

230.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 11 DICEMBRE 1969

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDICE

	PAG.
Congedi	13723
Disegni di legge (<i>Deferimento a Commissione</i>)	13723
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1987);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1968 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1988);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1959-60 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1225);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1960-61 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1226);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1227);	

	PAG.
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1962-63 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1228);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1963-64 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1229);	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (<i>Approvato dal Senato</i>) (1230)	13724
PRESIDENTE	13724
ALESSANDRINI	13724
ALFANO	13741
DAMICO	13728
MACCHIAVELLI	13734
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	13723
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	13746
(<i>Svolgimento</i>)	13723
Per lo svolgimento di una interpellanza:	
PRESIDENTE	13723
COTTONE	13723

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Fornale e Scalfari.

(I congedi sono concessi).

**Annunzio
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

LUCIFREDI: « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare alla città di Ventimiglia » (2110);

DE LAURENTIIS ed altri: « Tutela e valorizzazione del carattere storico, monumentale, artistico ed urbanistico della città di Ascoli Piceno » (2111).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo l'onorevole proponente rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilirne la sede; della seconda, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito — a norma dell'articolo 133 del regolamento — la data di svolgimento.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento possa essere deferito all'esame e all'approvazione della stessa VI Commissione (Finanze e tesoro) in sede legislativa:

« Disposizioni in materia di credito ai comuni ed alle province, nonché provvidenze varie in materia di finanza locale » (*già approvato dalla VI Commissione permanente della Camera e modificato dal Senato della Repubblica*) (532-B).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Per lo svolgimento
di una interpellanza.**

COTTONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTONE. Desidero richiamare la sua attenzione, signor Presidente, sul fatto che in questo momento si sta discutendo, in sede di Commissione lavori pubblici, il disegno di legge n. 1689, riguardante provvedimenti a favore delle zone della Sicilia colpite dai terremoti del 1967 e del 1968.

In proposito sembra a me assai opportuno che si discuta una mia interpellanza, presentata il 29 ottobre scorso e indirizzata al ministro dei lavori pubblici, che riguarda appunto i criteri di ricostruzione degli abitati delle zone terremotate, secondo indirizzi a mio avviso apprezzabili sia sotto il profilo tecnico sia, e soprattutto, sotto il profilo economico: e tutti sappiamo che in questo momento il bilancio del nostro paese ha estremo bisogno di fare economia!

Vorrei pertanto pregarla, signor Presidente, di voler cortesemente invitare il ministro dei lavori pubblici a rispondere sollecitamente alla mia interpellanza.

PRESIDENTE. La Presidenza non mancherà di interessare il ministro competente.

COTTONE. La ringrazio, signor Presidente.

**Svolgimento
di proposte di legge.**

La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e alle quali il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

Ruffini, Salvi, Foschi, Boldrin, Piccinelli, Servadei, Usvardi, Della Briotta, Mezza Maria Vittoria, Massari, Preti, Gunnella e Biasini: « Riordinamento delle provvidenze per gli invalidi civili » (1986);

Foschi, Russo Ferdinando, Gerbino, De Maria, Sorgi, Tantalo, Allocca, Boffardi Ines, Marchetti, Barberi, Merli, Bodrato, Mattarelli, Senese, Zamberletti, Isgrò, Imperiale, Radi, Evangelisti, Sgarlata, Miotti Carli

Amalia, Curti, Semeraro, Calveti, Fusaro, Mengozzi, Belci, Biagioni, Bianchi Fortunato, Bianchi Gerardo, Borghi, Caiati, Caiazza, Canestrari, Capra, Carra, Cavaliere, Cristofori, Fracassi, Di Lisa, Donat-Cattin, Fabbri, Fiorot, Giordano, Girardin, Greggi, Gullotti, Helfer, Laforgia, Maggioni, Magri, Pica, Piccinelli, Patrini, Racchetti, Ruffini, Salvi, Scalia, Scarascia Mugnozza, Scianatico, Simonacci, Sisto, Valiante, Rausa, Mancini Vincenzo, Martini Maria Eletta, Erminero, De Poli, Iozzelli, Galli, Beccaria, Felici, Fracanzani, Carta, Andreoni, Boldrin, Ciaffi, Bardotti, Bova, Nucci, Cattanei, Monti, Merenda, Bosco, Degan, Allegri, Caroli, Romanis, Armani, Anselmi Tina, De Leonardis, Pisicchio, Azimonti, Miroglio, Amodio, Foderaro, Calvi, Dall'Armellina, Reale Giuseppe, Giraudi, Pitzalis, Gitti, de Meo, Micheli Filippo, Grassi Bertazzi, Lospinoso Severini, Tambroni, Marotta, Darida, Spinelli, Riccio, Botta, Turnaturi, Verga, Bologna, Castellucci, Rampa e Micheli Pietro: « Organizzazione del settore dell'assistenza sociale e interventi per le persone in condizione o situazione di incapacità e, in particolare, per i disadattati psichici, fisici, sensoriali e sociali » (1676).

Seguito della discussione dei disegni di legge: Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 (1987) e rendiconti generali dell'amministrazione dello Stato per gli esercizi finanziari 1959-60, 1960-61, 1961-62, 1962-63, 1963-64, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e per l'esercizio finanziario 1968 (1225-1226-1227-1228-1229-1230-1988) (approvati dal Senato).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge relativi al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 ed ai rendiconti generali dell'amministrazione dello Stato per gli esercizi finanziari 1968, 1959-60, 1960-61, 1961-62, 1962-63, 1963-64, e per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

Passiamo all'esame degli stati di previsione della spesa dei Ministeri del turismo e dello spettacolo, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile e dei trasporti.

È iscritto a parlare l'onorevole Alessandrini. Ne ha facoltà.

ALESSANDRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel prendere la parola sullo stato di previsione della spesa del Ministero

dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario 1970, mi sia consentito premettere un'osservazione di carattere generale, riguardante il modo con cui si predispongono e si approvano da parte del Governo i più importanti documenti finanziari dello Stato.

Si tratta di un impegno a carattere costituzionale che viene assolto con grave ed incredibile noncuranza, tanto che ogni anno si riscontrano errori e lacune di non poca importanza, non ultimo quello riguardante l'addizionale dell'imposta generale sull'entrata.

L'attività collegiale del Governo, infatti, si limita ad un sommario e formale esame del bilancio dello Stato. Non bisogna trascurare, per altro, il fatto che i responsabili dei dicasteri del tesoro, del bilancio e della programmazione e delle finanze si affannano a rilasciare dichiarazioni alla stampa ed alla televisione per illustrare i principali aspetti del nuovo bilancio e per affermare che, nonostante qualche ombra, tutto procede per il meglio, anche se in effetti l'andamento finanziario dello Stato è fallimentare, anche se le previsioni e le indicazioni del programma sono completamente disattese, anche se il bilancio, per la sua congenita rigidità, risulta alla prova dei fatti completamente avulso dalla realtà economica e sociale del paese.

Non questo, però, intendo mettere in risalto, bensì il grave ed ingiustificabile comportamento di completo e sostanziale disimpegno che il Consiglio dei ministri mostra nell'approfondimento dei problemi emergenti dai bilanci finanziari e riguardanti tutti gli aspetti della politica del paese.

L'esame del bilancio viene effettuato nel breve volgere di poche ore. Se consideriamo che non tutti i componenti del Consiglio dei ministri hanno avuto il tempo di documentarsi sulla portata dei vari documenti e che inoltre lo stesso Presidente del Consiglio molte volte presiede le riunioni del Governo completamente all'oscuro, o quasi, non dico del contenuto dei singoli bilanci ma della impostazione del bilancio generale, ci possiamo allora spiegare la ragione e i motivi di una politica di bilancio inesistente sotto il profilo di una condotta razionale e coordinata, di una politica di bilancio delle mezze misure, che procede a tentoni sotto la spinta delle sollecitazioni demagogiche, per soddisfare interessi parziali e settoriali. Ci spieghiamo altresì la mancanza di una politica di bilancio aderente alle esigenze del paese, che sappia dare una giusta risposta alle richieste emergenti dalla società.

Il discorso mi pare essenzialmente di natura politica, in quanto mira a porre di fronte alle proprie responsabilità chi dirige il governo della cosa pubblica. Non per niente l'articolo 95 della Costituzione stabilisce che « Il Presidente del Consiglio dei ministri dirige la politica generale del Governo e ne è responsabile. Mantiene l'unità di indirizzo politico ed amministrativo, promuovendo e coordinando l'attività dei ministri ».

E quando può esplicitare pienamente il capo di Governo tali funzioni, se non in sede di elaborazione e di approvazione dei bilanci, cioè nel momento fulcro in cui devono trovare la massima esplicazione puntuale le direttive della politica economica e finanziaria di un Governo? Il fatto è che la confusione, la segmentazione delle componenti politiche presenti nelle forze che sostengono il Governo e nella stessa compagine governativa, hanno reso il dettato costituzionale una voce senza contenuto.

Si parla tanto di attuazione della Costituzione in questi giorni a proposito delle regioni, e non ci si accorge che con i governi di centro-sinistra assistiamo a una reiterata violazione sostanziale della Costituzione nel tentativo sovvertitore di dar vita ad un nuovo patto costituzionale. Certo è che, dopo più di venti anni, non si è provveduto a disciplinare l'ordinamento della Presidenza del Consiglio, come è previsto dal terzo comma dell'articolo 95 della Costituzione.

Di fronte a questo vuoto nella massima dirigenza politica, di cui il paese è costretto a prendere atto, si verificano fatti isolati, si prendono iniziative individuali da parte dei ministri senza neanche informarne il capo del Governo. In quest'ultimo periodo, di esempi in tal senso ce ne sono a iosa. Di questa carenza di potere, di questa mancanza di coordinamento nella politica del paese, si può avere una chiara manifestazione leggendo le note introduttive degli stati di previsione della spesa dei vari dicasteri. È una lettura che certamente non riserva sorprese, perché essa è del tutto monocorde, senza variazioni: è sufficiente leggere le note introduttive (riguardanti le azioni che i vari ministeri si ripromettono di svolgere nei rispettivi campi di competenza) anche di tre anni fa, perché negli anni successivi non si riscontra nulla di cambiato neanche nelle parole, nel numero dei periodi e così via.

Ma, specie dal punto di vista sostanziale, il cambiamento deve avvenire, come ho cercato di dire, nell'ambito del Governo, cioè proprio nelle componenti politiche che voglio-

no irreversibilmente guidare, purtroppo senza alcun preciso punto di riferimento, la vita politica e sociale del paese.

Detto questo, intendo soffermarmi su alcuni problemi dei trasporti su strada e delle ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile, in Commissione trasporti ho posto all'onorevole ministro una serie di domande cui egli non ha ancora dato alcuna risposta, domande che sommariamente riepilogo. Esse riguardavano la situazione delle scuole di pilotaggio in Italia; le iniziative per la formazione dei tecnici aeronautici, dagli ingegneri, agli operai, ai controllori; la scuola di ingegneria per la preparazione degli ingegneri per l'esercizio aeronautico; i programmi della radioassistenza, così impegnativa per la sicurezza del volo; lo stato degli aeroporti in esercizio; il programma organico di pianificazione di aeroporti in rapporto ai prevedibili sviluppi del traffico; il livello di produzione delle officine aeronautiche in esercizio e i programmi di una nuova industria aeronautica nazionale; la vitalità delle associazioni italiane di aerotecnica; il regolamento di navigazione aerea.

Spero che la risposta a questi quesiti, che non ho avuto in Commissione, mi possa essere data in sede di replica in quest'aula.

Non vi è dubbio che, nell'attuale fase di sviluppo economico, la politica dei trasporti assuma una importanza di massimo rilievo per le implicazioni sociali ed economiche a ragione delle quali il settore dei trasporti si pone all'avanguardia per la sua capacità di condizionare positivamente o negativamente l'intero sviluppo del paese.

La speciale e sempre crescente attenzione che ai problemi dei trasporti viene riservata in sede internazionale (i più importanti regolamenti emanati dalla CEE in questi ultimi tempi concernono, appunto, aspetti della legislazione sui trasporti) conferma l'importanza della politica di settore e la necessità che le soluzioni adottate rispondano ad effettive esigenze di progresso tecnico.

Purtroppo, non è la prima volta che da parte liberale si denuncia una assoluta mancanza di coordinamento dei vari interventi settoriali: dal loro esame appare evidente che in Italia non si persegue una politica dei trasporti, ma la politica di alcuni mezzi di trasporto. E, col passare del tempo, i danni economici e sociali di una disarticolazione sempre più accentuata comportano una distruzione crescente di preziose risorse. Eppure, mai come adesso si parla di coordinamento,

non solo in sede tecnica ed in sede teorica, ma anche e principalmente in sede politica.

Al riguardo, lo stato di previsione che stiamo esaminando mette in evidenza l'istituzione della nuova direzione generale del coordinamento dei trasporti; ma in circa due anni la nuova direzione non ha ancora dato i segni della sua funzionalità, né si hanno notizie sulla istituzione e sulla gestione del conto nazionale dei trasporti, nel quale, come è noto, devono essere indicate, tra l'altro, le spese delle infrastrutture relative ai mezzi di trasporto ed i proventi che lo Stato realizza dagli stessi. Tale conto riveste un notevole significato politico oltre che finanziario, perché da esso sarà possibile rilevare in che maniera e con quali criteri si intende costruire il sistema dei trasporti nel nostro paese.

Intanto, di fronte a queste gravi lacune, dobbiamo ancora ribadire il concetto secondo cui finora in Italia la politica dei trasporti si è praticamente tradotta in politica ferroviaria. Oggi, invero, il polo di attrazione tende a spostarsi, ma per sostituire alle ferrovie l'azienda municipalizzata: dalla politica delle ferrovie alla politica delle aziende pubbliche di trasporto. Rimane così ancora assente la politica dei trasporti, quella cioè che, indipendentemente dalla tutela preferenziale di determinati mezzi di trasporto, tende a realizzare servizi pubblici in aderenza alle esigenze della utenza, della razionalità della rete e del costo della loro gestione, ed in conformità con le indicazioni poste dallo sviluppo economico del paese.

La mancanza di una vera politica dei trasporti ha anzitutto determinato uno sperpero notevolissimo di risorse economiche, che continuano ad essere utilizzate con la massima dispersione senza alcuna giustificazione logica e soprattutto senza alcun tentativo serio di finalizzare l'intervento pubblico come stimolo a miglioramenti qualitativi e quantitativi dei servizi, anziché conservare all'intervento statale quella funzione di costante ripianamento dei disavanzi aziendali che consente il permanere della più assoluta mancanza di criteri razionali nella conduzione delle aziende pubbliche sovvenzionate.

La situazione delle ferrovie dello Stato è la esemplificazione per eccellenza di questo stato di cose.

L'intervento dello Stato ha avuto sempre il compito di sanare i bilanci in continuo crescente disavanzo dell'azienda, anziché quello di determinare le necessarie e sufficienti condizioni di operatività, affinché i trasporti ferroviari fossero gestiti sulla base dei criteri

della efficienza e della redditività, sia pure soddisfacendo alle esigenze di ordine sociale.

In questa ottica, gli eventuali deficit aziendali, da attribuirsi esclusivamente ad una politica sociale ed economica di tariffe differenziate, troverebbero giustificazione e quindi correttamente dovrebbero ricadere sulla collettività. Mi riferisco, ad esempio, alle tariffe agevolate per i trasporti di merci praticati nel Mezzogiorno.

Ci sembra, pertanto, che non possa essere approvato un bilancio dell'azienda che fruisce di oltre 276 miliardi di lire di sovvenzioni da parte del Tesoro, dei quali più di 100 miliardi per rimborsi degli oneri e delle spese sostenute dall'azienda per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario e per le linee a scarso traffico.

La ragione del disavanzo cronico delle ferrovie dello Stato è da ricercare nella irrazionalità insita nel sistema strutturale ed organizzativo dell'azienda; irrazionalità che trova le sue origini in fenomeni esterni alla azienda stessa e cioè nel prevalere del clientelismo politico e nel predominio della demagogia allorché si tratti di prendere una decisione che tenda a migliorare il sistema in atto.

Basti ricordare che l'attesa riforma del 1967 si è tradotta in una pura e semplice regolamentazione dei rapporti col personale. E si che inizialmente sussisteva la buona volontà di dare un nuovo assetto razionale all'azienda per migliorare i servizi, per rendere le ferrovie struttura portante dei trasporti nazionali e per realizzare anche sensibili economie, eliminando quindi i disavanzi economici. Ma non è stato possibile conseguire alcuno di tali obiettivi a causa delle pressioni politiche e della imperante demagogia.

Noi liberali siamo dell'avviso che la funzione dell'iniziativa pubblica è fondamentale e che, nella complessità dei rapporti e nelle dimensioni del mondo moderno, essa va esaltata nella misura in cui operi in una sfera ben determinata di autonomia e di responsabilità, senza deviazioni e salti dello steccato.

Sempre in tema di ferrovie, permane in tutta la sua gravità il problema dei 5.100 chilometri di « rami secchi ».

Noi liberali siamo d'accordo sulla necessità di eliminare tali rami secchi, ma purtroppo si è escogitato un rimedio che, tutto sommato, è peggiore del male che si vuole sanare. Infatti, pare che si abbia l'intenzione di abolire i rami secchi per viaggiatori e di mantenere i rami secchi per merci. In altri termini, i convogli, sia pure ridotti nel numero, continuerebbero a circolare semivuoti, mentre i viag-

giatori verrebbero trasportati da autobus gestiti dalle stesse ferrovie o dagli enti statali (vedi INT).

Noi speriamo che ciò non risponda al vero, e il ministro dovrà darcene eventuale conferma. Se per caso la notizia fosse esatta, in questo caso il disavanzo potrebbe aumentare ancora al di là di 60 miliardi.

Una lampante manifestazione di questa politica, rivolta esclusivamente all'azienda ferroviaria senza tener nella dovuta considerazione le implicazioni negative che da essa conseguono, anche per effetto del progresso tecnico e per i rapporti sempre più stretti che si pongono inevitabilmente in sede internazionale in genere, comunitaria in particolare, è data dal comportamento tenuto dal Governo per quanto riguarda l'aggiornamento dei pesi e delle dimensioni dei veicoli industriali.

Al riguardo, è ormai a tutti noto che ingiustificate ed inconcepibili pressioni hanno avuto il sopravvento, nonostante il Governo, sin dal 1965, si sia reiteratamente impegnato a portare avanti il provvedimento. Il provvedimento, se approvato, non solo non arrecherebbe danni alle strutture stradali e non danneggerebbe, come più volte ripetuto, i trasporti per ferrovia, ma avrebbe lo scopo di porre fine ad una dannosissima concorrenza dei vettori stranieri, ai quali viene permesso di fare uso delle nostre strade ed autostrade con mezzi di portata e dimensione vietate ai nostri autoveicoli. Senza considerare che l'attuale situazione di disparità in cui si trovano i nostri trasportatori rispetto agli altri operanti nella CEE costituisce un grave ostacolo per la realizzazione della tariffa a forcella.

Mi sia pertanto consentito di sollecitare la approvazione del disegno di legge che tende a risolvere l'ormai annoso problema; per quanto, chiedere al Governo un preciso impegno, dati i precedenti, appare quanto meno eufemistico.

La ripercussione più grave che deriva da tale politica protezionistica a favore delle ferrovie dello Stato è la sperequazione, ogni giorno più evidente, fra l'impresa pubblica e quella privata: come se l'impresa privata non soddisfacesse anch'essa a delle esigenze insopprimibili di mobilità della popolazione e non rappresentasse una componente insostituibile del nostro sistema di trasporti pubblici, con più di 1 miliardo annuo di viaggiatori trasportati, che la pongono al primo posto assoluto quanto a capacità di trasporto.

È facile documentare questa osservazione: nella nota preliminare in esame, la componente privata del nostro sistema di trasporto

è sistemata con questa lapidaria frase: « per quanto riguarda gli autoservizi di linea si prevede la presentazione al Parlamento di un disegno di legge che riordini organicamente il settore ». È veramente un modello perfetto di sintesi ermetica, questa frase!

Ma, dietro queste parole, si celano l'ostracismo di alcune regioni a statuto speciale, che stanno addirittura ipotizzando la eliminazione radicale del concessionario di autoservizi dalla gestione di autolinee, l'ondata massiccia di pressioni sindacali e politiche per l'estensione delle aziende pubbliche di trasporto in spregio alla realtà giuridica ed economica, e la sistematica volontà di relegare la componente privata ad un ruolo di comprimaria, anche se il perseguimento di tale volontà genera danni economici e sociali di rilevante portata.

È questo il caso del divieto — fino ad oggi anacronisticamente mantenuto — di instradare sulle autostrade servizi regolari in concessione; è questo il caso della gestione delle autolinee sostitutive da parte delle stesse ferrovie, che non solo sta intralciando l'opera di ridimensionamento della rete ferroviaria — tanto necessaria sotto il profilo del contenimento del disavanzo —, ma provoca addirittura nuovi oneri maggiori di quelli che si intendono eliminare a carico della gestione ferroviaria e di quella di altri organismi pubblici, mentre l'affidamento dei servizi sostitutivi ai concessionari privati, operanti nelle varie zone interessate, non inciderebbe affatto sulla regolarità del trasporto e consentirebbe, invece, rilevanti risparmi di gestione, che potrebbero essere assai meglio utilizzati altrove.

Ci avviamo a rapidi passi verso un futuro sempre più condizionato dalla mobilità delle persone. Il « progetto 80 » prevede la necessità di una offerta di trasporto triplicata rispetto a quella attuale: è anacronistico, perciò, fare della politica dei trasporti una politica di sopraffazione di un sistema sull'altro, che in ultima analisi si riduce ad una ricerca affannosa di fondi destinati a tappare le falle che si aprono sempre più numerose e a mantenere a galla una barca che, per la concezione arcaica delle sue strutture e la eterogeneità delle sue componenti, ricorda tanto l'arca di Noè.

Duecentosettantasei miliardi per le ferrovie, 50 miliardi per le ferrotranvie, i servizi di navigazione interna e le funivie, senza contare i 140 miliardi delle aziende pubbliche municipalizzate che solo teoricamente possono dirsi gravanti sui bilanci degli enti locali, già per proprio conto indebitati per 5 mila miliardi e che finiranno col riversare

le loro follie sullo Stato con effetti dirompenti del precario equilibrio economico nazionale. Eppure, nonostante questi fallimentari risultati dell'indirizzo politico attuale, invano si cercherebbe un riconoscimento di responsabilità, una previsione di modifica, una più moderna concezione politica nella relazione che accompagna il bilancio del Ministero dei trasporti. Segno che non si intende cambiare. È giunto, invece, il momento improrogabile di rivedere tutta la politica dei trasporti, scrollandosi di dosso il rispetto dei cosiddetti « mostri sacri » ed impostando a tutti i livelli un discorso più realistico e coerente.

In sede comunitaria, da tempo si vengono elaborando dei principi di politica dei trasporti tendenti a soddisfare quella esigenza primaria di ogni sana politica settoriale, che potrebbe effettivamente costituire lo stimolante *slogan* del nuovo indirizzo degli « anni settanta »: « il miglior servizio possibile al costo minimo ». E ciò in ottemperanza, altresì, alle esigenze inderogabili della diffusa crescita civile del paese.

Per effetto di questa più razionale impostazione, allo Stato si aprirebbero compiti vastissimi di iniziativa, di direzione e di coordinamento dei servizi, anche in relazione alla nuova ristrutturazione territoriale dei comprensori, alle crescenti esigenze di una razionale sistemazione urbanistica, alla necessità indilazionabile di evitare duplicazioni di linee e di mezzi e sperpero di attività, che il nostro sistema non è più in grado di sopportare. Compiti realmente produttivi, che dovrebbero essere affidati ad organi nuovi, nei quali accentrare tutti i poteri connessi alle diverse forme di attribuzione dei pubblici trasporti di dimensione interlocale, prevedendo altresì metodi di consultazione e decisione interorganica per quel che concerne le strutture dei servizi di più estesa dimensione. Da tempo si parla dell'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, ma nonostante le ripetute promesse ministeriali a tutt'oggi non sappiamo come e quando verrà varato. Riuscire a soddisfare queste esigenze costituisce la finalità, ma anche il limite, dell'intervento statale settoriale.

Noi liberali, per i motivi che ho cercato brevemente di illustrare, siamo dell'avviso che si imponga un cambiamento radicale nella impostazione della politica generale dei trasporti, e che tale cambiamento debba basarsi sui criteri sopra delineati e che si sintetizzano in quello della massima efficienza nella utilizzazione delle scarse risorse disponibili

per il massimo conseguimento degli obiettivi che lo sviluppo economico e sociale del paese pone. Voler derogare a questi criteri direttivi di una razionale e moderna politica dei trasporti significa posporre il vero interesse collettivo alla difesa prioritaria di concezioni superate dai tempi e, quel che è peggio, di interessi parziali di determinati e ben individuabili gruppi di potere.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Revelli. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Damico. Ne ha facoltà.

DAMICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, nell'affrontare l'esame del bilancio di previsione per il 1970, anche se con riferimento soltanto al drammatico aspetto dei trasporti e delle comunicazioni, dobbiamo insieme convenire che ci troviamo di fronte a due elementi nuovi: il primo è che per la prima volta l'Italia è stata scossa da uno sciopero generale, quello del 19 novembre, che non ha riscontri nella nostra storia, sciopero che è stato insieme un punto di arrivo e di partenza di grandi movimenti unitari di lotta per precisi obiettivi di riforma.

Voglio ricordare agli onorevoli colleghi e soprattutto al ministro dei trasporti che quell'imponente sciopero generale è stato preceduto da molti scioperi provinciali i quali tutti hanno puntualizzato la insostenibile condizione dei lavoratori sia nelle fabbriche sia nella società e che non poche città, tra le quali anche Napoli, sono scese in sciopero ponendo in risalto il gravoso e pericoloso congestionamento dei grandi centri urbani. La questione dei trasporti quindi, insieme ad altre fondamentali, sta diventando una di quelle questioni sulle quali siamo chiamati ad intervenire in modo urgente perché la situazione si fa ogni giorno più drammatica.

Il secondo elemento nuovo, che avrebbe dovuto caratterizzare il bilancio di previsione per il 1970, sta nella consapevolezza che, avendo ultimati gli stanziamenti relativi alla seconda fase del piano decennale delle ferrovie, avremmo dovuto prevedere nuovi, massicci investimenti, capaci di avviare una politica di riforma dell'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni; il che significa che non c'è bisogno soltanto di un nuovo piano di sviluppo delle ferrovie dello Stato, ma anche di una linea di riforma entro la quale inserire in una visione unitaria i piani

settoriali per i porti, gli aeroporti, i trasporti su strada e su rotaia.

Da un esame degli indirizzi, dei finanziamenti previsti e delle scelte che si intende compiere, delle stesse misure che vengono presentate, da una lettura attenta, insomma, del bilancio dei trasporti non è possibile trovare alcuna indicazione nuova. Sono mancati persino i riferimenti fondamentali alle finalità previste nel piano quinquennale in materia di trasporti e comunicazioni, né si fa, soprattutto, alcun riferimento alle previsioni del « Progetto 80 ». In quel progetto viene indicata come prospettiva reale la quadruplicazione del traffico dei passeggeri, il raddoppio del traffico delle merci e il progressivo aumento dei traffici internazionali. Sono previsioni sulle quali certamente si può discutere, ma che in ogni caso è errato registrare soltanto: bisogna predisporre per tempo una adeguata ed efficace politica che possa soddisfare questa crescente domanda di trasporto di persone e di cose. Si tratta, perciò, signor ministro, di passare dalla fase subalterna e difensiva della politica dei trasporti, che ha caratterizzato l'arco di questi ultimi venti anni, a quella di una politica offensiva, nello stesso momento in cui, proprio in conseguenza di un vorticoso e disordinato processo di congestionamento, si estende e cresce la domanda del mezzo pubblico di trasporto.

Stando agli ultimi dati che ho letto su alcuni giornali relativamente, per esempio, alle ferrovie dello Stato abbiamo un incasso di 38 miliardi nello scorso mese di settembre, con un incremento del 6,10 per cento rispetto allo stesso mese del 1968. Ma è importante poi rilevare che a tale media corrisponde un incremento del 10,58 per cento nel settore del trasporto di merci, mentre il volume degli introiti relativi al trasporto dei viaggiatori è aumentato, nello stesso periodo, del 5,45 per cento. Ci avviciniamo perciò ad incrementi medi del 7-8 per cento annