre) consente l'illimitata divisione del lavoro fra i paesi associati, che è il fine della comunità e la fonte dei vantaggi generali.

Ciò esige non solo il massimo rendimento dell'attuale sistema dei trasporti, con l'esercizio più efficiente, ma anche una grossa massa di investimenti nel settore e nelle sue infrastrutture, per potenziarne le capacità. Ora sia per sfruttare il sistema esistente, sia per valutare e distribuire gli investimenti, occorre definire i compiti dei vari mezzi creando, sulle difformi politiche dei paesi, una certa comunanza di indirizzi. Occorre una politica razionale che eviti o almeno riduca gli esercizi antieconomici e lo spreco di preziosi capitali. Solo su tale piano si otterrà un reale potenziamento, sia di servizi da parte delle aziende private e pubbliche esercenti i trasporti, sia di infrastrutture da parte degli Stati e degli enti minori.

È chiaro che una politica basata sulle capacità e produttività dei vari mezzi suppone l'abbandono della difesa di situazioni superate e antieconomiche, delle false o troppo costose

socialità, delle pretese al privilegio e alla repressione dei concorrenti. In concreto, essa suppone il riconoscimento della realtà attuale della ferrovia: che conserva funzioni utilissime nelle grandi comunicazioni, salvo la crescente concorrenza dell'aereo e della nave sulla lunga distanza, mentre è battuta inesorabilmente dall'autotrasporto sui percorsi medi e brevi e deve accettare, per taluni settori di traffico, una divisione del lavoro con l'automobile anche sulla lunga distanza.

In sostanza, il metro e il vaglio di una fruttuosa distribuzione dei compiti fra tutte le attività e fra i singoli paesi sono la concorrenza, la libertà operativa. L'economia di mercato è la base della costruzione comunitaria e ad essa sono pienamente conformi le abolizioni di discriminazioni, restrizioni e ostacoli. Assai meno lo sono le cosiddette « armonizzazioni », cioè le correzioni delle differenze naturali o costituite e dei confronti operativi, correzioni accettabili solo come misure provvisorie di avviamento. Assunte come misure permanenti, esse negherebbero la natura e i benefici della comunità. Se infatti si armonizzano tutte le posizioni, cioè si eguagliano con restrizioni e gravami i costi dei paesi e delle attività in concorrenza, si arriva, al limite, al paradosso di abolire gli scambi internazionali.

Il metro della libertà vale, ovviamente, anche per i trasporti. In argomento si sono chiaramente pronunciati in sede internazionale gli utenti, con un documento (camera di commercio internazionale - *brochure* 194) che resta mirabile esempio di fiducia nel sistema di mercato, contro ogni restrizione e privilegio. Si rivendica la « libera scelta » dell'utente sul mezzo più adatto ai suoi bisogni. Tale scelta non può essere sostituita da decisioni dei governi: se è già difficile per i funzionari calcolare senza errore i costi economici — rileva un rapporto E.C.E. — solo l'utente può apprezzare la differenza dei valori d'uso. La libertà di scelta del consumatore — ricalca il rapporto Kapteyn — è mezzo di orientamento insostituibile nell'economia.

E la scelta non va alterata con artifici, come privilegi e sovvenzioni. Le imprese di trasporto vanno gestite commercialmente, cioè con fini di reddito; le protezioni possono portare al disavanzo delle ferrovie solo un sollievo moderato; tale sollievo è comunque minore del danno inflitto alla vita economica dalle restrizioni al progresso e alla produttività degli altri mezzi. Se a un mezzo si accollano funzioni di servizio pubblico e quindi perdite di gestione, non va gravato il bi-

lancio aziendale e lo Stato deve colmare il disavanzo; ma esso non deve proteggere quel mezzo contro i concorrenti, mediante contingenti, tasse, limiti di peso trasportato e di velocità non derivanti da esigenze di sicurezza, o altre restrizioni dell'esercizio.

Comunque, nell'interesse collettivo bisogna contenere il concetto di pubblico servizio. È lecito dire — ha scritto il signor Le Vert, direttore della divisione trasporti dell'E.C.E. — che l'esercizio ferroviario è organizzato in modo tale che la nozione di servizio commerciale è del tutto oscurata da quella di servizio pubblico. Non si può continuare a credere nel dogma del servizio pubblico organizzato con criteri che nulla hanno di economico, ma si impone una revisione del concetto tradizionale della ferrovia e degli obblighi gravanti sulla medesima.

Tutto ciò premesso, ricordo alla Camera che il Parlamento europeo e il Comitato economico e sociale sono stati investiti dell'esame delle proposte della Commissione C.E.E. sulla politica comune dei trasporti. Il nostro ministro, che tra non molto dovrà discutere le proposte stesse con i colleghi degli altri paesi della Comunità, avrà certo presenti l'incidenza che esse possono avere sulle future prospettive dei trasporti italiani e l'estrema importanza che tale settore assume nel quadro economico e sociale del paese, per l'entità degli investimenti in atto, il numero delle imprese operanti, la massa dei loro dipendenti e l'imponenza dei rapporti con tutti gli altri settori dell'economia, siccome utenti dei servizi di trasporto oppure fornitori di impianti, di mezzi e di materie di consumo.

È da lamentare, anzitutto, che in sede comunitaria non si sia posto, con l'urgenza e la preminenza dovute, il problema delle infrastrutture. Al momento del « rilancio » di Messina, i ministri degli esteri, riuniti sotto la presidenza dell'onorevole Gaetano Martino, avevano indicato come primo fra gli obiettivi tecnici dell'integrazione europea la risoluzione del problema delle infrastrutture di trasporto: « L'estensione degli scambi di merci e il movimento di persone — afferma la risoluzione del 2 giugno 1955 — richiedono lo sviluppo in comune delle grandi vie di comunicazione. A tale fine sarà iniziato lo studio in comune di piani di sviluppo basati sulla istituzione di una rete europea di canali, di autostrade e di linee elettrificate e su una standardizzazione delle attrezzature. Sarà iniziata anche la ricerca di un miglior coordinamento dei trasporti aerei ».

L'urgenza e la preminenza del problema si pongono più che mai, anche perché dalle passate vicende dei paesi europei, intessute di rivalità e conflitti, si sono ereditate gravi carenze di collegamenti proprio nelle zone confinarie. Superati i contrasti con la concezione dell'integrazione, s'impone l'esigenza di favorire la compenetrazione dei mercati nazionali destinati ad unirsi, facendo sorgere anche prima del disarmo doganale una rete di collegamenti ferroviari e stradali che elimini ai confini degli Stati le strozzature del traffico. Purtroppo l'azione comunitaria, su questo piano, si è esplicata soprattutto in programmi generali e in suggerimenti ai governi.

Ai paesi membri — ricordavo parlando in quest'aula sul medesimo bilancio il 15 luglio 1960 — è stata trasmessa una serie di raccomandazioni sui grandi tronchi di comunicazione ferroviari, stradali e fluviali per la realizzazione di una infrastruttura europea. La creazione di tronchi di comunicazione comunitari mira anzitutto al collegamento delle reti nazionali. I progetti nel campo ferroviario prevedono il collegamento delle reti nazionali elettrificate e l'elettrificazione delle linee ferroviarie colleganti i porti ai principali centri industriali. Per le strade sono previsti assi di grande traffico a carattere omogeneo; per le vie fluviali si prevedono collegamenti tra i porti marittimi e l'interno e tra i grandi bacini fluviali.

L'azione concreta è stata però modesta e ciò ha danneggiato soprattutto l'Italia, che per la natura delle sue frontiere e per la posizione eccentrica rispetto al corpo della Comunità rileva un più vasto bisogno di opere e maggiori costi per realizzarle; mentre poi, impegnata in un grosso sforzo per le infrastrutture interne, non può adeguatamente provvedere per quelle di confine. Un caso tipico è segnato dal ritardo con cui, in vista delle aperture dei trafori del monte Bianco e del Gran San Bernardo, si è impostata la costruzione di adeguate arterie di sbocco dei medesimi. Passando al campo ferroviario, basta citare l'assurda situazione creatasi nell'estate scorsa ai valichi con la Svizzera, con un ingorgo quasi costante e prolungate sospensioni del traffico merci, a causa specialmente — si è detto dalle ferrovie federali — della crescente carenza delle attrezzature e degli smistamenti di frontiera. In una simile situazione si è solo saputo aumentare le tasse e accusare gli utenti per l'entità dei loro traffici: invece di adeguare le strutture alle esigenze del traffico, si pretende di limitare il

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

traffico per non turbare l'esercizio ferroviario. Si noti che gli utenti non potevano ricorrere al trasporto stradale, perché la situazione viaria delle zone confinarie è non meno deficitaria.

Vi è la speranza che l'auspicato ulteriore sviluppo dei traffici non sia più ostacolato da siffatte carenze? Alla luce di certe risposte, temo di no.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il problema è allo studio.

ALPINO. Per la stazione di Domodossola si era detto che il « potenziamento » concluso nel 1962 sarebbe valso fino al 1970, mentre si tratta di un semplice rabberciamento degli impianti, già insufficiente oggi. Né si vede iniziare, per citare un altro caso, il raddoppio della Bussoleno-Salbertrand, previsto da decenni e urgente per eliminare una grave strozzatura della Roma-Parigi.

Ora, mentre l'Italia affronta con mezzi limitati e magari col contagocce questi problemi infrastrutturali, v'è da chiedere se il Governo abbia esaurito il ricorso alla Banca europea per gli investimenti, costituita appunto per fronteggiare situazioni di diffuso interesse comunitario, cui non possano bastare le forze di un solo paese. Vorrei raccomandare al ministro di porre il problema alla prossima riunione della C.E.E., ricordando che il reale inserimento dell'economia italiana nel M.E.C. è condizionato da un complesso di infrastrutture da attuare nel quadro comune. Poiché in tale quadro sono di moda i fondi speciali, potrebbe essere riesumata la proposta di istituire un « fondo stradale », già accantonata in fase di elaborazione del trattato.

Se il problema organico delle infrastrutture è stato lasciato in disparte, cosicché si è proposto in concreto solo con finanziamenti di opere singole da parte della Banca europea, è perché i governi hanno preferito accentrare l'attenzione sui problemi di esercizio e specialmente tariffari, che da tempo si trascinarono in seno alla conferenza europea dei ministri dei trasporti e sui quali erano emerse radicali diversità di vedute.

Il compito di conciliare le divergenze con negoziati è apparso arduo ed è forse per questo che nel primo quinquennio della Comunità ben poco si è realizzato in tema di trasporti. Sono di fronte due tendenze, che si basano essenzialmente: l'una sulla necessità di assicurare il libero evolversi del progresso tecnico e delle capacità operative, ciò che corrisponde alla logica del trattato istitutivo del M.E.C., volto a difendere e perfezionare la

competizione; l'altra su un tenace protezionismo della posizione dominante delle ferrovie, che l'avvento della concorrenza camionistica ha certo indebolito ma non distrutto.

La tesi liberista è sostenuta dagli utenti e dagli autotrasportatori, mentre sono soprattutto i governi a difendere le tesi delle ferrovie, cioè del trasporto come materia di puro interesse collettivo e quindi da organizzare con una coordinazione tariffaria imposta ai vari mezzi come strumento di divisione del traffico. Il duello strada-rotaiia resta dunque un problema europeo, almeno in potenza, e c'è da chiedere quale azione abbia svolto in materia il nostro Governo.

Preme qui sottolineare che da una chiara scelta per la concorrenza e per la libertà dei trasporti l'Italia avrebbe tutto da guadagnare. Come è dimostrato dall'attività di questi anni — e implicitamente dai timori e dalle resistenze degli altri paesi — i nostri trasportatori, nonostante le difficoltà, mantengono un'abile forza espansiva e superano con successo i confronti anche oltre confine. È perciò urgente rimuovere in sede europea i divieti, i contingenti e le prescrizioni vessatorie tuttora in atto. Viceversa si assiste al tentativo, per il trasporto su strada, di livellare le condizioni dei servizi, di prevenire ogni concorrenza e di inventare obblighi burocratici, incidenti persino nell'esercizio di ciascun automezzo, che quasi dovrebbe portare nel suo tragitto un impiegato per la tenuta dei conti e dei documenti prescritti. Intanto, mentre si lasciano permanere indirizzi così illiberali e malthusiani, l'Italia viene battuta già nei fatti.

Nell'ottobre scorso il Consiglio dei ministri della C.E.E. ha ripartito il primo contingente di autorizzazioni comunitarie fra i sei paesi, assegnando all'Italia la quota minore, cioè il 15 per cento, contro il 25 alla Francia e Germania, il 19 all'Olanda e il 16 al Belgio-Lussemburgo. Vivaci proteste si sono levate dal settore per questa decisione, come pure per i recenti sfavorevoli rinnovi degli accordi di trasporto e transito con la Francia, l'Austria e la Germania, nonché con la Jugoslavia, dopo trattative la cui responsabilità resta piuttosto confusa, da parte italiana, e comunque condotte senza interessare le categorie.

L'assegnazione del 15 per cento su un contingente comunitario di appena 750 licenze, quindi di 112 licenze da ripartire fra le varie decine di migliaia di autotrasportatori italiani, tocca il paradossale. Il peso di popolazione, la posizione geografica e la consistenza del parco camionistico italiano avrebbero giu-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

stificato almeno la quota massima (25 per cento), tanto più che il contingente non ha la natura degli accordi bilaterali che finora hanno regolato lo scambio dei viaggi, mentre poi non si possono confrontare, a misura delle situazioni di partenza, i lunghi viaggi dei trasportatori italiani, sui mercati più lontani, con quelli in gran parte brevissimi effettuati dai loro colleghi esteri a cavallo delle proprie zone di confine.

Comunque, anche ammesso che ci sia da procedere con estrema gradualità attraverso i contingenti di licenze, occorrerebbe ribadire che si tratta di strumenti per condurre alla integrale liberalizzazione del settore. Tale principio va sostenuto con energia dall'Italia, per non veder frustrato il diritto di ottenere a non lontana scadenza la libertà di circolazione dell'autotrasporto italiano nell'intera Comunità, premessa per ottenere alla nostra economia tutti i benefici dei trattati di Roma.

La conferenza tenuta a Roma dal signor Schaus, commissario europeo, conferma che si è mirato al compromesso, con sacrificio delle possibilità concorrenziali dell'autotrasporto italiano. Pare che siano avvenuti cedimenti sostanziali e che, con la scusa di aderire a un esperimento, si sia aperta la via a un controllo permanente sulla capacità dei parchi camionistici e sull'offerta di trasporto. Eguali preoccupazioni desta l'adesione data dal nostro Governo al principio della cosiddetta « tariffa a forcilla », che tende essa pure, fissando massimi e minimi piuttosto vicini da applicarsi anche ai paesi ove finora i noli sono stati in libera contrattazione, a contenere le capacità concorrenziali. Queste ammissioni non rispondono all'interesse dei nostri trasportatori, né a quelli della nostra economia, per cui devo chiedere al ministro impegnativi chiarimenti circa le ulteriori trattative.

Un principio che la Commissione del M.E.C. ha ripetutamente affermato e che aprovo in pieno è quello della parità di trattamento fra i diversi sistemi di trasporto. Parità — è chiaro — che non investe i costi e gli altri fattori discendenti dalle rispettive capacità operative, bensì le influenze esterne atte a distorcere le genuine attitudini competitive.

Ciò è la premessa logica del cosiddetto coordinamento che deve essere retamente economico, quale emerge in via spontanea, con la suddetta parità di trattamento, dall'obbligo di un esercizio basato sui costi effettivi. Il coordinamento non deve essere autoritario, con una divisione dei compiti imposta dalla legge; né artificioso, con distorsioni di conve-

nienza create da tariffe politiche e sovvenzioni per un mezzo e da balzelli e restrizioni per l'altro. Purtroppo, è proprio questo l'indirizzo che continua a prevalere in Italia, ove i relatori accusano con monotona tenacia la « accanita concorrenza automobilistica » e reclamano l'intervento statale perché « assegni la sfera d'azione a ciascun mezzo », stabilendo le modalità per la loro integrazione.

Solo in un quadro di confronto genuino la scelta dell'utente vale ad orientare con efficienza lo sviluppo dei singoli sistemi di trasporto e gli investimenti nelle rispettive infrastrutture. L'impostazione di una vera politica dei trasporti, dopo che per tanti anni si è vissuti di espedienti e di costosi e tuttavia sempre inadeguati interventi a sostegno dell'esercizio ferroviario, sarebbe utile al paese anche a prescindere da quanto si deciderà in sede comunitaria. Si aprirebbe sul serio la via al risanamento dell'azienda ferroviaria: che riceve grosse sovvenzioni dal tesoro a copertura delle perdite, a titolo di compenso degli impegni di pubblico servizio e sociali imposti dallo Stato, ma certamente vorrebbe ridurre ampiezza e peso di tali impegni e dei servizi sotto costo, scambiando almeno in parte le sovvenzioni con una autonomia che le consenta una gestione più equilibrata.

« La parità — notavo nel già citato mio intervento sul bilancio 1960-61 — va attuata portando non già le imprese private alla gestione burocratica, bensì quelle pubbliche alla gestione industriale. Non mancano i modelli. Contro una concezione assoluta del servizio pubblico, del tutto extraeconomica, cito il settore partecipazioni statali; anche qui si realizza un intervento a fini d'interesse generale, ma l'articolo 3 della legge n. 1589 impone agli enti di gestione di seguire criteri di economicità ». Per tali aziende si cerca di correggere l'originaria entieconomicità della gestione statale e ciò può valere anche per l'esercizio dei trasporti. Il modello I.R.I. è forse una mèta lontana, ma intanto si dovrebbe rinunciare a nascondere al pubblico, con la crescente manipolazione del bilancio delle ferrovie dello Stato, il reale costo degli impegni sociali accollati alle medesime.

Dire, infatti, che il disavanzo previsto si riduce dai 42 miliardi del 1962-63 ai 25,7 miliardi del 1963-64 significa, per usare un termine benevolo, enunciare dati astratti. Si tratta di perdite finali emergenti dopo l'ingresso (nel bilancio) di sovvenzioni del tesoro, che da 109 miliardi del 1962-63 salgono a ben 161,2 miliardi nel 1963-64. Ora, qualunque sia il giudizio sulla natura e misura di quelle

sovvenzioni, è chiaro che il solo dato reale è il confronto tra le spese di esercizio e il « prodotto del traffico » e che le sovvenzioni, manovrate e maggiorate, sono valse a mascherare l'aggravarsi dello squilibrio tra spese e prodotto. Il relatore dell'anno scorso, onorevole Boidi, definitiva le sovvenzioni come la correzione di oneri che concorrono a « deformare » i risultati di un ideale e non definito « bilancio aziendale »; ma sono proprio le sovvenzioni a deformare il panorama reale dell'esercizio.

Basti dire che il minore disavanzo del preventivo 1963-64 viene, *grosso modo*, dalla differenza tra un aumento di 25,7 miliardi nelle spese per manutenzioni e rinnovamenti di impianti e materiali (fino a ieri irrisorie, a tutto vantaggio di quelle che Einaudi chiamava « spese vociferanti », cioè le paghe e le tariffe politiche) e un ben maggiore aumento delle sovvenzioni del tesoro, specie al « fondo pensioni ». Dopo ciò diventano umoristici i rilievi di qualche relatore, secondo cui migliorando questa o quella sovvenzione il bilancio andrebbe in pareggio. Di questo passo si può anche mostrare al pubblico che l'esercizio delle ferrovie è per lo Stato un affare lucroso !

Nomi e importi delle sovvenzioni del tesoro hanno subito varie elaborazioni, di cui la più sorprendente è quella del concorso al « fondo pensioni », che ormai si calcola sull'intero passivo del fondo stesso, dopo avere bloccato l'onere gravante sulle ferrovie dello Stato a un parametro fisso di 5,5 volte (l'azienda avrebbe chiesto 4) i versamenti del personale. Valgono ora le leggi 27 aprile 1962, n. 211 (piano decennale) e 29 novembre 1962, n. 1688 (sistemazione finanziaria del bilancio) e in base ad esse i versamenti del tesoro nel bilancio 1963-64 così figurano: 1) miliardi 59 per i trasporti gratuiti o ridotti, trasporti postali e linee fortemente passive; 2) miliardi 5,5 per oneri finanziari su mutui; 3) miliardi 16,6 per rate di ammortamento in conto capitale; 4) miliardi 47,9 per contributo al fondo pensioni; 5) miliardi 32,3 per aumenti retribuzioni al personale. Totale miliardi 161,3, oltre il rimborso della perdita di 25,7 miliardi.

Assai dubbia è la giustificazione dei punti 4) e 5): se il numero dei pensionati supera quello degli elementi in servizio e si sono adottati certi livelli di pensione — e si sono praticati certi aumenti al personale in servizio — non si vede perché l'azienda debba scaricarne non solo l'onere, ma perfino l'incidenza contabile dall'esito di esercizio. Giusto il rimborso (punto 1°) degli oneri imposti

per motivi politici e sociali, pur notando che forse, a tariffa piena, una parte del traffico si perderebbe. La voce su cui non sorgono dubbi, comunque si consideri il bilancio, è quella del rimborso di 16,6 miliardi per la estinzione capitale dei mutui, in base al principio, ribadito dalla commissione Longo-Onida-Saraceno, per cui le spese di investimento patrimoniale incombono al « soggetto proprietario » e non al « consegnatario », cioè alle ferrovie dello Stato. Per lo stesso principio il consegnatario dovrebbe segnare al passivo del conto di esercizio gli interessi dei mutui serviti a procurare mezzi che esso impiega e di cui acquisisce il prodotto. Ciò rientra nell'obbligo più generale di conteggiare sull'intera dotazione di impianti e materiali, che esso ha in uso e che è valutata a non meno di 4.000 miliardi, la remunerazione del capitale e l'ammortamento tecnico, come in ogni impresa industriale.

È chiaro che così procedendo il passivo di bilancio salirebbe a cifre iperboliche, tali da denunciare non solo la piena incidenza degli oneri politico-sociali ma anche sensibili carenze interne in fatto di impiego e produttività dei vari fattori aziendali. Un'indagine del genere, per la quale sarebbe difficile rilevare e isolare gli elementi di valutazione, ci porterebbe lontano e a me basta avere evocato la vera dimensione del disavanzo, perché ciò vale ad illuminare il pubblico sul vero costo dei compiti di pubblico servizio e sull'urgenza di dimensionarli.

A tutti è ormai evidente l'assurdo di tariffe politiche a sostegno di merci il cui prezzo finale potrebbe ben pagare il costo effettivo del trasporto, nonché del mantenimento di linee a traffico minimo, il cui passivo grida vendetta. Grava sull'esercizio delle ferrovie statali l'errore dell'indiscriminata ricostruzione postbellica della rete, dov'era e com'era, con le linee la cui distruzione costituiva l'occasione buona per disarmarle. Eppure i bilanci continuano a recare spese per costruire linee analoghe, destinate ad arricchire la riserva di circa 4.500 chilometri di « rami secchi », nei quali il supero delle spese sugli introiti va da 3 a oltre 13 volte. Nella categoria è certo da includere una buona parte dei 4.981 chilometri di ferrovie concesse, per le quali lo Stato ha erogato 24 miliardi in opinabili « ammodernamenti » (oltre alle ingenti sovvenzioni annue di esercizio) ed è tuttavia accusato, da qualche relatore, di fare troppo poco.

È necessario — rilevava tempo fa una mozione dell'A.C.I. — « restituire al coefficiente

di esercizio la funzione di primo parametro della produttività » e non arrivare per il passivo ferroviario a sacrifici intollerabili. Il risanamento sta anzitutto nelle misure già attuate in Francia, Germania e Inghilterra: effettuare, senza attendere il 1° luglio 1966 (quando, secondo la legge n. 1688, cesserebbe la sovvenzione del tesoro) e senza indulgere a preoccupazioni elettorali e campanilistiche, quelle recisioni dei « rami secchi » che già la relazione al primo piano di ammodernamento additava come « coraggiose amputazioni ». Per le ferrovie — cito ancora dal mio intervento nella seduta del 15 luglio 1960 — parità significa eliminazione della rete secondaria passiva, revisione e taglio delle concessioni e tariffe politiche, deflazione degli impegni di pubblico servizio e degli sprechi falsamente sociali e perfino monumentali, come in certe stazioni ricostruite. Su questa base l'azienda ferroviaria dovrebbe poter svolgere la sua politica negli investimenti, nell'uso dei fattori aziendali e nei rapporti con l'utenza, su piano di massima autonomia e responsabilità.

Il coordinamento deve emergere dalle scelte dell'utenza e dall'evoluzione tecnico-economica: riconoscere alle ferrovie un compito tuttora utile ed economico sulla rete di grande comunicazione, ove deve concentrare i non illimitati capitali nel continuo perfezionamento di impianti e servizi, e lasciare all'autotrasporto, per la sua adattabilità al volume e alla specialità delle esigenze e per la rapidità e comodità delle operazioni, la media e piccola distanza e la raccolta capillare del traffico anche per la rete ferroviaria maggiore. Ecco la formula di progresso per la ferrovia! La si libera da compiti superati e insostenibili, da immobilizzi e oneri di esercizio sproporzionati ai prodotti unitari e complessivi, comportanti bilanci disastrosi con la tentazione a reclamare restrizioni e balzelli per i concorrenti; mentre le si conserva il compito che può svolgere validamente nell'economia odierna, concentrando gli investimenti su una rete limitata, omogenea e di intenso utilizzo.

Penso che su ciò convengano anche i dirigenti e i tecnici ferroviari, la cui competenza e dedizione sono una tradizione dell'azienda. Più che sul vecchio duello strada-rotaia, l'accento si pone ormai sulla cooperazione, in una coesistenza empirica che ha permesso alla rotaia di acquisire una parte del grosso incremento dei traffici, pur scendendo nell'ultimo quarantennio dal 75 al 30 per cento del totale. La proporzione potrà sostenersi anche in futuro, come riconosce la relazione del

professor Della Porta al convegno « Italia ieri — Italia domani », che prevede nel trasporto terrestre di merci, per il 1970, l'obiettivo di circa 22 miliardi di tonnellate-chilometro alla rotaia e di 60 miliardi alla strada.

Il guaio sta nel costoso rinvio delle scelte, che perpetua grossi sprechi in doppioni di esercizi e soprattutto di infrastrutture. Non alludo alle grandi direttrici trasversali e longitudinali del traffico, ove da taluni si lamenta il concentrarsi di investimenti massicci per elettrificare e raddoppiare rotaie e, insieme, per costruire costose autostrade. Qui vi sarà lavoro e profitto per tutti! Cito invece, oltre alla persistenza nel costruire nuove e superate linee secondarie, il rinvio dei disarmi di « rami secchi » e la conseguente dispersione di mezzi sull'intera rete ferroviaria, incluso quel 61 per cento di essa che totalizza appena il 13,6 per cento del traffico. Nessuno vuole un taglio simultaneo e si ammette che le soppressioni siano da attuare con gradualità, anche tenendo conto degli apporti di traffico alla rete principale. È però eccessivo il timore che, amputando linee nei cosiddetti « bacini di traffico », si porti l'sterilimento delle linee principali: il traffico che aveva convenienza al trasporto ferroviario continuerebbe ad affluirvi con gli automezzi. Si andrebbe dunque, con una divisione del lavoro dettata dalla comodità e dall'economicità, ad una cooperazione vantaggiosa sia per l'utenza e sia per i due esercizi.

In un simile quadro di specializzazione dei due mezzi in base alla loro efficienza — e alleviati decisamente gli obblighi di pubblico servizio della ferrovia — si dovrebbero valorizzare le possibilità dell'autotrasporto, finora osteggiate da un'azione che di fatto, con leggi e atti amministrativi, si è tradotta in una serie di restrizioni e di gravami discriminatori. Cito anzitutto il capitolo fiscale, specie per gli aggravii nelle tassazioni specifiche del settore: soppressione di sgravi tradizionali; aumento delle tasse di iscrizione e di circolazione dei mezzi; moltiplicazione della tassa di bollo sui documenti di trasporto, aumentata in pratica all'infinito perché si è resa obbligatoria l'emissione delle bollette ai soli fini della percezione.

È bene sfatare qui una recente trovata polemica, secondo cui l'autotrasporto godrebbe di privilegi perché, oltre alla libertà di organizzare economicamente le aziende badando a contenere gli organici e i costi, avrebbe anche l'uso gratuito dell'infrastruttura stradale. E appena da ricordare che dopo aver corrisposto tutti i tributi normali e anche i pe-

daggi delle autostrade l'autotrasporto paga sia le pesanti tasse di circolazione e sia quelle sui carburanti, il cui gettito (675 miliardi) supera di gran lunga l'intera spesa per la rete stradale. È bensì vero che gli enti locali risultano perdenti nei riparti fatti dallo Stato sul gettito delle tasse motoristiche, ma ciò deriva dal fatto che quel gettito va in massima parte nel calderone generale delle spese. Di ciò non si può incolpare l'autotrasporto, tra l'altro in diritto di chiedere che oltre alle autostrade si provveda anche per la rete ordinaria e per quella minore, sulle quali esso svolge la sua funzione di capillare raccolta e distribuzione del traffico.

Vi è una situazione di fondo da mutare. Si vorrebbe vedere la pubblica amministrazione non come matrigna, ansiosa solo delle sorti della rotaia, ma come tutrice altrettanto sollecita delle sorti del traffico su strada. Ho già detto della profonda delusione per gli accordi internazionali riguardanti l'autotrasporto. Non ignoro le difficoltà obiettive, ma senza dubbio sulle conclusioni sfavorevoli incide l'esclusione degli autotrasportatori, alla quale non può supplire la presenza di delegati di organo governativo, come l'E.A.M., e tanto meno dei delegati delle ferrovie. Di simili esclusioni il caso limite, anzi paradossale, è quello del comitato di studio per i problemi dell'autotrasporto merci (decreto ministeriale 7 dicembre 1961), nel quale non c'è alcun rappresentante degli autotrasportatori, mentre ve ne stanno due delle ferrovie.

Il clima negativo si è accentuato col Governo di centro-sinistra, sorto nel segno di una ideologica preferenza per le attività economiche pubbliche. Non alludo tanto ai generici intenti nazionalizzatori manifestati per i trasporti dal partito socialista, ai quali sono seguite parziali smentite del ministro competente, ma piuttosto a significativi atti amministrativi e politici. L'azione governativa pare esprimere non più un concorso casuale di misure più o meno errate, bensì una preordinata politica volta a scoraggiare le imprese private di trasporto, sconvolgendo esercizio e conti economici, così da fermarne l'espansione e da mortificarne la capacità concorrenziale.

È difficile vedere solo l'aspetto tecnico o fiscale nel divieto della circolazione festiva dei mezzi, esteso anche ai mesi invernali e autunnali e cioè fuori della stagione turistica, e nell'inasprimento della tassa di bollo sui documenti di trasporto. Tale inasprimento è stato scusato col motivo « sociale » della coartatura dell'aumento delle pensioni I.N.P.S.,

ma si tratta di una socialità assai dubbia, perché posta a carico di una massa di imprese piccole e minime, cioè di quelle di trasporto collettive e dei corrieri, di cui il nuovo onere mette a repentaglio le sorti. È chiaro che la misura si traduce in atto di distorsione delle situazioni competitive a danno delle imprese, obbligate alla rivalsa sull'utenza, mentre le ferrovie possono rinunciarvi correndo solo il rischio di accrescere il passivo da accollare al tesoro.

Anche più grave negli effetti è il progetto, decaduto a fine legislatura, per regolare in modo particolare gli orari lavorativi e i riposi nelle imprese di trasporto. Si tratta di materia neppure proposta in sede sindacale e comunque all'esame degli organi del mercato comune europeo, onde appare evidente il fine di infliggere grossi rincari all'esercizio delle imprese, limitando drasticamente impiego e rendimento del personale. Pare che l'ideale della maggioranza, nella scia della legge del famoso « equo trattamento » inflitta alle auto-linee, sia quello di imporre al modesto autotrasportatore, che quasi da solo manda avanti un'azienda senza misurare la fatica e gli orari propri, un ruolo di personale, con tanto di gradi e di galloni.

Anziché mirare a portare le gestioni pubbliche — ripeto — su un piano di efficienza e rendimento prossimo a quello delle private, si cerca di appesantire e burocratizzare anche queste ultime, con evidente danno per l'economia nazionale e per i consumatori. Occorre invece passare a una razionale divisione di competenze fra l'azione pubblica e quella privata: alla prima la cura del quadro operativo e delle infrastrutture; alla seconda il più ampio esercizio dei trasporti, sotto il sano governo dell'economicità e dell'obbligo di pagare in proprio ogni difetto di capacità e di impegno al buon andamento aziendale.

È nel campo delle infrastrutture, anziché nella gestione diretta di mezzi di trasporto, che l'investimento pubblico può dare la sua piena utilità. Con l'abbandono di migliaia di chilometri di rotaia statale e privata, la finanza pubblica avrebbe tale sollievo da poter dare maggiori mezzi non solo alla rete ferroviaria di grande comunicazione, ma anche a quella stradale a tutti livelli. Tanto meglio se a questo fine si potranno acquisire — come dicevo prima — tutti i possibili appoggi della Banca comunitaria, che finora per quanto riguarda l'Italia è intervenuta solo per la sistemazione della Genova-Modane, mentre potrebbe essere sollecitata per altre opere ferro-

viarie e per i settori stradale, portuale ed anche aeroportuale.

Richiamare la finanza pubblica al suo vero compito, con mezzi adeguati, e riservare l'esercizio dei trasporti a un sistema in libera competizione, guidato dalle scelte degli utenti, significa potenziare le nostre capacità e presentarci con sicure prospettive ai severi traguardi del mercato comune. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole De Zan. Ne ha facoltà.

DE ZAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dire che i trasporti costituiscono una infrastruttura base della nostra vita sociale è dire cosa ovvia. Ma l'affermazione comporta conseguenze che reclamano appunto una politica dei trasporti.

Esiste questa politica nelle indicazioni di bilancio che esaminiamo e soprattutto nella relazione che le commenta? Mi pare giusto rilevare innanzitutto il concetto che informa non da oggi la nostra politica dei trasporti. Trattandosi di un fondamentale servizio pubblico, i trasporti non possono venire sottratti al controllo, al coordinamento, al potenziamento, allo stimolo della collettività e per essa dello Stato e degli enti locali che la esprimono.

La collettività ha il dovere, anche nell'ambito dei trasporti, di fornire ai cittadini, alle condizioni migliori, i mezzi più idonei per lo sviluppo delle loro attività, per il soddisfacimento dei loro bisogni, per l'ampliamento delle relazioni sociali.

Per questo non insisteremo mai abbastanza sulla necessità di favorire in ogni modo, ad ogni costo, i trasporti ferroviari dei lavoratori, di coloro che hanno meno mezzi e la cui fatica non può venire accresciuta dai disagiati trasferimenti quotidiani sui posti di lavoro. Soprattutto la politica dei trasporti è una politica di interventi pubblici. Si possono criticare aspetti della gestione pubblica dei trasporti (e lo sentiamo fare da parecchie parti), ma non è possibile invalidare il principio, già accolto parzialmente dallo Stato liberale in Italia e sempre più ampiamente applicato dallo Stato democratico del dopoguerra.

Per un lungo volgere di anni, l'attenzione pubblica si limitò in Italia al settore più appariscente, quello ferroviario, quasi non esistessero altre situazioni di pari interesse pubblico. La stessa statizzazione del settore ferroviario fu incompleta: ragioni tecniche o di opportunità più o meno discutibili lasciarono, accanto alla grossa rete statale, dei tron-

coni a gestione privata, lenti a rinnovarsi, soprattutto incapaci di adeguarsi alle crescenti necessità pubbliche e spesso senza — dico senza — loro colpa. Qualcuno di questi tronconi è scomparso, quelli che sopravvivono hanno una esistenza stentata, denunciano bilanci non di rado fortemente passivi, scontentano quasi sempre i passeggeri per le tariffe (generalmente più alte di quelle dello Stato) e per il tipo di servizio (solo in questi ultimi anni è stato rinnovato e non interamente il vecchio materiale rotabile). Denuncio una esperienza diretta, quella della « Società nazionale ferrovie tranvie » della provincia di Brescia. Del resto, la relazione dell'onorevole Giglia ampiamente conferma queste valutazioni a pagina 50.

Lo Stato, consapevole che si tratta di servizi pubblici, sollecita una trasformazione dei sistemi di trazione in atto, interviene con sussidi generosi a colmare o ad attenuare i *deficit*, ma non è riuscito finora ad arrivare ad una soluzione radicale, cioè ad inquadrare organicamente il problema delle società ferroviarie. Le società ferroviarie non sono da considerarsi alla stregua di altre società, tanto è vero che lo Stato le sussidia. Pertanto, il quesito da porsi è il seguente: o quelle linee corrispondono ad un insopprimibile interesse pubblico ed allora lo Stato invece di sussidiarle con scarse garanzie di controllo, avrebbe il dovere di assumere in proprio il servizio, o sono tecnicamente superate ed allora lo Stato sbaglia a sostenerle con i suoi sussidi e dovrebbe lasciarle cadere o sostituirle con altri mezzi di trasporto. Invece, assistiamo allo strano fenomeno di società che vegetano e, come la citata « Società nazionale ferrovie tranvie », trovano compiacenti protettori (è il risultato di una inchiesta della mia amministrazione provinciale) a Roma e altrove, magari nella stessa burocrazia ministeriale, che rendono vane le vaste critiche dell'opinione pubblica. Gradirei conoscere al riguardo l'opinione del ministro, soprattutto per quanto riguarda le prospettive future.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Anche quelle passate. Proprio in questi giorni compie i 50 anni di... servizio come ferroviere, quindi conosco bene l'ambiente.

DE ZAN. Certamente, ed è per questo che desidero un suo autorevole parere.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Glielo darò in forme molto precise.

DE ZAN. La pubblicizzazione dei trasporti di interesse sociale è ormai un fatto inarre-

stabile; la politica del dopoguerra si è posta chiaramente su questa strada (lo ha denunciato, naturalmente con un giudizio negativo, poco fa l'onorevole Alpino). Ma rimangono zone morte, pregiudizi, incomprensioni. La municipalizzazione ha fatto grandi passi anche nel settore dei trasporti. Ma può lo Stato, che ha affidato ai comuni una funzione così grave, disinteressarsi del modo come viene espletata e soprattutto dei gravami finanziari che essa implica?

Conosciamo tutti i bilanci fortemente passivi dei servizi di trasporto pubblico delle nostre città. Essi non si correggono se non in minima misura (come è stato fatto fino al limite del sopportabile, per lo meno come si annuncia a Milano) aumentando le tariffe; e meno ancora si correggono, come la logica economica suggerirebbe, rallentando o diminuendo i servizi. Non vale nascondersi la realtà: l'unico rimedio è costituito dall'organico intervento dello Stato, attraverso la sollecita riforma della finanza locale. Non possiamo dimenticare che parecchie aziende municipalizzate riescono a coprire, almeno parzialmente, i *deficit* dei trasporti con gli attivi derivanti dalla produzione e distribuzione dell'energia elettrica e del gas. La preventivata perdita del servizio elettrico non può non aggravare, anche riguardo ai trasporti, la situazione delle aziende municipalizzate.

Perché la pubblicizzazione dei trasporti non ferroviari d'interesse sociale è limitata in pratica alle aziende municipalizzate, cioè ai servizi urbani interessanti le città capoluogo? È una domanda che sentiamo affiorare più volte e che mi permetto di sottoporre all'onorevole ministro.

Ho avuto occasione di svolgere un'inchiesta fra le città del nord Italia sui trasporti extraurbani di interesse provinciale. Relativamente al tipo di gestione si possono distinguere tre gruppi: *a*) il primo gruppo è costituito dalle province che hanno linee interamente provinciali con gestione diretta o indiretta dell'ente provinciale (cito Verona e Bologna); *b*) il secondo gruppo è costituito dalle province dove i servizi urbani gestiti da aziende municipali sono estesi al comprensorio extraurbano, alla periferia della città, per un raggio più o meno lungo di chilometri: il caso di Milano e, in particolare, di Bergamo; *c*) il terzo gruppo è costituito dalle province che hanno linee interamente gestite da società private, salvo i servizi interni del capoluogo: è il caso di Brescia e di Mantova.

Quali sono le ragioni? La prima è questa: in certe province con sistema di autotra-

sporto a parziale gestione pubblica, alcune linee sono state assorbite dagli enti pubblici perché abbandonate volontariamente dalle società private.

In altre province, invece, i servizi di trasporti extraurbani sono nati con il sistema di gestione pubblica, cioè non hanno mai conosciuto una diretta gestione privata. È, per esempio, il caso di Verona. Si tratta in questo caso di una differenza di indirizzo politico-amministrativo risalente alla nascita dei servizi pubblici di trasporto, 50-60 anni fa. In molte città il prevalere di una concezione liberistica nei primi 15 anni del secolo ha impedito che il problema dei servizi pubblici provinciali venisse considerato nella sua dimensione e nei suoi futuri sviluppi sociali, come dovere della collettività e per essa degli enti che la rappresentano ai diversi livelli.

Nessuno può negare il merito dei pionieri, in tempi in cui l'istituzione di un servizio tranviario elettrico e successivamente automobilistico costava un rischio finanziario, ma lo sviluppo imponente di questo dopoguerra, l'intensificarsi dei rapporti industriali, commerciali e di lavoro tra i vari comuni, il rapido affermarsi di una economia sempre più aperta, che non conosce confini, ripropongono il problema in termini nuovi.

Le comunicazioni intercomunali nella provincia non hanno più un carattere di eccezione: esse sono un aspetto determinante del ritmo di vita imposto dalle nuove esigenze sociali. Lo sviluppo delle autolinee è stato certamente imponente in questo dopoguerra: il servizio è stato pressoché quadruplicato in 18 anni.

Ma possiamo veramente affermare che le società private, come sono strutturate, con l'attuale regime delle concessioni, praticamente sottratte ai pubblici controlli, dominate, come è naturale, dalla legge del massimo profitto, sappiano adeguarsi con la necessaria prontezza ai bisogni in espansione delle comunità organizzate? D'altra parte il disagio economico di cui parla la relazione Giglia non è riferibile a parecchie società di cui (e ne sono anche a conoscenza diretta) sono noti i profitti. Esistono società fortemente attive, ed è merito loro, ma sono attive in virtù di un aumento indiscriminato dei prezzi degli abbonamenti ferroviari interessanti particolarmente studenti e lavoratori; il che ha suscitato largo malcontento nell'opinione pubblica. Sono convinto che il problema dei trasporti pubblici extraurbani a carattere intercomunale sta diventando ormai un problema di principio.

Si tratta, ormai, di una scelta politico-amministrativa. La stessa esigenza che portò, veti o trenta anni or sono, a creare le aziende municipalizzate di trasporto, non può non portare ad una revisione di struttura, in senso pubblicistico, dei servizi di normale trasporto provinciale. Non dico che si debbano trasferire ad ogni costo alla gestione di enti pubblici tutti i servizi, ma ritengo necessario che anche in questo campo si parta da un programma. Ritengo che debbano aumentare i poteri di intervento, di coordinamento e di controllo degli enti locali sulle concessioni e sul funzionamento dei servizi.

Per questo, è urgente rivedere la legge sulle concessioni, che risale al 26 settembre 1939. È una legge che, per difendere rigidamente i privilegi dei concessionari, provoca cristallizzazioni monopolistiche e dimentica la funzione correttiva degli enti locali, comuni e province. Questo macroscopico misconoscimento dei poteri locali ha già provocato, il 28 giugno 1955, il decreto del Presidente della Repubblica n. 771, che ha apportato modifiche alle competenze del Ministero dei trasporti, allargando il decentramento autarchico e burocratico: per la prima volta il comune è stato riconosciuto come autorità concedente nell'ambito del territorio comunale.

Tale decreto, pur dimostrando un desiderio di novità, in verità appare molto lacunoso. In pratica, ogni comune, nell'ambito del proprio territorio, ha libertà di istituire o modificare servizi, ma non è previsto il modo di scavalcare i vincoli della legge del 1939 per quanto riguarda i collegamenti tra i comuni. Ad esempio, un comune può creare dei servizi che si muovono all'interno del proprio abitato ma, se questi escono dai limiti territoriali, la società concessionaria interviene ed ottiene ragione, secondo la legge del 1939. Praticamente, il decreto del 1955, pur riconoscendo in teoria l'autonomia dei comuni, è reso inoperante da questa insufficienza.

Ed è una insufficienza grave se pensiamo che, soprattutto le città, si espandono continuamente oltre i confini amministrativi; che non è possibile una distinzione tra sobborghi cittadini e comuni limitrofi; che le economie dei comuni vicini sono coincidenti e i rapporti di lavoro si intensificano ogni giorno di più. È inconcepibile che un servizio automobilistico urbano si fermi a cinquecento o mille metri dal comune limitrofo per la semplice ragione che la legge impone il rispetto del privilegio di un servizio privato, il quale contempla quasi sempre una minor frequenza di corse e prezzi più alti.

A questo punto consento con il relatore Giglia nel richiamare la particolare attenzione del ministro e dei colleghi sul disegno di legge n. 2864, innovativo in materia, presentato alla Camera il 3 marzo 1961. Come sappiamo, è di iniziativa del Governo: fu presentato dal ministro dei trasporti Spataro di concerto con i ministri dell'interno, del bilancio, delle finanze, della giustizia e dei lavori pubblici. Rimase fermo alla X Commissione dopo avere ottenuto il parere delle Commissioni I, IV, V, VI e XIII.

Le intenzioni accennate nella relazione di premessa al disegno di legge sono ottime: evitare situazioni monopolistiche in vista di una moderata concorrenza; creare dei servizi sempre più rispondenti agli scopi sociali, promuovendo cioè particolarmente lo sviluppo delle zone economicamente disagiate. L'aspetto più significativo di quel disegno di legge è l'estensione del concetto di rete urbana: nella legge del 1939 e nello stesso citato decreto presidenziale del 1955, la rete urbana è circoscritta all'interno dell'abitato del comune; nel disegno di legge Spataro, la rete urbana comprende i comuni che con la città costituiscono un unico complesso economico-sociale. Il disegno di legge è invece manchevole, a mio giudizio, nella parte riguardante le concessioni: si mantengono presso che inalterati i diritti di prelazione delle società concessionarie e solo a parità di diritto è prevista la preferenza per organismi aziendali a carattere familiare e cooperativo.

Un'altra grave lacuna è la presso che totale dimenticanza dell'ente provincia. È previsto un decentramento su base provinciale, ma si tratta di un decentramento meramente burocratico: vengono aumentati, cioè, i poteri degli organi periferici del Ministero dei trasporti. I diritti dell'ente provincia non possono essere ulteriormente sacrificati. Dobbiamo raccogliere l'appello del presidente dell'unione delle province in tema di trasporti extraurbani. Se conferissimo alle amministrazioni provinciali, nell'ambito della provincia, i poteri di intervento autonomo previsti per i sindaci nell'ambito del territorio comunale, potremmo modificare radicalmente le strutture vigenti delle concessioni.

È vero: solo nell'ambito dell'ente regione, cui sono riconosciute specifiche competenze deliberative in materia di trasporti, sarà possibile coordinare tutto il problema. Ma non per questo possiamo esimerci dall'adeguare la legislazione alle nuove esigenze comunitarie.

Pertanto, mentre sollecito il ministro dei trasporti a ripresentare il disegno di legge

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

Spataro, mi permetto di invocare i necessari emendamenti che riducano i privilegi costituiti e diano alla nuova, attesa legge sulla disciplina delle pubbliche autolinee un carattere meno ambiguo, una dimensione più sociale. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gex. Ne ha facoltà.

GEX. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, lo scopo di questo mio intervento è di porre l'accento su di un settore particolare dell'aviazione civile, quello dell'aviazione leggera da lavoro, da turismo e sportiva. Vorrei così contribuire ad attirare su di esso l'attenzione del Parlamento e del Governo, anche perché qui nessuno ha parlato su questo tema; e minimo, indiretto, troppo generico e fugacissimo è il cenno che vi si fa nella pur buona e seria relazione ufficiale in materia di aviazione civile.

Non scenderò naturalmente nei particolari e mi limiterò ad illustrare molto sinteticamente il tema e ad enunciare qualche linea programmatica.

Questo settore dell'aviazione, chiamato ora, con espressione di derivazione anglosassone che mi pare impropria, « aviazione generale », è ancora spesso qualificato e concepito come aviazione minore. Dal punto di vista formale e terminologico la questione non ha molta importanza; ma non vorrei che l'aggettivo « minore » riferito certamente al minor volume di problemi, di affari, di traffici che la caratterizzano rispetto all'aviazione commerciale pesante inducesse taluno a sottovalutarne l'importanza. Questa importanza va anzi accentuata, accresciuta, potenziata e mi auguro di sentire a questo fine altre voci unirsi alla mia.

Varie sono le ragioni per cui bisogna assolutamente dare maggiore impulso all'aviazione leggera privata o organizzata e diretta dagli aeroclub. Vi è, ad esempio, una ragione di prestigio nazionale. È noto che l'Italia vanta in campo aeronautico un glorioso passato. È vero che i nostri colori in campo internazionale vengono oggi brillantemente difesi dalle pattuglie acrobatiche dell'aeronautica militare e dalla progressiva affermazione della compagnia di bandiera. Vero è anche però che, in fatto di aviazione leggera, nei confronti di altri paesi facciamo un po' la figura dei parenti poveri, pur non mancando fra coloro che la praticano né entusiasmo né capacità. Si vedono molto spesso piloti italiani partecipare a raduni internazionali su aerei di tipo antiquato, vecchi muli dell'aria fatti di quattro tubi saldati con un po' di tela ce-

rata attorno, che tirano avanti per tradizione o per onor di firma, ma troppo male competono con i bellissimi velivoli sfoggiati da piloti stranieri. Io stesso partecipai a gare e manifestazioni aeree, mi si consenta questo riferimento personale: il signor ministro ama qualificarsi ferroviere, io amo qualificarmi pilota. Abbiamo tutti le nostre debolezze.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Siamo sempre nell'ambito dello stesso Ministero.

GEX. Una di queste mie esperienze di volo e di confronto avvenne in occasione di un giro aereo internazionale, che si svolse in difficilissime condizioni meteorologiche a causa di una forte foschia, con un *Piper* sprovvisto dei più elementari strumenti di navigazione. Vinsi quella manifestazione ma riconosco che fu un caso limite: tante vittorie non sono toccate all'Italia per un insufficiente sviluppo della nostra aviazione leggera.

Per quanto riguarda il volo a vela i piloti italiani, guidati e assistiti dall'Aeroclub d'Italia, hanno fatto miracoli con i pochi mezzi di cui disponevano e di cui dispongono tuttora. E bisogna trovarsi su un vecchio aliante in volo sulle Alpi o tra raffiche violente di vento per capire l'esigenza assoluta e insieme ad essa l'immenso desiderio di trovarsi sbalottati, sì, ma in un più sicuro apparecchio. Basterebbe, a tale scopo, disporre di alianti più perfezionati, magari metallici come quelli costruiti in Cecoslovacchia, negli Stati Uniti o in altri paesi ancora che ora invece costituiscono un sogno non solo per gli aeroclub periferici, ma per lo stesso Centro nazionale di volo a vela.

Va osservato, a questo proposito, che il volo a vela, anche in sé e per sé considerato, è uno sport di altissimo valore per la complessità di doti che richiede e che potenzia nell'uomo; uno sport che richiede e potenzia una singolare preparazione tecnica unitamente ad un forte amore per la natura vista sotto il profilo panoramico e nel mirabile concatenarsi ed armonizzarsi dei fenomeni atmosferici. Sono sensazioni che solo l'uomo moderno può provare e che gli uomini di ieri, anche i più illuminati e geniali, potevano soltanto intuire. Invito quindi formalmente tutti gli onorevoli colleghi, e principalmente l'onorevole ministro, a fare con me un volo silenzioso tra le montagne della mia valle. (*Commenti*). Si renderanno conto di quanto può arricchirsi la persona umana dopo essere stata quasi integrata nella natura, magari a duemila metri sopra la cima del monte Bianco planando a 6.500 metri di altezza.

Un'altra ragione di incremento dell'aviazione leggera sta nella funzione sua propria di agevolare gli spostamenti sulle piccole e medie distanze, per motivi di lavoro e di turismo. In questo caso l'aereo a due, tre o quattro posti, con una velocità aggirantesi fra i 200-250 e i 350 chilometri orari, diventa la vera e propria automobile dell'aria, contrapposta agli aerei di linea che ne sono i *pullmans*.

Né si dica che l'uso di tali mezzi è un lusso che non giustifica l'intervento dello Stato. Il lusso, semmai, sta nell'uso di certi mezzi piuttosto che di altri, ad esempio di un bimotore da trenta milioni anziché di un monomotore da otto, dieci, cinque milioni. Anzi, se inizialmente gli interventi richiesti allo Stato potranno rappresentare un onere, in un secondo tempo l'incremento della circolazione aeronautica potrà certamente costituire una fonte di entrata.

Quello che importa e deve essere chiaro è che lo Stato, e per esso il Ministero dei trasporti, debbono fare tutto il possibile per creare le condizioni migliori ad uno sviluppo dell'aviazione minore. Non occorrono del resto, per comprendere questa esigenza, particolari doti di chiaroveggenza e di lungimiranza: basta vedere quanto avviene in paesi più progrediti del nostro in questo campo per convincersi che la diffusione dell'uso dei mezzi aerei da parte dei privati favorisce il sorgere di tutta una serie di nuovi rapporti e di nuove iniziative e l'intensificarsi di altre attività che sono certamente fonte di ricchezza.

Tra l'altro, non dobbiamo dimenticare il conseguente incremento dei settori industriale e commerciale, rispettivamente interessati alla produzione e allo scambio di velivoli, nonché l'incremento delle imprese costruttrici di infrastrutture. Senza contare, poi, che molte infrastrutture che servono già per l'aviazione di linea da trasporto, servirebbero anche per l'aviazione leggera, per cui non vi sarebbe un correlativo aumento di spesa per lo Stato.

Vi è poi una terza ragione che mi pare debba essere posta in particolare rilievo, ed è che l'aviazione leggera è complementare a quella commerciale pesante. Ne deriva che lo sviluppo di quest'ultima è facilitato dallo sviluppo della prima, e questo anche perché si formano così, in strati sociali sempre più vasti, una mentalità ed una pratica aeronautica che esercitano una duplice influenza: in un primo senso, favoriscono la diffusione dell'uso dell'aereo come mezzo di trasporto; in un secondo senso, di gran lunga più importante, contribuiscono alla formazione di un

numerioso personale qualificato, cui potranno attingere le compagnie aeree per completare i loro quadri, specie per quanto riguarda i piloti. Oltre tutto, si avrà una vera e propria selezione di individui capaci, e per di più appassionati, che potranno intraprendere le carriere professionali aeronautiche.

Mi risulta che attualmente lavorano in Italia, presso compagnie anche importanti, piloti stranieri molto bene retribuiti. Ora, tali posti potrebbero benissimo essere ricoperti da giovani nostri, appassionati di aeronautica, diplomati o laureati, che lavorano in qualche ufficio con retribuzioni inferiori di due terzi, e questo solo perché non è stato loro possibile coltivare la loro passione e perfezionare le loro attitudini.

Qui viene in luce un concetto che svilupperò tra poco. Vorrei prima ancora sottolineare che le compagnie aeree, alla ricerca di personale specializzato per far fronte alle sempre crescenti esigenze, trarrebbero due vantaggi dall'esistenza di una nutrita schiera di personale qualificato, sia pure nell'aviazione leggera. Il primo sarebbe quello di trovare elementi — specialmente piloti — già di un certo livello di preparazione, per cui diminuirebbero i costi di formazione e di perfezionamento; il secondo, quello di diminuire gradualmente il numero degli scarti. Sarebbe interessante vedere, a questo proposito, quanto viene a costare un pilota scartato per inattitudine al volo, dopo 15 o 20 ore di volo su aeroplani del tipo *MB-326* utilizzati, ad esempio, ora dall'Alitalia per la formazione dei suoi piloti: certamente, comunque, una somma ingente buttata al vento.

Altre ragioni, oltre quelle citate, potrebbero essere addotte per sostenere lo sviluppo dell'aviazione leggera: come quella di poter contare su un contingente di riserva per casi di emergenza; o per fare fronte a problemi particolari, come il soccorso aereo alpino (per la cui disciplina presenterò tra poco una proposta di legge), considerato che per il volo in montagna e l'eventuale atterraggio sui ghiacciai occorrono requisiti la cui concomitanza è difficile trovare oggi in un pilota ordinario, mentre potrà trovarsi in un elemento selezionato su un gran numero di piloti.

Venendo ora alle difficoltà che si frappongono allo sviluppo dell'aviazione leggera, esse possono riassumersi in alcuni punti fondamentali: 1) mancanza di mezzi e di materiale didattico; 2) costi eccessivi dell'ora-volo; 3) mancanza di adeguate scuole di perfezionamento; 4) lentezza e formalismi burocratici.

Correlativamente, occorrerà prendere con la massima urgenza possibile i provvedimenti necessari. Più particolarmente occorrerà, in ordine al primo punto, dare ossigeno agli aeroclub federati nell'Aeroclub d'Italia. E ossigeno significa: sovvenzioni, materiale didattico, velivoli adatti per la scuola, premi di allenamento sportivo (ad esempio, un parziale rimborso spese ogni tante ore di volo a vela o a motore), sussidi per la partecipazione a gare nazionali ed internazionali.

È noto che l'Aeroclub d'Italia svolge lodevolmente da molti anni un'attiva opera di propaganda del volo specie tra i giovani; propaganda svolta in tutti i settori, compresi anche l'aeromodellismo e il paracadutismo. Io stesso, quando ero assessore regionale alla pubblica istruzione, ho organizzato vari corsi e preso molte iniziative, autonomamente o in collaborazione con altri enti (aeronautica militare, aeroclub d'Italia) per la diffusione della cultura aeronautica. Ho pure promosso l'istituzione di borse di pilotaggio per i giovani più capaci, entusiasti ed appassionati.

Mi sono, però, reso conto ben presto che i brillanti risultati conseguiti nel campo propagandistico, cioè nella prima attività aeronautica si annullano se non può farvi seguito una attività di volo tale da soddisfare le aspettative e le esigenze dei giovani.

Occorre, quindi, assolutamente sostenere gli aeroclub d'Italia, da un lato permettendo loro di svolgere le funzioni di propaganda e di preparazione di base per cui sono stati istituiti e riconosciuti (vedasi la legge 29 maggio 1954, n. 340, e il decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1957, n. 1438) mentre dall'altro bisogna metterli in grado di fornire degli aerei ad un costo di ora-volo molto inferiore all'attuale, tale cioè da consentire un certo allenamento periodico e un perfezionamento di quanto si è appreso.

Occorre venire incontro, altresì, alle scuole particolari di volo che svolgono una indubbia funzione sociale. Penso ai serissimi centri di formazione di piloti di alianti veleggiatori quali quello di Orio al Serio, di Calcinate del Pesce, di Aosta, oltre naturalmente al Centro nazionale di volo a vela e alla scuola di Aldo Cerrina di Orbassano, magnifico esempio, oltreché di lungimiranza, di dedizione privata ed entusiastica ad un problema sociale e turistico.

E giungo ora al secondo punto, quello che riguarda il costo dell'ora-volo, un costo, purtroppo, ancora molto elevato: 10-12 mila lire. Se si calcola che, una volta conseguiti i brevetti, per mantenere un allenamento appena

appena sufficiente a fare un voletto non molto lontano dal campo occorrono dalle 10 alle 20 ore annue, si arriva ad una spesa che va dalle 120 alle 250 mila lire annue che, specialmente per un giovane, è eccessiva o addirittura proibitiva. Così si verifica un fenomeno ormai consueto sui nostri aerodromi e cioè lo spegnersi degli entusiasmi, l'abbandono progressivo dei campi di volo da parte di chi ha già un brevetto e sarebbe in grado di potenziarlo e farlo fruttare molto bene, con utilità pubblica e sociale, oltre che sua individuale.

Una misura per far diminuire i costi è quella di procedere a sgravi fiscali, specie sui carburanti. Non è questa facile demagogia, è un'esigenza che s'impone in modo imperioso, se si vuole fare qualcosa per risolvere il problema. Del resto, tali sgravi sarebbero certamente compensati dalle maggiori entrate che deriverebbero dall'accresciuta attività aviatoria.

Si pensi che in Italia circolano (stando alle statistiche divulgate) circa 130 aerei privati contro 4.000 della Francia. Inoltre, contro i nostri 132 alianti la Francia ne allinea 1.073 e la Germania 2.273.

Questi sono i frutti di una razionale, organica politica a favore dell'aviazione leggera sostenuta dallo Stato in quei paesi.

Mi auguro che col passaggio dell'aviazione civile dal Ministero della difesa a quello dei trasporti si possa fare altrettanto anche nel nostro paese. Questo senza disconoscere alcun merito a ciò che è già stato fatto dal Ministero della difesa, il quale ha lavorato egregiamente ma per fini, naturalmente, diversi da quelli che possiamo perseguire oggi.

Terzo punto: scuole di perfezionamento. Può sembrare strano, ma superati i primi esami per ottenere i due brevetti di primo e di secondo grado diventa estremamente complicato e costoso il perfezionamento delle tecniche di pilotaggio o l'apprendimento di tecniche connesse. Vi è un grande bisogno di piloti di secondo grado più preparati. Spesso sono ottimi piloti e pessimi navigatori. Bisogna veramente concentrare ogni sforzo in questo senso. Vi sono buone intenzioni e serie previsioni, ma, nell'attesa che si organizzino le previste scuole, propongo all'onorevole ministro dei trasporti di prendere gli opportuni accordi con il Ministero della difesa affinché si possa con una certa facilità accedere alle scuole militari, come già era avvenuto saltuariamente in passato, per il conseguimento dei brevetti di terzo grado, per le specializzazioni di volo in I.F.R., per corsi di navigazione e di fonìa e comunque per tutti quei perfezionamenti che

la evoluzione e la standardizzazione del volo richiedono e che un moderno pilota deve assolutamente conoscere per l'incolumità sua e degli altri.

Quanto a certi lati burocratici negativi, ci auguriamo che siano rimossi con la prossima organizzazione dell'ispettorato generale della aviazione civile, così come ci auguriamo che spariscano certe regolamentazioni troppo analitiche che, ispirate talora dal nobile intento di prevenire gli incidenti e di voler tutto regolamentare, si risolvono poi in realtà in una serie di norme, talora di difficile interpretazione, che paralizzano ancor più il volo. Mentre per prevenire gli incidenti occorre soprattutto volare, mantenersi allenati nei riflessi e perfettamente a conoscenza di tecniche e procedure. Solo così, più ancora che leggendo delle circolari, si può effettivamente prevenire il verificarsi di sinistri.

Tutti i suggerimenti fin qui esposti, volti a dare impulso all'aviazione leggera da lavoro, turismo e sportiva, sono anche utili e volti al tempo stesso a garantire una sempre maggiore sicurezza di volo che vi è strettamente legata.

Con questa ultima affermazione, che mi sembra si illustri da sé, vorrei tranquillizzare quanti vedono nello sviluppo dell'aviazione leggera una minaccia alla sicurezza del volo in generale. Occorre soprattutto volare, volare e ancora volare.

Mi si consenta di concludere su questa nota della sicurezza del volo, elemento fondamentale per dare entusiasmo e fiducia a quanti dell'aviazione, anche di quella leggera, vogliono e debbono servirsi. In un senso diverso da quello originario, con riferimento cioè più alla pratica del volo che alla perfezione del mezzo, farò mia la bella seppur dura frase del celebre pilota tedesco Otto di Lilienthal: « Volare e cadere, volare e cadere, finché si volerà senza più cadere ». E sarà così portata a perfezione la più grande conquista dell'uomo moderno. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole De Capua. Ne ha facoltà.

DE CAPUA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritengo doveroso dare atto al collega Giglia dell'ampia e diligente relazione che ci ha offerto. Ciò premesso, ritengo che sia da tutti riconosciuto che uno dei fattori del progresso economico e produttivo è stato ed è tuttora costituito dallo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie. La ferrovia ha rappresentato la prima forma di trasporto di massa su larga scala. Il nostro compito oggi è quello di dimostrare come le

ferrovie dello Stato abbiano contribuito allo sviluppo economico del Mezzogiorno e alla trasformazione strutturale della nostra economia, sia attraverso il potenziamento e il miglioramento delle linee sia attraverso il programma di commesse a favore delle industrie del sud.

Risalendo ai precorsi storici in materia, comincerò col ricordare la legge per il « risorgimento » economico di Napoli, anni 1904-1906, la quale dispose tra l'altro che un terzo delle costruzioni del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato venisse assegnato alle industrie napoletane. Proprio in quegli anni le ferrovie erano state nazionalizzate.

Poiché a noi incombe l'impegno di essere il più possibile brevi, mi limiterò a ricordare che nel periodo fino al 1940 il ritmo delle commesse di materiale rotabile ebbe un andamento normale, così come i lavori sulle linee ferroviarie del meridione furono notevoli: basti pensare alla realizzazione della direttissima Roma-Napoli.

Non è qui il caso di ricordare le distruzioni subite nel periodo bellico. Nel dopoguerra il problema delle zone depresse del sud si manifestò nella sua gravità ai nostri governati, per cui, dopo i primi provvedimenti di emergenza del 1945, venne emanata la cosiddetta legge del quinto per la quale gli enti statali restarono impegnati ad assegnare almeno un quinto delle ordinazioni alle industrie centro-meridionali. Riteniamo doveroso affermare che le industrie meridionali corrisposero egregiamente alla fiducia della azienda ferroviaria, perché spesso si imposero, in gara con quelle del nord, per la qualità dei lavori e per la tempestività delle consegne.

È possibile tradurre in cifre questa mia affermazione? Si può ritenere che dal dopoguerra ad oggi sono stati effettuati lavori per oltre 100 miliardi di lire per il materiale rotabile ordinario, altri 50 miliardi sono stati spesi per lavori concernenti gli impianti elettrici. Nello stesso periodo le ore di manodopera impiegate per la riparazione dei veicoli sono state oltre 25 milioni. Dai contratti in corso risulta infine che vengono assegnati annualmente alle industrie meridionali non meno di 4 mila veicoli da riparare. Tali commesse corrispondono ad un milione e mezzo di ore di lavoro.

Tra le opere eseguite dalle maestranze meridionali ci consentirete di ricordare l'elettrificazione delle linee siciliane e pugliesi, il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria, la fornitura dei generatori rotanti per

la centrale del Sagittario e quella dei trasformatori di potenza per le sottostazioni della Calabria. Ci consentirete anche di ricordare il recupero e la ricostruzione a nuovo di due navi-traghetto colate a picco durante la guerra.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le navi-traghetto *Scilla* e *Cariddi*.

DE CAPUA. Esatto. Vorrei ricordare anche la costruzione, con una spesa di 8 miliardi di lire, delle due navi-traghetto per la Sardegna *Thysus* ed *Hermaea*, realizzate nei cantieri navali di Palermo.

Senza presumere di potere offrire un calcolo esatto, riteniamo di poter tranquillamente affermare che l'azienda ferroviaria, negli ultimi dieci anni, ha corrisposto alle imprese del meridione, mediamente, circa 20 miliardi annui in conto forniture, servizi e lavori diversi. Di tale somma almeno 12 miliardi di lire sono stati erogati alla manodopera, il che corrisponde all'occupazione continuativa di oltre 20 mila operai in un anno, vale a dire 48 milioni di ore-operario.

Nel 1957 il Parlamento italiano approvò un piano quinquennale, oggi quasi interamente realizzato, per il quale fu possibile provvedere al recupero di una parte dell'arretrato di manutenzione e all'inizio del programma di rinnovamento sia degli impianti, sia dei mezzi.

Nel 1962 fummo unanimi nel riconoscere la necessità e l'urgenza di un piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie, con una spesa di 1.500 miliardi di lire; ciò significò, a nostro parere, la fiducia di ciascuno di noi e del paese che rappresentiamo nell'avvenire della strada ferrata. È necessario infatti mantenere la rete ferroviaria aderente al progresso generale dell'economia nazionale e all'incremento del traffico, che progredisce con ritmo costante.

Si rileva dagli studi di previsione dei tecnici che i 28,3 miliardi di viaggiatori-chilometro dell'anno 1962 dovranno essere 35 miliardi nel 1968...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ci arriveremo prima.

DE CAPUA. ...con un incremento del 24 per cento; e ancora 40 miliardi nel 1973 con un incremento del 43 per cento. A sua volta il traffico delle merci — sempre secondo gli studi di previsione dei tecnici — che nel 1962 è stato di 15,6 miliardi di tonnellate-chilometro, dovrà risultare nel 1968 di 19,8 miliardi di tonnellate-chilometro, con un incremento del 28 per cento, e nel 1973 di 23,2 mi-

liardi di tonnellate-chilometro, con un incremento del 50 per cento.

Forse giova ricordare che la legge prevede di utilizzare lo stanziamento dei 1.500 miliardi in due fasi: la prima di 800 miliardi nel quinquennio che va dal 1962-63 all'esercizio 1966-67; la seconda per i rimanenti 700 miliardi nel quinquennio successivo; e l'amministrazione è tenuta ad approntare il programma relativo al secondo quinquennio entro il 30 giugno 1966.

La destinazione della spesa di 800 miliardi per il primo quinquennio è la seguente: 320 miliardi per carrozze-viaggiatori, carri-merci, locomotori e automotrici; 100 miliardi per il rinnovamento dei binari, 335 miliardi per accrescere la sicurezza dell'esercizio e la potenzialità degli impianti, 40 miliardi per la costruzione di alloggi di servizio per il personale; 5 miliardi, infine, sono destinati a potenziare le società a partecipazione azionaria delle ferrovie dello Stato, svolgenti attività complementari all'esercizio ferroviario.

È stabilito nella legge medesima che devono essere destinate alle regioni meridionali opere e forniture fino all'importo di 320 miliardi, in armonia con la politica di sviluppo del Mezzogiorno; l'importo di 320 miliardi rappresenta i due quinti dello stanziamento.

L'elenco delle opere programmate per il miglioramento del sistema ferroviario del Mezzogiorno nella prima fase del piano decennale comprende la prosecuzione dei raddoppi riguardanti la linea tirrenica, fino a Reggio Calabria; la prosecuzione dei raddoppi relativi alla linea adriatica, tra Ancona e Sansevero; la realizzazione del doppio binario su alcune tratte di linee ad intenso traffico della rete meridionale, la rettifica del tracciato tra Salerno e Nocera Inferiore in modo che, ridotti i termini di percorrenza, la linea tirrenica risulti con le caratteristiche di « direttissima »; l'adeguamento di numerose stazioni, tra le quali quelle di Villa San Giovanni, Taranto, Messina, Brindisi, Foggia; l'estensione del sistema del blocco automatico e semi-automatico alle linee Bari-Taranto e Roma-Sulmona, per intero, e ad altri tratti di linee del sud ad intensa circolazione; il rinnovamento dell'armamento; l'adeguamento di numerose opere d'arte.

164 miliardi di lire di spesa per materiale rotabile sono stati destinati a commesse alle industrie del centro-sud: il che rappresenta il 54,4 per cento dell'intero stanziamento di 320 miliardi a tale titolo. Una parte delle ordinazioni e dei lavori approvati sono oggi in corso di avanzata esecuzione: mentre altri la-

vori ed acquisti sono in corso di appalto. Sicché si sta passando alla fase operativa.

Logicamente tutto quanto sinora esposto non può avere un senso di assoluto e di immutabile, se si tiene conto della continua lievitazione dei prezzi e degli imprevisti nella esecuzione delle singole perizie. Tuttavia nuovi importanti stabilimenti per la costruzione di materiale ferroviario stanno sorgendo in alcune località del sud: è recentissima la notizia che uno di essi sta per sorgere a Monopoli; e qui la preghiamo, onorevole ministro, di suggerire a chi di competenza la possibilità di costruire altro stabilimento nel comune di Bitonto (Bari), a cavallo dei comuni limitrofi di Terlizzi, Molfetta e Giovinazzo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Che società è?

DE CAPUA. Non lo so; credo sia l'I.R.I.

Dopo questa prima parte a carattere generale, ci sia consentito scendere in qualche particolare richiesta. Che può dire, onorevole ministro, sulla ferrovia direttissima Roma-Campobasso-Bari? Noi abbiamo perduto una altra opera primaria (l'autostrada Roma-Campobasso-Bari) per andare incontro alle aspirazioni di Napoli.

Nell'ordine della necessità di accorciamenti delle distanze fra la capitale e la Puglia attualmente praticate tutte sulla Roma-Napoli, via Formia, sovraccarica di convogli, credo di poter ricordare che l'apposita commissione interministeriale nel 1952 aveva deliberato doversi costruire la direttissima Roma-Campobasso-Bari. Tale ferrovia, utilizzando in lunghi tratti le strade ferrate esistenti (la Roma-Cassino-Venafro-Vinchiaturò e la Lucera-Bari), verrebbe costituita da due soli tronchi nuovi, e cioè il tronco ferroviario Cassino-Venafro e il tronco Vinchiaturò-Lucera.

E la stessa commissione, sempre nel 1952, decidendo di doversi costruire la Roma-Campobasso-Bari, deliberava l'immediata attuazione della variante ferroviaria Cassino-Venafro, al fine di evitare alle comunicazioni per il Molise il trasbordo obbligato di Vairano-Caianello, che ritarda di un'ora la percorrenza dei treni Roma-Campobasso.

Su tale opera però è sceso il silenzio da parte delle autorità preposte, le quali tuttavia rispondendo, anche recentemente per mezzo del ministro dei lavori pubblici, ad una interrogazione del presidente della X Commissione, onorevole Sammartino, e ad analoga nostra interrogazione, hanno confermato che l'opera è considerata attuale, ma che ad essa non si può far luogo per ragioni di bilancio.

L'utilità di una tale linea ferroviaria a scorcimento veloce è a tutti nota e universalmente riconosciuta. A parte il fatto che si darebbe con essa un tonico alla depressa regione del Molise, si ridurrebbero di un'ora e forse più le percorrenze per ferrovia fra la capitale e la Puglia e si alleggerirebbero i traffici, già congestionati, sulla Roma-Napoli, via Formia, la quale, come è noto, fino a Caserta, serve anche le comunicazioni con Foggia e Bari.

SAMMARTINO, *Presidente della Commissione*. La ringrazio, onorevole De Capua, anche a titolo personale.

DE CAPUA. Si dia mano all'opera anche per gradi, in modo che il bilancio sia alleviato mediante un adeguato frazionamento della spesa; si cominci con il ripristinare almeno il doppio binario sulla tratta Ceprano-Cassino, come era nell'anteguerra, e si proceda, senza ulteriori indugi, alla costruzione della variante ferroviaria che legherà per via breve Cassino a Venafro, evitando la pesante diversione di Vairano-Caianello (in virtù di questa variante, lunga 11 chilometri, si assorbono i 50 chilometri rappresentati attualmente dalla linea Cassino-Vairano-Caianello-Venafro).

SAMMARTINO, *Presidente della Commissione*. E si riduce di un'ora la percorrenza Molise-Roma.

DE CAPUA. Pare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si sia pronunciato favorevolmente sul progetto e che la direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie ne abbia assunto il valido patrocinio.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Però bisogna reperire i fondi. Conosco bene la linea e l'onorevole Sammartino lo sa.

DE CAPUA. Logicamente questa parte del nostro intervento è rivolta anche agli onorevoli Sullo e Pastore, rispettivamente preposti al dicastero dei lavori pubblici e alla Cassa per il mezzogiorno; ma confidiamo di avere in lei, onorevole ministro Corbellini, un patrocinatore convinto, autorevole ed efficace.

Passiamo ad un altro argomento: quello dei passaggi a livello, che costituisce uno dei problemi più delicati e complessi dell'azienda ferroviaria. Ne ho già trattato anche in Commissione, e credo di aver detto, sia pur brevemente, ciò che è stato fatto in questo campo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Meglio parlare di quello che bisogna fare.

DE CAPUA. Proprio così, ella ha ragione. Riteniamo che, per ragioni finanziarie, sia praticamente impossibile pensare di sopprimere tutti i 16.390 attraversamenti della specie esistenti sulle ferrovie statali.

Nel 1961 venne impostato un programma da realizzare in collaborazione con l'« Anas », che consentirà la eliminazione in 10 anni di 333 passaggi a livello interessanti le strade di maggiore importanza. Nel 1962 sono stati approvati, d'intesa con l'« Anas », i progetti per l'abolizione di 102 passaggi a livello, mentre le ferrovie dello Stato ne hanno soppressi 184 situati lungo strade provinciali e comunali.

La situazione potrà ulteriormente migliorare con la attuazione della prima fase del piano che prevede investimenti di circa 18 miliardi per il riclassamento e il potenziamento dei passaggi a livello.

Desideriamo rinnovarle, onorevole ministro, la preghiera, già rivolta in Commissione, di voler considerare con attenzione le gravi remore al traffico derivanti dai numerosi passaggi a livello sul tronco ferroviario Bari-Foggia, con particolare riguardo a quelli di Trinitapoli, di Giovinazzo, di Santo Spirito e di Palese-Macchie, dove talvolta l'attesa è veramente insopportabile.

In merito al personale, mi sia consentito di segnalare lo stato di disagio e forse anche di malcontento dei dipendenti tutti della stazione di Bari centrale per le qualifiche assegnate per l'anno in corso. Desideriamo rivolgere pubblicamente un plauso a tutti quei dipendenti che non difettano, mi creda signor ministro, di elevate capacità e forniscono un non comune rendimento, specialmente nei periodi di maggior traffico. Quel personale — che noi ricordiamo particolarmente impegnato in occasione delle elezioni politiche, in occasione di solennità e per il ferragosto — eccelle per spirito di sacrificio, per zelo e attaccamento al servizio.

Un altro problema che desideriamo raccomandarle è quello relativo ai carri frigoriferi e refrigeranti. Ogni anno, al momento delle esportazioni sui mercati esteri delle uve pregiate dei nostri paesi pugliesi, gli esportatori denunciano l'exasperante attesa cui sono costretti a soggiacere. Anche quest'anno diverse partite di uva da tavola sono andate perdute. Noi siamo intervenuti, ma meglio di noi è intervenuto l'onorevole Moro ed ella stesso, onorevole ministro, per normalizzare l'incretosa situazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Occorrono dei carri.

DE CAPUA. Esaltamente!

Per le Calabro-lucane la gestione governativa non potrà comportare da sola un grande progresso se non verranno dotate di mezzi adeguati ai bisogni delle nostre popolazioni. Occorre approntare un piano che, fra l'altro, le raccordi e le coordini alla rete dello Stato.

Ancora poche parole sulla Società auto-linee Marozzi di Bari, della quale si occuperà lungamente (a quanto ho sentito poc'anzi) altro collega della provincia. Desidero rivolgere una sola domanda che valga, se non a rasserenare i dipendenti di quella società, almeno a dare a noi elementi e chiarimenti necessari per poterci orientare nella ridda delle notizie che si susseguono. È subentrata la S.I.T.A.? Non è subentrata? La Marozzi sta per cessare i servizi?

Passiamo all'aviazione civile. L'importanza dell'aviazione commerciale è stata sottolineata dall'onorevole ministro in occasione della cerimonia inaugurale dei lavori della XIX assemblea della I.A.T.A.

Non potendo, per limiti di tempo, dilungarci sulla materia né ripetere ciò che hanno detto altri colleghi, ci limiteremo a far presente che bisogna rendere il trasporto aereo gradualmente accessibile a sempre più estese categorie di lavoratori. E qui ci consentirà di ripetere le sue parole, onorevole ministro, alle quali plaudiamo di buon grado: « Ogni sforzo dovrà essere ancora compiuto perché si continui nella strada intrapresa della riduzione delle tariffe; dando nuovi impulsi al trasporto aereo attraverso la più completa soddisfazione del pubblico interesse in un sistema che contempererà le esigenze dei passeggeri con quelle dell'economico esercizio del trasporto ».

E qui potrei chiudere il mio intervento se non fossi tenuto doverosamente a ricambiare, sia pure in piccolissima parte, le cortesie ricevute a Genova, come rappresentante della X Commissione trasporti insieme con il presidente onorevole Sammartino ed altri colleghi...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non sono potuto venire, perché il medico non me lo ha consentito.

DE CAPUA. Lo abbiamo saputo. E siamo veramente lieti che ella si sia ristabilito. Nei giorni 11, 12 e 13, in rappresentanza della X Commissione di questa Assemblea, fummo a Genova, insieme con il nostro presidente ed altri colleghi della Commissione stessa, invitati a visitare la fiera di Genova e a partecipare alla cerimonia di chiusura dell'XI convegno internazionale delle comunicazioni.

Sentiamo qui subito il dovere di manifestare le nostre preoccupazioni, che ritengo condivise dai miei colleghi, per la situazione ferroviaria e stradale di Genova, oltre che portuale e aeroportuale. Non si può più oltre reggere alla concorrenza di altri centri comunitari non nazionali — vedasi Marsiglia in particolare — se non si provvede con ogni possibile sollecitudine ad eliminare le evidenti strozzature ferroviarie e stradali. Una città portuale che manifesta insufficienza di ferrovie e di strade è come un polmone senza arterie vitali. Arrivando a Genova la mattina del giorno 11, il treno che portava da Roma i deputati della X Commissione fu costretto a sostare decine di minuti perché la stazione non era in grado di accoglierlo. Gli stessi parlamentari ebbero modo di constatare l'enorme congestione della statale n. 1 Aurelia che unisce Genova a Roma, quando ebbero necessità di riprendere il treno per far ritorno a Roma.

In conseguenza, poniamo il duplice problema sul tappeto e la invitiamo, onorevole ministro, ad affrontarlo per giungere ad una soluzione quanto prima possibile.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Conosco bene il problema: me ne sono sempre occupato.

DE CAPUA. Noi siamo con lei, onorevole ministro, persuasi che sostenere gli interessi di Genova equivale oggi, in politica economica comunitaria, incrementare il progresso di tutto il paese.

Onorevoli colleghi, possiamo concludere che tra politica dei trasporti, programmazione economica e sviluppo delle regioni depresse (quindi, anche di quelle meridionali, e non soltanto meridionali) si ravvisa intuitivamente uno stretto rapporto. Questo rapporto riguarda non soltanto le attività pubbliche, ma anche quelle di trasporto privato, sia su strada, sia su ferrovia, sia sul mare e sia per aria. In sintesi, il rapporto si esprime, specialmente per noi meridionali, in un unico modo: l'accorciamento delle distanze tra le regioni meridionali e i mercati di produzione e di consumo e le regioni settentrionali e, anche, quelle transalpine. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la relazione con cui l'onorevole Giglia presenta alla Camera il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è senza dubbio un documento apprezzabile che fa meritare al collega

che lo ha redatto un sincero riconoscimento anche da parte nostra.

Le notizie e i dati che l'onorevole Giglia ha diligentemente raccolto ci hanno consentito in qualche misura un aggiornamento che ci sarebbe stato senza dubbio più difficoltoso conseguire per altre vie. Dico questo perché le fonti di informazione di cui noi disponiamo, specie per quel che riguarda alcuni settori dei trasporti, sono assai limitate e spesso non forniscono nozioni sufficientemente rappresentative della realtà economica e politica su cui il controllo del Parlamento dovrebbe potersi documentatamente esercitare.

Devo però subito aggiungere che non sfuggono alla nostra valutazione le lacune politiche della relazione, che in sostanza accetta come normale — anche se qua e là si accenna a difficoltà del settore — una situazione che oggettivamente deve destare vive preoccupazioni, e accredita un bilancio che ricalca uno schema ormai da tempo definitivamente superato dalle nuove, incalzanti esigenze della nostra società.

Parlare genericamente di coordinamento senza dire con quali provvedimenti debba essere realizzato in presenza dell'attuale assetto dei trasporti, significa restare nell'astratto. Parlare di azione programmata senza indicare, almeno nelle linee fondamentali, che cosa dovrà mutare la programmazione nella vigente struttura dei trasporti, significa ancora una volta sfuggire alla concretezza adoperando una locuzione che è oggi di moda ma che si presta alle più svariate interpretazioni.

Il collega Giglia ha scritto che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è chiamato all'opera seria, difficile quanto prestigiosa, di dare ad un settore così impegnativo gli indirizzi più utili per il suo ordinato e proficuo sviluppo, e che tale opera non può essere affidata al caso o a naturali espansioni, ma deve rispondere a precisi indirizzi economici e sociali.

Vorrei pregare il relatore di precisare nella replica in che cosa egli e il suo gruppo ritengano consista l'indirizzo più utile per un ordinato e proficuo sviluppo del settore. In quale misura e in quali forme dovrà intervenire lo Stato per assicurare la prevalenza dell'interesse pubblico? Qual è l'ambito dei poteri, delle iniziative in cui dovranno operare gli enti territoriali minori e, in particolare, le regioni? In quale misura dovrà essere contenuta l'iniziativa privata? Quali correttivi dovranno essere opposti allo sviluppo convulso della motorizzazione che, per unanime ammissione, aggrava ogni giorno di più gli ardui

problemi dei traffici in un paese dalle infrastrutture già del tutto inadeguate alla massa dei veicoli circolanti? In quali direzioni dovranno essere sollecitati gli investimenti interessanti il settore dei trasporti? Quale dovrà essere il limite ai poteri dell'esecutivo in materia di convenzioni internazionali, soprattutto relativamente alla politica comunitaria dei trasporti?

Poiché l'auspicata programmazione dovrebbe comunque dare una risposta a tali quesiti, gradiremmo sapere quali sono le soluzioni che la democrazia cristiana propone, anche in vista dei prossimi accordi per un nuovo governo. Ritengo che la nostra richiesta sia legittima e, del resto, penso che non siamo noi soli a volere che il confronto delle posizioni avvenga alla luce del sole, nella sede più naturale e più autorevole per un dibattito politico, e cioè nel Parlamento. La democrazia cristiana deve risolversi a scegliere una strada che la conduca fuori dell'equivoco in cui finora è rimasta. Ciò che al paese interessa sapere è che cosa si vuol fare in concreto, e questo noi chiediamo al partito che in questo momento ha tutte le responsabilità del Governo e a quanti altri si preparino a dividerle.

Si è detto che bisogna guardarsi dagli eccessi, perché le mortificazioni derivanti da un eccesso di disciplina possono essere altrettanto dannose e provocare altrettanto gravi perdite di ricchezza per la collettività quanto gli eccessi di libertà. Il fatto è che chi fino ad oggi ha regolato tutta l'attività del settore dei trasporti, chi ha indirizzato con gli espedienti più svariati le stesse scelte degli utenti e di moltissimi piccoli operatori è stata la Confindustria, sono stati i monopoli. L'azione dei nostri governi non è stata che un'azione di assecondamento dei gruppi economici più potenti del paese per il conseguimento dei loro obiettivi. L'espansione di certi comparti e il contenimento di altri, anche se possono apparire il frutto di un libero gioco di scelte, sono in realtà il risultato dell'esplicitarsi di ben qualificati interessi, protetti, anche contro l'interesse generale del paese, da tutta la politica governativa di questi anni.

La Confederazione dell'industria ha già previsto quale sarà l'evoluzione delle industrie della costruzione di mezzi da trasporto nel quadriennio 1963-66. Le automobili e i veicoli industriali complessivamente prodotti nel 1961 furono 759 mila e nel 1962 947.793. La previsione industriale è che saliranno a 1 milione e 50 mila nel 1963, a 1 milione e 120 mila nel 1964, a 1 milione e 200 mila nel 1965, a 1 milione e 250 mila nel 1966. Il grado di utiliz-

zazione degli impianti dell'industria automobilistica raggiunge il livello del 90 per cento e la loro capacità produttiva è in progressivo e costante ampliamento, mentre, come è noto, larghi margini di capacità produttive inutilizzate sussistono, per esempio, nei cantieri navali e nelle industrie di materiale rotabile ferroviario.

Dietro questa previsione vi è tutto il programma della Fiat per i prossimi anni, e la pressione che questo monopolio eserciterà sul Governo sarà volta a sollecitare una politica che garantisca la realizzazione di questo programma e magari il superamento dei traguardi fissati. Ho parlato di programma della Fiat e di monopolio perché su un totale di 362.851 autovetture di fabbricazione nazionale destinate alla circolazione dei privati e vendute nel 1960 sul mercato interno, 291.168, pari al 76,4 per cento, erano di costruzione Fiat e solo 40.752, pari a circa il 10 per cento, erano state costruite dall'Alfa Romeo. Su 15.235 autobus in servizio nel 1959, 10.013 (il 71,7 per cento) erano di costruzione Fiat, 2.081 (il 12,8 per cento) di costruzione O.M., 1.388 (l'8,5 per cento) di costruzione Lancia, 1.547 (il 9,6 per cento) di costruzione Alfa Romeo. Il gruppo Fiat-O.M. aveva il 75 per cento della produzione. Su 40.812 nuovi autocarri entrati in circolazione nel 1960, 25.256 erano di fabbricazione Fiat, 8.608 di fabbricazione O.M.; il resto della produzione era distribuito tra sette fabbriche nazionali.

Nella classe degli autocarri di portata superiore a 50 quintali la prevalenza della Fiat è schiacciante: su 10.591, nel 1960, circa il 61 per cento, e cioè 6.442, erano stati costruiti dalla Fiat; 866 (l'8,2 per cento) dalla Lancia, 222 (il 2,1 per cento) dalla O.M., 2.771 (il 26,1 per cento) dall'Alfa Romeo. Trattasi, come vedete, di un monopolio di fatto, in grado di condizionare con la sua potenza larghi settori dell'economia del paese.

La *Relazione generale sulla situazione economica del paese* per il 1962 ci dà alcuni dati assai significativi. Su un totale di 14.929 miliardi destinati ai consumi privati, 1.178 miliardi (pari al 7,6 per cento) sono stati assorbiti dai trasporti. Gli investimenti, per i soli trasporti terrestri interni, sono stati di 778 miliardi, pari a circa il 12 per cento del totale degli investimenti, che fu di 6.116 miliardi.

Come si è suddiviso il consumo dei 1.178 miliardi nell'ambito del settore? 289 miliardi sono stati impiegati nell'acquisto di mezzi di trasporto, 495 miliardi nell'esercizio di mezzi privati, 394 miliardi nell'uso di mezzi pubblici. Solo il 33 per cento dell'intera spesa è

stato assorbito dall'uso di mezzi pubblici. Quanto agli investimenti, l'85 per cento di essi riguarda la produzione di autoveicoli: 663 miliardi contro i 115 miliardi destinati alle ferrovie, e contro i complessivi 121 miliardi destinati ai mezzi di trasporto marittimi ed aerei.

Come giustamente sottolinea la citata relazione, l'espansione del settore dei trasporti anche nel 1962, come ormai da una lunga serie di anni, è legata essenzialmente agli investimenti in autoveicoli, che hanno raggiunto la cifra di 663 miliardi, con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 20 per cento circa, sia in termini monetari che di quantità. Gli investimenti effettuati in altri gruppi di trasporto hanno segnato percentualmente incrementi modestissimi: il 4,5 per cento per le ferrovie, il 2,5 per cento per i mezzi di trasporto marittimi ed aerei. Possiamo dire di trovarci di fronte ad uno sviluppo equilibrato, rispondente alle effettive necessità economiche e sociali del paese nell'attuale fase del suo processo economico; o non ci troviamo invece di fronte a forzature del monopolio, che potranno avere conseguenze negative incalcolabili nei prossimi anni?

Se, uscendo per un momento dall'ambito del nostro settore, andiamo a confrontare gli investimenti in autoveicoli con quelli effettuati globalmente in un settore che dovrebbe essere oggetto di particolare attenzione per la spaventosa crisi che attraversa da anni e che rischia di travolgerlo, quello dell'agricoltura, vediamo che ai 663 miliardi si contrappone una cifra di appena 597 miliardi. Sono fatti troppo clamorosi per non giustificare un allarme.

Sorgono qui problemi gravissimi di ordine economico e sociale, che investono l'indirizzo generale del Governo, per gli effetti immediati che essi hanno sulla vita della nazione e soprattutto per quelli che potranno avere in un prossimo futuro. Le contraddizioni si vanno facendo sempre più manifeste.

Sulle strade italiane sono oggi in circolazione 8 milioni di veicoli a motore; fra cui più di 3 milioni di autovetture; circa 28 mila autobus; 501 mila autocarri; 51.700 rimorchi. L'infrastruttura è inadeguata, poiché non ha minimamente seguito l'espansione della motorizzazione. Quando parlo della infrastruttura, mi riferisco particolarmente alla viabilità ordinaria su cui già da anni noi continuiamo a richiamare l'attenzione del Governo: le strade stanno raggiungendo limiti di saturazione insuperabili. In numerose città la

convulsione del traffico assume forme parassitiche.

Nel 1962 si sono contati 317 mila incidenti stradali con 9.360 morti e 218 mila feriti. Il senatore De Unterrichter si consola considerando che la gravità e il numero degli incidenti sono lontani dal seguire l'incremento della circolazione.

Sta il fatto che nell'anno 1962 si sono avuti sulle strade d'Italia 128.117 incidenti, 2.424 morti e 69.614 feriti in più che nel 1957. Immensi sono i compiti che incombono sullo Stato e sugli enti territoriali minori in presenza della situazione maturatasi, poiché le richieste del trasporto privato diventano, per necessità, ogni giorno più gravose ed impellenti: oltre alle questioni riguardanti la regolazione del traffico, vi sono quelle relative alla costruzione, all'ampliamento, alla manutenzione delle strade, al reperimento di aree sempre più vaste destinate ai parcheggi, ai nuovi assetti urbanistici e così via.

Nel 1962 in opere pubbliche stradali si è impiegata la somma di 221.149 milioni corrispondente al 35 per cento delle spese globalmente sostenute per opere pubbliche e di pubblica utilità. Sarebbe interessante conoscere come il Governo fronteggerà le necessità eccezionali conseguenti al previsto ulteriore sviluppo della motorizzazione. Se le cose andranno avanti così, fra non molto i mezzi di trasporto stradali supereranno notevolmente la capacità ricettiva se non di tutte almeno di numerosissime nostre strade; si congestionerà sempre di più la circolazione, aumenterà l'insicurezza, si moltiplicheranno gli incidenti e la vita dei cittadini sarà rattristata da continui lutti e turbata da uno stato di crescente disagio. Saranno questi i risultati del progresso.

Il monopolio persegue i suoi obiettivi nella ricerca del suo più alto profitto, e poi lascia alla collettività l'onere di risolvere i gravi problemi che ne conseguono. Si è osservato che nelle aree congestionate la motorizzazione privata tende a trovare un limite all'espansione proprio nelle crescenti difficoltà di utilizzare il veicolo privato in condizioni soddisfacenti. L'esperienza di questi anni ci dice quanto poco sia attendibile questa prospettiva, qualora continui a mancare un'azione moderatrice dei pubblici poteri.

Le conseguenze di ciò che è avvenuto nel settore della motorizzazione cominciano gradatamente, come era prevedibile, a coinvolgere un po' tutti. Si è parlato per molto tempo di concorrenza fra strada e rotaia. Oggi, si parla anche di concorrenza fra mezzi e mezzi stradali e si invocano aiuti e interventi

dello Stato, da parte di categorie economiche che erano, fino a qualche anno fa, decise assertrici del non intervento dello Stato nelle questioni dei trasporti.

Durante la giornata dell'A.N.A.C., svoltasi il 10 di questo mese a Tremezzo, uno dei relatori ha lamentato che è lontano il tempo in cui si parlava degli autoservizi in concessione come di « galline dalle uova d'oro » e ha detto che oggi molte società concessionarie non ce la fanno più perché i costi sono aumentati mentre gli introiti vanno sempre più diminuendo, a causa dello sviluppo dei mezzi individuali di trasporto e dell'aumento dei cosiddetti abusivi. I concessionari domandano che lo Stato accordi loro sgravi fiscali sugli acquisti di gasolio e di oli minerali, che li compensi meglio per gli oneri del servizio postale, che consenta congrui ritocchi in aumento delle tariffe preferenziali e reprima il dilagare dei servizi abusivi. Non so quale consistenza abbiano per alcune delle società minori queste doglianze. In certe regioni, come quelle meridionali, l'utilizzazione dei servizi è effettivamente al di sotto del livello medio nazionale e i costi marginali sono quindi superiori alla media. Ma nel complesso dobbiamo rilevare che, nonostante la porzione di traffico loro sottratta dalla motorizzazione privata, i servizi di autolinee hanno totalizzato, nel 1962, 17 miliardi 900 milioni di viaggiatori-chilometro, con un introito che certamente supera i 110 miliardi. Nell'esercizio 1961-62, con oltre 28 mila miliardi di viaggiatori-chilometro, le ferrovie dello Stato hanno avuto un incasso di 170 miliardi 784 milioni.

Le società sostengono che sono aumentate le spese per il personale. Non conosco esattamente le tabelle salariali vigenti, ma so per certo che un autista di una delle più grosse società, la S.I.A.M.I.C., per 15 ore di impegno giornaliero, di cui 8 di effettiva percorrenza, guadagna circa 63 mila lire al mese, escluso il carovita, e che un fattorino non ne guadagna più di 54 mila. Molto frequentemente il servizio di guida e quello di biglietteria si cumulano in una sola persona. Quello che è invece evidente è che alcuni fra i maggiori complessi tendono a espandere la loro zona d'azione subentrando ad altre minori società. Nel giro di pochi anni la S.I.A.M.I.C. ha assorbito, salvo errori, la S.A.I.T.A. di Conegliano-Pordenone-Udine, la S.T.A.R. di Spilimbergo, le Tranvie udinesi, la S.A.T. di Trieste, la S.A.R.S.A. di Reggio Emilia, la S.A.N.A. di Abano e la S.I.T.A. di Vicenza.

Una parte delle aziende di maggiori dimensioni — come rileva in un suo recente studio

un noto economista dei trasporti — risulta poi integrata al livello della partecipazione azionaria. Su un totale di 305 persone facenti parte dei consigli di amministrazione di società automobilistiche recensite nell'*Annuario delle società per azioni* per l'anno 1958, 17 ricoprivano più di un incarico, e di queste: 11 due incarichi, 4 tre incarichi, una quattro incarichi e una perfino sette incarichi.

Comunque, anche nel settore delle autolinee comincia a diffondersi uno stato di disagio conseguente all'espansione indiscriminata che si è avuta negli anni scorsi sotto la spinta dell'azione monopolistica. Anche qui lo Stato si troverà, entro breve termine, a dover risolvere a proprie spese molti problemi di ridimensionamento strutturale e di nuova attribuzione di competenze.

Un altro comparto in cui la cosiddetta libera iniziativa si è esercitata nella direzione voluta dal monopolio è quello dell'autotrasporto merci, dove la crisi sta gradatamente maturando. Il numero degli autocarri in servizio per conto terzi ha subito un ulteriore incremento nel 1962 (del 9,4 per cento). È infatti salito da 436 mila a 477 mila unità, per una portata di complessivi 12 milioni e mezzo di quintali. Le ditte operanti nel settore sono un'infinità. Nel 1960 ne furono contate 98.220 di cui 86.338 con un solo autoveicolo e soltanto 50 con oltre 20 autoveicoli. La proprietà del mezzo ormai non porta più con sé l'autonomia dell'attività, la quale è subordinata alle grosse aziende di spedizione che controllano il mercato. I vettori non sono, nella maggioranza dei casi, se non i titolari delle autorizzazioni e dell'autocarro; non offrono il servizio direttamente al mercato, ma alla casa di spedizione.

Le condizioni di lavoro degli autisti sono inumane. Una indagine effettuata dai dottori Caprini e Melotti dell'ospedale psichiatrico di Verona dà questo risultato: su 20 camionisti, 10 dormono in un letto non più di una notte alla settimana; 6 dormono a letto 2 o 3 notti alla settimana; due dormono a letto ogni notte ma non più di tre o quattro ore. Non è eccezionale invece incontrare circa due camionisti su venti che non dormono a letto da dieci, quindici o anche venti giorni e devono accontentarsi della cuccetta in cabina. Tali dati, da soli, bastano a documentare in quali disastrose condizioni lavori questa gente.

Un autista addetto ai servizi di trasporto a grande distanza guadagna da un milione a un milione 400 mila lire all'anno, ivi comprese le trasferte per circa 120 giorni. Le tonnellate-chilometro di merci trasportate nel 1962

sono state 43 miliardi contro i 15 miliardi 643 milioni di tonnellate-chilometro trasportati dalle ferrovie dello Stato; cosicché il 74 per cento del traffico merci considerato è andato all'autotrasporto e solo il 26 per cento alla ferrovia.

Credo che l'Italia sia l'unico paese d'Europa in cui esiste una situazione del genere. Il Governo si è in tale settore più apertamente che mai rivelato l'esecutore meticoloso della politica monopolistica: ha tollerato ogni sorta di violazioni, ha lasciato cadere nel discredito gli istituti, consentendo arbitri di ogni genere. Quando già decine di migliaia di automezzi erano illegittimamente entrati in circolazione, con il tacito consentimento degli organi preposti alla vigilanza, si è dato il via alle sanatorie.

Nel 1960 fu abolita l'autorizzazione per l'esercizio di autocarri di portata superiore ai 25 quintali, ma non superiore ai 50. Nel 1961 vennero rilasciate 8.800 nuove autorizzazioni ad autocarri di portata superiore ai 50 quintali, che già operavano abusivamente sul mercato. Quelli che avevano infranto le leggi vennero così premiati, perché questo volevano i gruppi di pressione interessati alla costruzione degli autocarri e degli accessori.

Di fronte a questo stato di fatto, che cosa propone la Camera? Questo è il quesito fondamentale che ci si deve porre. Anche recentemente si è sostenuto, da persone autorevoli e influenti del settore, che la politica dei trasporti e gli interventi dell'autorità pubblica debbono evitare turbamenti al gioco delle cause naturali della ripartizione del traffico, anzi debbono tendere a facilitarlo.

Vi sembra, onorevoli colleghi, che ciò che è avvenuto in Italia nei passati anni e ciò che sta tuttora verificandosi sia il risultato del « gioco di cause naturali » o non piuttosto l'attuazione di piani di volta in volta imposti al paese da certi gruppi monopolistici? Se avremo il coraggio di dare una risposta sincera a questi interrogativi, potremo sperare di cominciare a vedere più chiaro nel futuro. Le stesse prospettive per un nuovo assetto delle ferrovie saranno messe nella loro giusta luce.

Anche in questo settore la politica governativa è stata largamente condizionata. L'affrontare in modo serio il programma delle ferrovie avrebbe costretto a porre sul tappeto tutti i problemi dei trasporti. Questo non si è voluto mai fare. Quando si discusse, nella legislatura passata, la legge n. 211 sull'ammmodernamento delle ferrovie dello Stato, noi proponemmo un esame generale della situazione, esortando il Governo a manifestare i propri

intendimenti anche in ordine alla disciplina degli altri settori del trasporto terrestre. La nostra proposta non venne accolta. La legge n. 211 resta un provvedimento separato, mentre avrebbe potuto costituire, inserita in un programma di revisione generale del sistema, uno strumento orientativo di grande efficacia.

La situazione delle ferrovie concesse è all'ordine del giorno ormai da tempo immemorabile, ma gli anni passano senza che alcuna proposta di soluzione venga avanzata. Da un accenno fatto in Commissione, mi è parso di capire che il ministro propenda per una riedizione della legge n. 1221 del 1952, e cioè per nuovi finanziamenti, destinati all'ammmodernamento, da accordare ai concessionari sul bilancio dello Stato. L'esperienza ci insegna che non potrebbe escogitarsi espediente peggiore.

Occorrono misure radicali, altrimenti le condizioni di quelle linee peggioreranno sempre di più e lo Stato si troverà costretto a sobbarcarsi ad oneri sempre maggiori. Questo tutti lo sanno. La ragione per cui il Governo stenta a decidersi è che una misura radicale lo obbligherebbe a cozzare contro interessi costituiti che fanno capo a ben noti complessi industriali.

Noi proponemmo a suo tempo il riscatto di tutte le linee, indicando anche come una corretta interpretazione della legge del 1912 avrebbe facilitato il compito della pubblica amministrazione e ridotto gli oneri del riscatto. La nostra proposta lasciava impregiudicati i problemi delle eventuali sostituzioni di alcune ferrovie con mezzi stradali e quelli dell'affidamento dei servizi ad enti territoriali minori, anziché allo Stato. Quando non si può dire altro, si dice che noi non teniamo conto della complessità del problema. Ma proprio perché ci rendevamo conto di questa complessità, abbiamo atteso anni, sperando che qualche governo venisse a prospettarci una soluzione accettabile. Alla fine ci siamo convinti che gli ostacoli derivavano non dalle necessità di un approfondito studio, che, per quanto io sappia, non è stato mai fatto, ma dalla inconfessata preoccupazione di turbare quegli interessi a cui accennavo poco fa.

D'altronde la nostra proposta di togliere ai privati la gestione delle linee e di affidarla ad enti pubblici, perché provvedano a ridare efficienza a servizi tanto indispensabili per moltissime zone del nostro paese, trova larga corrispondenza in mezzo all'opinione pubblica ed è confortata dal conforme parere di eminenti esperti.

Per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, resta fermo il giudizio che in più occasioni,

qui e in altre sedi, noi abbiamo espresso circa la funzione che va ad esse assegnata nel quadro dei trasporti nazionali. Un'azienda di Stato, ben orientata e sorretta nella giusta misura, costituisce, oggi come oggi, nel sistema uno strumento di equilibrio insostituibile.

Le polemiche, accesissime in tutto questo dopoguerra, sulla condizione da fare alle ferrovie dello Stato in confronto agli altri mezzi di trasporto, sulla antieconomicità della gestione — ne abbiamo sentito un'eco anche stamane — sui *deficit* dei bilanci ferroviari, sulla adeguatezza delle tariffe ai costi di gestione, hanno fatto spesso perdere di vista alcuni problemi politici fondamentali, e primo tra tutti quello del dovere che ha lo Stato moderno di intervenire nei settori di attività che più spiccatamente condizionano lo sviluppo sociale del paese; e di assumere direttamente, anche senza alcun obiettivo economico, al solo fine del progresso della collettività nazionale, compiti che nessuno altrimenti si assumerebbe per mancanza di tornaconto.

Si è fatto un gran parlare, in questi anni, dei cosiddetti « rami secchi » ferroviari, come se si trattasse di un fenomeno nuovo, di una realtà improvvisamente scoperta. Ma quei rami, onorevoli colleghi, economicamente parlando, non sono mai stati verdi, per essere diventati secchi ora. Le ferrovie vennero costruite anche là dove si sapeva che un vantaggio economico non vi sarebbe stato: quelle costruzioni avevano un movente unicamente sociale. Quando ancora si discuteva sul passaggio delle ferrovie alla gestione di Stato, nel 1887, l'onorevole Giolitti, proprio per puntualizzare i motivi che lo inducevano a optare per la tesi statale anziché per quella concessionale, diceva alla Camera: « Non posso dimenticare che le società farebbero le linee solamente là dove esse possono dare un prodotto, e non farebbero o farebbero ultime le linee nei paesi che ne hanno più bisogno ».

Lo Stato, dunque, sentì fin da allora di dover surrogare l'iniziativa dei privati, che si sarebbe determinata ovviamente solo dietro la spinta del tornaconto, per garantire il conseguimento di obiettivi di rilevante valore sociale.

Le disquisizioni in chiave liberistica, suscitate ad arte da chi evidentemente aveva interesse a farlo, hanno confuso molte idee ed hanno avuto come effetto che per anni l'azienda ferroviaria ha segnato il passo, in attesa dei mezzi che le occorreavano non solo per riparare i danni cagionati dalla guerra agli impianti e al materiale, ma anche per ammo-

derinarsi, per mettersi alla pari con le esigenze nuove.

Abbiamo documentato più volte i danni derivati da quel ritardo. La loro entità è oggi confermata dai quattro piani parziali predisposti dall'azienda in esecuzione della legge n. 211. Il collega Giglia — e gliene siamo grati — ci ha esposto dettagliatamente, nella sua relazione, quale sia, in rapporto alle previsioni dei quattro piani parziali, lo stato degli impegni assunti per i vari gruppi di opere al 31 agosto 1963. Abbiamo preso atto delle difficoltà che l'azienda incontra nel conciliare l'esigenza di una sollecita attuazione di alcune opere con alcuni vincoli di destinazione territoriale stabiliti dalla legge.

Bisognerà considerare attentamente questo problema per evitare che eccessivi ritardi frustrino gli obiettivi che si vuol raggiungere.

Concordo con il relatore sulla necessità di esaminare fin da ora l'opportunità di assicurare il finanziamento dell'intero piano decennale affinché aumenti di costi e ritardi vari non pesino sul programma predisposto. Un giudizio sui quattro piani parziali approvati sarebbe prematuro, in quanto dovrebbe investire questioni di ordine tecnico di difficile valutazione, almeno da parte nostra. Una viva raccomandazione però vorremmo fare al Governo ed è di tenere in evidenza, nello stabilire l'ordine delle priorità, l'esigenza di dare al più presto una strutturazione migliore ai trasporti giornalieri di lavoratori e di studenti che in molte località si svolgono in condizioni addirittura penose, e di rendere quanto prima efficienti i parchi, specialmente nelle zone di confine, per evitare, nella misura del possibile e per quanto può dipendere dalla azienda ferroviaria, che accadano gli inconvenienti lamentati anche nel recente convegno regionale lombardo di studi sui problemi doganali e dei trasporti.

Prima che la Camera approvasse la legge n. 211 si discusse a lungo circa l'opportunità di riservare una parte dello stanziamento al potenziamento dell'Istituto nazionale dei trasporti, di cui le ferrovie detengono, come è noto, l'intero pacchetto azionario. Qualcuno osservò che, trattandosi di finanziare un piano specifico per il rinnovamento e il potenziamento delle ferrovie, non era conveniente associare altri enti alle previsioni del piano. Spiegammo allora come l'ammodernamento e il potenziamento dell'azienda fossero in parte collegati al concorso che l'istituto fosse stato in grado di dare alla soluzione di alcuni problemi. Si diceva, infatti, che alcuni servizi della rete secondaria si sarebbero potuti effet-

tuare più economicamente con mezzi stradali; che il traffico merci avrebbe potuto subire uno sviluppo se l'azienda si fosse meglio attrezzata per l'esercizio dei servizi accessori. Ci parve che l'Istituto nazionale dei trasporti, opportunamente riorganizzato e potenziato, potesse diventare lo strumento adatto a conseguire questi scopi.

La legge parla genericamente di società in cui l'azienda ferroviaria detiene una partecipazione, ma nei lavori preparatori vi è una indicazione precisa. Dobbiamo dolerci che il piano di utilizzo della somma di 5 miliardi, stabilita dalla legge, non sia stato ancora predisposto ed approvato.

L'estate scorsa, all'improvviso, l'azienda ferroviaria sostituì temporaneamente il servizio viaggiatori in diverse linee con servizi stradali affidati a società private. La misura è stata giustificata con la necessità di utilizzare il personale e il materiale rotabile nella rete principale e nella rete complementare durante la stagione di più intenso traffico.

Ammettiamo pure che il provvedimento sia stato suggerito da ragioni contingenti e non sia stato, come qualcuno sospetta, una specie di prova generale anticipatrice di soluzioni definitive; ma domandiamo: si è previsto che le situazioni che hanno determinato l'adozione di quel provvedimento l'estate scorsa possano ripetersi con una certa frequenza?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No. Quando sarà disponibile il nuovo materiale, ciò non si ripeterà più.

MARCHESI. Che cosa si farà in tal caso?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il materiale è in fornitura e le ditte hanno stipulato contratti che devono rispettare. L'aumento del traffico l'estate scorsa è stato superiore al previsto e quindi si è dovuto ricorrere eccezionalmente a provvedimenti di emergenza.

MARCHESI. Prendo atto della sua dichiarazione. In ogni modo, da queste considerazioni balza evidente l'urgenza di avere a disposizione una organizzazione ausiliaria efficiente che consenta di sopperire alle necessità anche straordinarie e impreviste, senza essere costretti a ricorrere a terzi e senza rischiare di pregiudicare in alcuna forma e in alcun modo il nuovo assetto che, comunque, pensiamo dovrà essere dato in questa legislatura all'intero sistema dei nostri trasporti terrestri.

È dunque necessario che il piano per l'utilizzo dei 5 miliardi destinati all'Istituto na-

zionale dei trasporti sia approvato e reso esecutivo al più presto. Ma occorrerà, nel contempo, onorevole ministro, guardare più addentro nel funzionamento dell'istituto, poiché alcuni atteggiamenti dei suoi organi direttivi ci lasciano alquanto perplessi. L'Istituto nazionale dei trasporti è una società che in definitiva appartiene allo Stato, tutto il suo capitale essendo oggi accentrato nelle ferrovie dello Stato; una società che, anche sul piano dei rapporti con altri enti, non può comportarsi come una qualunque società di diritto privato. Esso non può sottrarsi alla sua funzione strumentale rispetto alla politica dello Stato. Le sue scelte, le sue decisioni devono essere condizionate da uno scrupoloso riguardo all'interesse pubblico.

L'operazione S.A.R.S.A., che ha impedito la realizzazione di un'esemplare iniziativa presa dalla provincia di Reggio Emilia per il coordinamento di tutti i servizi di trasporto di interesse provinciale, merita di essere aspramente condannata. Vi è qui una responsabilità politica anche del Governo, che ha consentito che la vendita del pacchetto azionario ad una società privata avvenisse quando già la provincia di Reggio Emilia aveva reso pubblico il suo programma.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma non l'aveva approvato e aveva fatto scadere i termini. Abbiamo concesso 15 giorni di attesa in più e la provincia non ne ha usufruito.

MARCHESI. Ma un ente ha necessità di prendere i suoi provvedimenti seguendo le procedure previste dalla legge.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Appunto, le gare vanno fatte seguendo le procedure previste dalla legge.

MARCHESI. L'adesione dell'I.N.T. alle organizzazioni confindustriali deve esser quanto prima denunciata poiché essa è incompatibile con la sua qualità di società interamente controllata da un'azienda di Stato. Deve valere per l'I.N.T., e con maggiori ragioni, ciò che vale per le altre società a partecipazione statale. La vertenza in corso fra l'istituto e i suoi dipendenti deve essere risolta con spirito di giustizia e di comprensione, anche al fine di evitare che ad ingiustificate resistenze conseguano interruzioni di servizi essenziali sulle linee gestite dall'istituto stesso.

Onorevoli colleghi, rimuovere gli ostacoli che si oppongono ad una seria programmazione e alla conseguente attuazione di una politica dei trasporti ispirata all'interesse ge-

nerale del paese è compito, oggi più che mai, del Parlamento. Io mi sono soltanto proposto di dimostrare, molto sommariamente, quanto sia ingarbugliata la matassa che dobbiamo dipanare. Ai problemi a cui ho accennato altri se ne potevano aggiungere di non minore importanza. Ciò che però soprattutto mi premeva di mettere in evidenza è che fino ad oggi la politica italiana dei trasporti è stata dettata ed imposta dai monopoli e che i nostri governi l'hanno subita lasciando che si maturassero situazioni assai dannose per il paese. E sopra e prima di ogni altra cosa indispensabile, dunque, che lo Stato sia sottratto alla soggezione ai monopoli, assuma la funzione direttiva che gli compete, dia una nuova disciplina legislativa a tutto il settore e crei gli strumenti che gli consentano di essere protagonista e non spettatore.

Il bilancio in esame è nel solco di quella che possiamo ormai chiamare una tradizione di stagnante rassegnazione e di insensibilità dei pubblici poteri di fronte alle gravi questioni che la realtà continuamente ci mette di fronte. È stato detto che bisogna guardare con ottimismo all'avvenire. Le cose che vediamo ogni giorno non giustificano purtroppo alcun ottimismo. Quando si comincerà lealmente a riconoscere le colpe, gli errori, le gravi manchevolezze del passato, quando si comincerà ad ammettere che tutta la struttura dev'essere coraggiosamente rivodata, allora potrà anche aprirsi l'adito a qualche cauto ottimismo.

Oggi nulla c'è di tutto questo. Il nostro voto contrario al bilancio vuole sottolineare questa sconcertante verità. (*Applausi alla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colasanto. Ne ha facoltà.

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, debbo ancora una volta ripetere molte cose già dette nelle discussioni dei precedenti bilanci di questo Ministero.

In primo luogo desidero ancora mettere l'accento sulla importanza che hanno e per tutti debbono avere i trasporti, in genere, sul bilancio economico nazionale. Si parla di programmazione, di scelte programmatiche: è assolutamente necessario che in queste scelte si tenga conto del come e del quanto i trasporti in genere hanno influito ed influiscono sullo sviluppo non solo economico, ma anche culturale e morale del popolo italiano.

Si dimentica che i trasporti hanno costituito, costituiscono e costituiranno una struttura portante dello sviluppo economico. Per

convincersene basta considerare l'entità delle reti ferroviarie e stradali e la dinamica economica delle regioni del nord e del meridione d'Italia negli ultimi cento anni.

Sostanzialmente questo settore è stato notevolmente trascurato: ora è necessario che il Parlamento, tutti i gruppi parlamentari, il Governo, tutto il Governo, lo tengano in maggiore considerazione, in tutte le situazioni. Tanto più che i trasporti, specialmente nella parte attribuita alle aziende pubbliche, servono maggiormente la povera gente e l'interesse generale. Gli strumenti dei trasporti debbono essere meglio valutati e più aiutati, aumentando considerevolmente gli investimenti pubblici ed i relativi stanziamenti del bilancio statale.

Per i trasporti in genere, oltre al necessario incremento della spesa globale, v'è pure il problema del coordinamento delle diverse branche dell'intero settore e quindi dell'azione delle diverse amministrazioni statali: coordinamento dei trasporti marittimi con i terrestri, coordinamento con i trasporti aerei, coordinamento fra i trasporti terrestri. La aviazione, passata al Ministero dei trasporti, sarà facilmente, in qualche modo, coordinata con le ferrovie dello Stato, difficilmente con i trasporti su strada.

È necessario che almeno la sorveglianza e la competenza governativa su tutti i trasporti terrestri sia accentrata nel Ministero dei trasporti come più volte ho richiesto in quest'aula. Quindi, le strade dovrebbero passare a questo dicastero: e con esse anche ogni competenza riguardante la loro costruzione e il loro esercizio, con tutto ciò che riguarda il codice della strada.

A mio modesto avviso, non si è operato molto bene costruendo grandi autostrade parallele a linee ferroviarie che avevano ancora un potenziale non completamente utilizzato. Sì, sono d'accordo sull'ampliamento delle autostrade; ma nel modo opportuno e non prima di soddisfare altre maggiori necessità.

Le incentivazioni ai diversi mezzi comportano innanzitutto problemi di scelta e di precedenza: e per queste scelte e per queste precedenze (e qui potrei essere d'accordo con gli amici deputati dell'estrema sinistra) abbiamo seguito molte volte l'impulso della moda fatua che spesso conquista anche noi. Così, nel Mezzogiorno, pur essendo le strade più necessarie delle autostrade, noi ci siamo entusiasmati per le autostrade, caro onorevole Sammartino, dimenticando che, per poter far vivere e mandare avanti l'agricoltura

e le popolazioni rurali, abbiamo bisogno prima delle strade, che ancora mancano.

Anche la sorveglianza sull'attività che si svolge sulle strade è oggi divisa fra tre ministeri: quelli dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'interno.

Il ministro Sullo, nel recente convegno di Stresa, ha notato queste sfasature ed ha accennato alla costituzione di un Ministero della viabilità. Io non sono d'accordo: sono invece del parere che tutti i trasporti terrestri debbano essere affidati al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Anche la polizia stradale dovrebbe dipendere da questo Ministero, almeno nei modi e nelle forme in cui la guardia di finanza e i carabinieri dipendono, rispettivamente, dal Ministero delle finanze e da quello dell'interno, per i loro compiti istituzionali. Una sistemazione analoga dovrebbe adottarsi anche per la polizia stradale. Così le cose andrebbero un po' meglio e non si avrebbero ben tre dicasteri impegnati all'applicazione del codice della strada.

Passando ai trasporti su rotaia, noto che il nostro sistema ferroviario, quello generale di base, la rete delle ferrovie dello Stato, e quelli regionali e locali, come le reti secondarie, furono in gran parte progettati nello scorso secolo o nei primi anni del novecento. Le situazioni oggi sono molto cambiate e bisogna adeguare gli impianti e il materiale mobile ai nostri tempi, anche per superare una certa obsolescenza, specialmente per le linee e per gli impianti delle ferrovie secondarie del meridione.

Per le ferrovie dello Stato, già quasi ridotte in condizioni di non poter più andare avanti, com'è noto, si ricorse ad una specie di esame o di arbitrato dei « tre grandi », i quali praticamente confermarono la diagnosi e la prognosi che in precedenza aveva già fatto l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale vide così rivalutati i pareri e le proposte dei suoi tecnici.

Ai « tre grandi » il merito di avere confermato al paese ed agli organi statali e specialmente ai ministri del tesoro e del bilancio i bisogni della rete ferroviaria italiana e di aver determinato chi di dovere ad approvare la nota legge che ha complessivamente stanziato i 1500 miliardi per i due piani quinquennali di potenziamento e di ammodernamento.

Negli anni scorsi, per quadrare il bilancio ferroviario, mantenendo il *deficit* nel limite voluto dal Ministero del tesoro, si riducevano

gli stanziamenti per la manutenzione, con forte pregiudizio per l'efficienza dell'insieme e finanche per la sicurezza dell'esercizio. Ora non più.

La nuova legge, oltre a stanziare i 1500 miliardi suddetti, ha stabilito che il 30 per cento degli introiti del traffico sia destinato ai rinnovi ed alla manutenzione straordinaria, che negli ultimi anni era stata trascurata. Raccomando la piena e completa applicazione di questa norma. Siano stanziati in ogni bilancio somme adeguate per la manutenzione e non siano distolti a tale titolo fondi dalla suddetta legge speciale. Questa preghiera vale soprattutto per il Mezzogiorno.

Passiamo al piano di ammodernamento. Per quanto riguarda gli impianti fissi dobbiamo preoccuparci, in primo luogo, di eliminare le strozzature attualmente esistenti e di migliorare la funzionalità complessiva delle linee più importanti: i lavori e le opere che hanno carattere di lusso verranno dopo. Mi riferisco ad alcune richieste di trasferimento di stazioni e di tratti di linea, e all'abbellimento di stazioni ed uffici. A noi importa soprattutto la regolare e rapida marcia dei treni. Quando potremo disporre di altri mezzi faremo anche le altre cose che ora necessita rinviare. Nel nostro sistema ferroviario vi è un forte squilibrio fra nord e sud, specialmente nello sviluppo delle linee, come può evincersi anche da un semplice sguardo ad una carta geografica. Riduciamo prima questi squilibri.

Per i criteri di precedenza da dare alle diverse occorrenze, ricordo che, dopo questa ultima guerra, i tedeschi attrezzarono i primi fabbricati di stazioni in semplici baracche. Noi facemmo invece bei fabbricati viaggiatori: i tedeschi pensarono a far marciare i treni, mentre noi ci attardammo nelle cose meno urgenti. Quanto alle riserve di legge sulla spesa per il piano decennale, è necessario metterci in grado di conoscere se e come vengono osservate le norme sulle riserve del 40 per cento al meridione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Abbiamo già le tabelle.

COLASANTO. Sono convinto dell'esistenza di queste tabelle, ma non della loro rispondenza ai fini della verifica delle riserve di legge.

Per la sicurezza dell'esercizio, vorremmo che si spendesse qualcosa di più. È urgente la ripetizione dei segnali sulla macchina. Così come sono urgenti ammodernamenti e modifiche degli impianti di segnalamento in molte linee, specialmente del sud.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

Siamo d'accordo che bisogna, prima di tutto, sistemare le linee longitudinali, completando i raddoppi dei loro binari ove mancano, così come siamo d'accordo che dobbiamo eliminare le strozzature vicino ad alcuni valichi alpini.

Dei passaggi a livello non devono occuparsi solo le ferrovie; ma il ministro dei trasporti deve insistere presso i suoi colleghi per fare eliminare il maggior numero di tali attraversamenti, stabilendo una graduatoria di priorità, sulla base della quantità dei treni e di automezzi che vi transitano incrociandosi con le linee ferroviarie.

Quanto alle forniture del materiale mobile, noto che, nella *Relazione generale sulla situazione economica del paese*, lo stesso Governo ha denunciato enormi carenze affermando di non potere osservare le norme sulle riserve di legge a beneficio delle industrie del nord riuscirono a far chiudere nel sud centri gli stabilimenti adatti. Conosco bene la situazione creata in questo dopoguerra, allorché particolari interessi pubblici e privati del nord riuscirono a far chiudere nel sud diverse officine meccaniche dell'I.R.I. Napoli nel 1943 contava ben 25.600 dipendenti in più di quelli attuali, in dette aziende. Si pensava allora che occorresse proteggere gli impianti esistenti al nord e per questo trascurare di ricostruire quelli danneggiati dalla guerra nel sud. In tal modo si è agevolata una iperindustrializzazione di certe zone, con conseguenze egualmente dannose per esse e per tutta la collettività nazionale.

Allo stato dei fatti, occorre almeno incoraggiare le medie e le piccole industrie del Mezzogiorno, evitando che ordinazioni vengano assegnate prevalentemente a determinate aziende del nord. Devono essere eseguiti nel sud non soltanto i montaggi delle vetture e dei locomotori commessi alle industrie di quelle zone, ma anche le forniture dei finimenti e dei numerosi accessori. Accade, ad esempio, che i divani delle carrozze fornite da officine meridionali siano acquistati a Genova, mentre la piccola industria partenopea vanta nobili tradizioni nel settore della tappezzeria. Anche i semilavorati e gli accessori potrebbero essere forniti interamente dall'industria del sud, anche a costo di prestare, in qualche caso, a queste piccole e medie aziende la necessaria assistenza tecnica a mezzo di funzionari delle stesse ferrovie.

Anche l'industria di Stato dovrebbe essere maggiormente presente nel sud per il settore ferroviario. Accade viceversa che, mentre sorgono numerose aziende private per esso

specializzate, per quanto riguarda le partecipazioni statali si registri una notevole inerzia e si trascuri il fatto che le forniture ferroviarie darebbero un buon avviamento a nuove iniziative. Le officine di grandi riparazioni dei locomotori e delle locomotive *diesel* delle stesse ferrovie dello Stato, ad esempio, sono tutte concentrate al nord. È necessario, invece, distribuire questi impianti in tutto il territorio nazionale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Ministero non può assegnare le riparazioni se non alle aziende che sono in grado di effettuarle.

COLASANTO. Qui mi riferivo alle officine delle ferrovie dello Stato; ma non ne faccio colpa a lei, signor ministro, che si è trovato di fronte ad un determinato stato di cose.

Vi è però un servizio delle ferrovie dello Stato che ha seguito la direttiva di attrezzare, per queste riparazioni, officine soltanto in determinate zone. Non vedo, ad esempio, perché le grandi riparazioni alle locomotive *diesel* debbano essere tutte effettuate a Rimini, mentre si avrà una sempre maggiore estensione di questo sistema di trazione alle linee del Mezzogiorno, con la conseguenza che le riparazioni si faranno in località molto lontane da quelle in cui le locomotive saranno normalmente utilizzate.

Ciò si verifica mentre, a Napoli, si stanno smobilitando alcuni impianti. Riconosco utile la soppressione delle officine di Pietrarsa e dei Granili, ma soltanto dopo aver costruito la nuova grande officina, che non dovrebbe occuparsi unicamente di riparazioni di carri e carrozze.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Nel periodo della ricostruzione si volle installare proprio a Napoli le officine O.C.R.E.N.

COLASANTO. L'O.C.R.E.N. è un'industria privata, con scarsa partecipazione del capitale pubblico, ed è rimasta sola a costruire alcuni locomotori dopo la soppressione dei reparti che facevano questi lavori negli stabilimenti di Pozzuoli.

Ritornando alla nuova officina delle ferrovie dello Stato, noto che, se l'amministrazione ferroviaria riuscisse ad ottenere dal demanio l'autorizzazione a vendere il suolo sul quale sorgono le officine di Pietrarsa o di Granili, il ricavo sarebbe sufficiente a coprire il costo non soltanto del suolo, ma anche delle opere murarie delle nuove officine da costruire. Raccomando all'attenzione del ministro l'urgente soluzione di tale problema.

Quanto alle case per il personale, per la utilizzazione dei quaranta miliardi messi a disposizione dell'amministrazione dal piano di potenziamento ed ammodernamento occorre predisporre una ripartizione regionale che tenga presente non soltanto l'entità del personale ferroviario di ciascuna sede, ma anche l'indice di affollamento superficiale di ciascuna località, cioè tutti gli elementi che, uniti alla considerazione delle domande di alloggio esistenti presso le direzioni compartimentali, possano consigliare una ripartizione di tali fondi atta a soddisfare le maggiori necessità effettive dei ferrovieri italiani.

È chiaro che, con tali criteri, una città come Firenze, in relazione al numero dei ferrovieri ivi residenti, avrà meno bisogno di case che non Napoli. In definitiva, vorrei che venissero valutate e debitamente considerate tutte le singole situazioni.

Qualche parola sull'ammodernamento. In questa materia, oltre a sottolineare ancora una volta l'esigenza di ultimare il raddoppio delle linee principali, ricordo la necessità della galleria per migliorare il valico e sopprimere l'attuale strozzatura di Cava dei Tirreni.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. I lavori sono già stati progettati.

COLASANTO. Ci auguriamo che non intervengano ostacoli o ritardi. Inoltre, dobbiamo cercare di fare quanto è possibile per istradare almeno i treni merci via Nola-Cancello, anche a costo di costruire un nuovo tratto di linea da Cancello ad Aversa: diversamente, peggiorerebbe la strozzatura di Napoli.

Sempre per la Campania, sono del parere che occorra assolutamente completare il raddoppio della Caserta-Cassino-Roma. Con la utilizzazione dei locomotori *diesel* su questa linea si potrebbe avere un forte incremento di traffico, facilitato dalla maggiore velocità dei convogli e dallo sviluppo anche industriale delle zone attraversate da detto tronco. Fra Aversa e Napoli, se realmente si volesse sistemare l'intero sistema campano, occorrerebbe quadruplicare i binari.

Vi è poi il problema della sistemazione del parco riordino della stazione di Villa Literno e della costruzione di un parco-merci a Napoli, ove occorre pure un'attrezzatura di tipo metropolitana della linea sotterranea via Gianturco-Campi Flegrei, attrezzatura che potrebbe essere attuata con spesa di non eccessiva entità. I convogli potrebbero susseguirsi a tre minuti di distanza l'uno dall'al-

tro, in base all'impianto di blocco automatico esistente. La sostituzione del materiale è facile perché quello attualmente in servizio su detto tronco necessita altrove. Quanto ai marciapiedi, a mio avviso potrebbe adottarsi un sistema basato su opportuni ribaltamenti degli staffoni delle vetture metropolitane, che consentirebbe il passaggio dei treni ordinari, viaggiatori e merci.

Occorre anche allacciare la ferrovia Cumana alla stazione di Campi Flegrei della rete statale. Per tale allacciamento esiste un vecchio progetto, da realizzarsi subito, perché ogni ritardo provoca aggravati finanziari in relazione agli ostacoli creati da nuove costruzioni. Allacciando così la Cumana alla cosiddetta metropolitana, daremmo a questa ultima la possibilità di raccogliere un ulteriore forte traffico fra l'est e l'ovest della città di Napoli, oltre che essere a servizio dei rioni attraversati.

Inoltre, a Napoli, si avverte l'esigenza di decentrare il traffico, alleggerendo la stazione di Napoli centrale. Un vantaggio in tal senso si avrebbe allacciando al tratto metropolitano la stazione di San Giovanni a Teduccio. Il forte movimento pendolare della zona vesuviana e del salernitano potrebbe benissimo avere come testa di linea quest'ultima località, a parte il fatto che a San Giovanni a Teduccio potrebbero fermare alcuni treni diretti che dalla Sicilia proseguirebbero per Roma e per l'Italia del nord: anche per questo occorre che il tratto urbano sotterraneo, da piazza Garibaldi, sia prolungato in trincea, sotto strade larghe, fino alla suddetta stazione di San Giovanni a Teduccio.

Due cunicoli, ciascuno di circa 95 metri di lunghezza, permetterebbero di allacciare, il primo le stazioni di Montesanto della Cumana e della funicolare alla fermata delle ferrovie dello Stato di Montesanto, ed il secondo la stazione inferiore della funicolare di Chiaia alla fermata di piazza Amedeo, con sicuro, forte incremento di traffico e scarso incremento di spesa, per aumento considerevole di viaggiatori sugli stessi treni attualmente circolanti, risistemati con altre capienze di posti.

Attualmente in macchina, e peggio assai con gli autoveicoli pubblici, per compiere il percorso fra il Vomero e la stazione centrale occorrono in media tre quarti d'ora e anche di più, mentre con tale allacciamento si potrebbe raggiungere il centro in quindici minuti dal Vomero, con forte snellimento anche del traffico cittadino, che si svolge in strade strette e congestionatissime: il tutto con au-

mento della redditività ferroviaria e con grande vantaggio della popolazione napoletana.

Per questi due cunicoli di circa 95 metri ciascuno — giova ripeterlo, onorevole ministro — furono fatti progetti e preventivata una spesa di circa 300 milioni complessivi. Oggi non basteranno più; ma l'opera risulta egualmente convenientissima.

Altro problema è quello della Benevento-Cancello. Ho letto nella relazione che è prevista la spesa di un miliardo per sistemare questa ed altra linea secondaria. A mio modesto avviso, questo tratto di ferrovia deve essere invece inserito nella rete dello Stato, e contemporaneamente ammodernato e potenziato. In tal modo la percorrenza fra Napoli e Benevento verrebbe ad essere diminuita di almeno 25 minuti, accelerandosi così le comunicazioni di Napoli con il Molise, l'Abruzzo e le Puglie.

Naturalmente, ciò aumenterebbe anche la produttività del sistema ferroviario campano, con notevole miglioramento economico per la azienda e per gli uomini e le cose trasportate.

Per le tariffe, insisto sulla opportunità di far pagare agli industriali le contropartite delle agevolazioni che, per l'ubicazione degli stabilimenti, sono concesse agli operai.

Passando alle ferrovie secondarie, vorrei pregiudizialmente fare osservare all'onorevole Marchesi che per sistemarle non basta statizzarle. Quando acquista il pane o la verdura la massaia non si preoccupa di sapere di quale colore politico è il venditore: essa desidera soltanto che il pane e la verdura siano buoni e costino il meno possibile. Non si possono risolvere in modo così semplicistico i nostri tremendi problemi economici. Quando avessimo statizzato queste ferrovie, senza stanziare più di 200 miliardi per sistemarle, non avremmo concluso nulla: avremmo soltanto addossato allo Stato, al Parlamento quelle responsabilità che oggi, bene o male, spettano alle attuali società concessionarie.

In definitiva, vorrei osservare, a quei colleghi che se la prendono sempre e soltanto con le società per mere questioni di principio, che non è più il tempo di filosofare, ma di concretizzare iniziative che portino a risolvere certi problemi nel modo più confacente. A forza di filosofare stiamo rovinando anche quello che di buono hanno fatto i nostri predecessori. Adoperiamoci, dunque, per sistemare queste ferrovie secondarie, per le quali occorrono assolutamente almeno 200 miliardi. Giova ripeterlo: le società concessionarie sono tutte dissestate. Se il procuratore della Repub-

blica esaminasse le situazioni finanziarie di queste diverse società, potrebbe farle fallire tutte e magari mandare in galera gli amministratori, perché tutte hanno debiti superiori al loro capitale sociale. Evidentemente, questi procedimenti drastici farebbero cessare il servizio di queste ferrovie secondarie, per le quali il divario fra i costi di esercizio ed i ricavi è aumentato notevolmente, nonostante il maggiore sfruttamento a cui è stato ed è sottoposto il relativo personale e nonostante siano trascurati i rinnovi e le manutenzioni agli impianti fissi ed al materiale mobile.

L'ammodernamento non è stato completo né per tutte le società né per tutte le linee delle società che hanno beneficiato della legge 2 agosto 1952, n. 1221. Tali società non possono obiettivamente fronteggiare i loro paurosi *deficit*, né provvedere almeno alle opere ed alle attrezzature necessarie per la sicurezza dell'esercizio. Onorevole Marchesi, per le competenze agli amministratori, la sola voce che non riguarda l'interesse pubblico, i mezzi non mancano mai; potrebbero mancare per gli stipendi ed i salari dei lavoratori se lasciassimo andare in rovina le aziende. Le conseguenze che potrebbero derivare, dato anche il particolare momento, dalla mancata corresponsione delle retribuzioni ai lavoratori interessati sono facilmente prevedibili. Su questo è stata già richiamata l'attenzione del ministro dei trasporti. Ci troviamo di fronte ad una vera e propria insolvenza delle società concessionarie: o aiutarle, o privarle delle concessioni. Occorrono urgenti provvedimenti per risolvere questo problema, la cui soluzione non può essere differita. In ultima analisi, per evitare abusi lo Stato può aumentare i suoi controlli, e magari stabilire l'entità degli emolumenti degli amministratori che, per esempio, in nessun caso dovrebbero superare quelli di un ministro.

La legge n. 1221, siamo tutti d'accordo, è ormai — per così dire — obsoleta, anche perché le mancano i fondi. Occorre perciò un nuovo provvedimento legislativo che la rilanci, modificando alcune disposizioni, stanziando per il suo finanziamento una spesa annua per un congruo numero di esercizi e prevedendo un capitolo specifico di spesa per l'ispettorato generale delle ferrovie in concessione.

Le ferrovie in concessione, in questo dopoguerra, hanno assorbito dallo Stato circa 60 miliardi. Bisogna però rilevare che esse si sviluppano in cinquemila chilometri di linee e servono le popolazioni più diseredate. Le

ferrovie dello Stato, in proporzione alla loro lunghezza, costano di più. Questo particolare aspetto dobbiamo tenerlo presente. Ripeto che occorre provvedere di urgenza ed organicamente, specialmente per quanto riguarda la sicurezza d'esercizio: rimandare o accantonare questo problema potrebbe costituire tremenda responsabilità.

Quanto alle ferrovie Calabro-lucane, come ho detto in Commissione dopo il noto disastro della Fiumarella, non si deve ritenere risolto il loro problema con l'invio di un commissario o con la loro imminente statizzazione: occorrono fondi per la loro sistemazione.

Per quanto direttamente riguarda la Campania e la città di Napoli, sulle linee della Circumvesuviana, che servono quasi due milioni di cittadini con un traffico pendolare enorme, si deve viaggiare ancora oggi in vetture di legno, con il terrazzino, ed in condizioni veramente pericolose. Non dobbiamo assumerci la responsabilità di eventuali incidenti anche mortali. Se domani qualcosa del genere capitasse, dovremmo tutti batterci il petto e recitare il *mea culpa*.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Crepi l'astrologo!

COLASANTO. Non faccio l'astrologo se noto il forte abbassamento del coefficiente di sicurezza degli impianti e del materiale mobile.

Scendendo a qualche dettaglio, la prego di prender nota, onorevole sottosegretario, che per raddoppiare il tronco Torre del Greco-Barra furono stanziati due miliardi e mezzo. Il progetto, di alcuni anni or sono, è stato esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha ritenuto che occorranza ancora altri due miliardi e 200 milioni. In attesa di questi altri due miliardi e 200 milioni, il ministro potrebbe fare iniziare i lavori, consentendo che con i fondi attualmente disponibili si proceda al raddoppio del tronco Torre del Greco-San Giorgio a Cremano, in base ad un progetto-stralcio già approvato dal suddetto Consiglio superiore e già finanziato.

Come già accennato in Commissione, l'ammodernamento e la sistemazione della rete circumvesuviana per gli impianti fissi e per il materiale mobile richiedono complessivamente da 13 a 14 miliardi. Questa spesa è urgente per sopperire alle necessità delle popolazioni interessate.

Poche parole sul problema dei trasporti urbani ed extraurbani. Oggi le strozzature e gli ingorghi esistenti alle periferie ed anche

all'interno dei grandi centri sono tali da esigere un provvedimento d'ordine generale. In molti casi, come ad esempio a Napoli, tutte le aziende di trasporti urbani ed extraurbani sono a capitale pubblico: si potrebbe allora nominare un commissario per studiare ed attuare il coordinamento più idoneo anche del traffico di penetrazione.

Ma questo non basta; occorrono in tutti i grandi centri, e particolarmente a Napoli, vere ed organiche reti metropolitane. La congestione del traffico è talmente nota che non occorre parlarne. La situazione di Napoli, che non ha strade capienti, è più grave di quella di altre città. Vorrei che la Camera tenesse una seduta a Napoli per costringere tutti i colleghi a fare esperienza diretta della circolazione sulle strade napoletane: ci si renderebbe conto della improrogabile necessità ed urgenza di costruire colà un'adeguata rete metropolitana.

Il predecessore del ministro Corbellini affermò, rispondendo ad una mia interrogazione, che la costruzione di questa invocata metropolitana spettava al comune di Napoli. È vero; ma tutti sanno che il comune di Napoli è povero e non ha mezzi adeguati. Noi napoletani consumiamo molto; ma i profitti relativi a tali consumi finiscono, in gran parte, nelle tasche degli industriali del nord, che pagano le tasse, per quello che pagano, nei loro comuni, non a Napoli.

CENGARLE. E l'oro di Napoli?

BONEA. Era meglio, allora, il regno delle due Sicilie!

COLASANTO. L'oro di Napoli lo vorremmo regalare agli amici del nord: saremmo loro grati se lo accettassero.

Il regno delle due Sicilie fu gran male, ma non è stato bene il trattamento usatoci dopo l'unità d'Italia.

La metropolitana a Napoli potrà realizzarsi soltanto con una legge analoga a quella fatta per la metropolitana di Roma. Non vi sono altre possibilità. Adoperiamoci per risolvere questo problema, da me altre volte ampiamente illustrato a questa Camera.

Poche parole sulle autolinee: in questo campo invoco tariffe chilometriche uniche per tutti i trasporti automobilistici pubblici. Si potrà fare un conguaglio tra le linee attive e quelle passive, per sanare e bilanciare il complesso della spesa: alle linee attive s'impongano tributi, a quelle passive si diano contributi. È necessario predisporre adeguati servizi di trasporto tra le città, i centri abitati e la campagna. Se vogliamo che i contadini restino sulla terra, dobbiamo facilitare an-

che le loro comunicazioni. In questo quadro vedo anche i trasporti degli alunni ai centri ove sorgono le scuole.

Ritornando all'amministrazione ferroviaria, noto che occorre potenziare « La Provvida », la cui funzione è importante, specialmente in periodi congiunturali come l'attuale.

Il resto del mio intervento lo riassumo telegraficamente per ubbidire all'invito dell'onorevole Presidente.

Chiedo che siano potenziati l'E.A.M., che dovrebbe essere uno strumento atto anche a fornire elementi per regolare il traffico delle cose sulle strade, senza dannose conseguenze per le ferrovie, e l'I.N.T., che potrebbe assorbire molti servizi secondari atti a fare aumentare il traffico ferroviario e sostituirsi alle ferrovie dello Stato in certi servizi eccessivamente onerosi e da queste gestiti direttamente.

Quanto al personale, noto che bisogna effettivamente sganciare i ferrovieri dagli altri dipendenti dello Stato, per la natura e le caratteristiche del loro servizio.

Occorre correggere talune posizioni non eque. Sistemiamo una buona volta i laureati, gli ex combattenti, i « trentanovisti », che per un verso o per l'altro non hanno fruito dei vantaggi concessi ad altri colleghi. Si devono correggere notevoli sperequazioni in questi campi. Così, con l'applicare la legge sui « trentanovisti » soltanto a quelli che all'epoca avevano la qualifica di impiegati, non si è considerato che prima del 1939 l'amministrazione ha ricercato nelle scuole secondarie periti industriali che, adescati con belle promesse, furono poi inquadrati come operai avventizi straordinari e tali rimasero in gran parte fino alla caduta del fascismo. Dovrebbero regolarizzarsi le posizioni di molti capitecnici incaricati, che rischiano di essere retrocessi dopo l'esito dell'ultimo concorso interno. Questo non è giusto, anche per le molte sanatorie date a tanti altri gruppi di ferrovieri e per i molti maggiori riconoscimenti concessi dalle altre amministrazioni statali.

Occorre ancora risanare il bilancio dell'amministrazione, depurandolo di tutti gli oneri non pertinenti alle ferrovie, compresi quelli relativi alle pensioni, come ha affermato anche il relatore a questo bilancio.

Per concludere, ricordo nuovamente che la programmazione deve considerare adeguatamente l'importanza dei trasporti e predisporre tempestivamente piani pluriennali per la loro efficiente sistemazione.

Vi è un piano per le ferrovie dello Stato; stenta a nascere quello per i porti; occorre porre mano a quelli delle ferrovie secondarie, delle strade e degli aeroporti.

Per il Mezzogiorno, al fine di non rendere poco fecondo quello che si è fatto e l'altro che si vorrà fare in tutti i campi, dall'industria all'agricoltura ed alla scuola, occorre un piano coordinato di tutti i trasporti terrestri: strade, autostrade, ferrovie in concessione, linee secondarie e principali delle ferrovie dello Stato. Vedrei bene le ferrovie secondarie e le strade affluire, per quanto possibile a spina di pesce, verso la rete principale delle ferrovie, e talvolta anche verso le strade principali. Facilitiamo le comunicazioni del Mezzogiorno, se intendiamo fare veramente una politica equilibratrice. Un piano come quello invocato per tutte le vie di comunicazione del Mezzogiorno potrebbe essere redatto schematicamente in breve tempo, salvo a farlo seguire dallo studio dei progetti concreti, a mano a mano che si profileranno le realizzazioni delle singole opere.

Infine io, ferroviere, vorrei rivolgere un pensiero a tutti i colleghi ancora in servizio ed in quiescenza. I ferrovieri fanno il loro dovere verso la loro amministrazione e verso il popolo italiano. Il complesso del personale delle ferrovie dello Stato oggi si mantiene ad un livello di efficienza superiore a quello di tanti altri gruppi di dipendenti da altre amministrazioni dello Stato. Dobbiamo ammirare la scrupolosità, lo zelo e la correttezza con cui si agisce, a tutti i livelli, in questa amministrazione.

Procedendo uniti, Parlamento, ministro, sottosegretari, ed affiancandoci a tutti i ferrovieri, dal direttore generale ai manovali, potremo veramente sempre più migliorare la efficienza di uno strumento validissimo ed importantissimo per lo sviluppo economico e sociale del popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bonea. Ne ha facoltà.

BONEA. Forse istituirò oggi un nuovo costume: quello di formulare telegraficamente raccomandazioni al Governo. Sono già intervenuto in Commissione, quindi mi richiamo a tutte le causali, a tutte le ragioni per le quali queste raccomandazioni vanno fatte, non per questo bilancio, è ovvio, ma per il programma che in futuro il Governo, o quello che succederà all'attuale, dovrà svolgere.

L'onorevole Barberis, se non erro, molti anni fa, ogni volta che aveva facoltà di parlare, si alzava per chiedere: « Abolite la guar-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

dia regia!». Io prometto che, ogniqualvolta avrò facoltà di parlare sul bilancio dei trasporti, dirò: « Raddoppiate la linea ferroviaria Pescara-Lecce e la Benevento-Foggia ».

SAMMARTINO, *Presidente della Commissione*. Sottoscrivo questa richiesta.

BONEA. Sarà sempre e costantemente questa la richiesta che io farò per andare incontro all'economia del Salento e della fascia sud-orientale d'Italia.

PRESIDENTE. Allora, quando questi raddoppi saranno stati fatti, il Governo potrà legittimamente attendersi che non le sia concessa la parola.

BONEA. Sarò io a non chiederla, e mi auguro presto, onorevole Presidente.

La seconda raccomandazione che rivolgo è che le commesse previste per le industrie meridionali, in base al piano decennale di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211, siano mantenute, anche se attualmente le industrie di costruzione e di riparazione meridionali non sono molto sviluppate, mantenendosi esse su un piano quasi artigianale.

La terza raccomandazione — e mi richiamo a quanto ha detto l'onorevole Colasanto — è che sia rivista la legge n. 1221, e, per quanto si riferisce particolarmente alla mia circoscrizione, si vada incontro alle necessità della concessionaria delle Ferrovie sud-est. Già molto si è fatto da parte del Governo; ma occorre che si completi l'opera. Basti pensare che da Lecce al capo di Leuca corrono 70 chilometri in direzione sud; ma bisogna tenere

conto anche delle dimensioni laterali. È necessario che le popolazioni a sud di Lecce vengano servite con tutto il rispetto per le loro esigenze. Già le ferrovie del sud-est sono benemerite, e devo onestamente sottolinearlo; non faccio qui la questione politica del mantenimento delle concessioni o meno; dico che oggi si impone che quelle ferrovie vengano ulteriormente aiutate, secondo lo spirito della legge n. 1221, per la quale, purtroppo, non vi sono più fondi.

Ultima raccomandazione (*in cauda venenum*): onorevole ministro, onorevole sottosegretario, vi prego di fare qualcosa per i controllori-interpreti. Ho incontrato su un treno un interprete che recava scritto sulla fascia a bracciale: « inglese-tedesco ». Gli ho chiesto quale fosse la sua indennità. Mi ha risposto che è di 150 lire al mese! Signor ministro, se per ogni lingua conosciuta si deve essere ricompensati con 75 lire al mese, conviene nascere muti, perché può darsi che l'assistenza dello Stato dia più di quelle 75 lire che si ottiene per una lingua parlata. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI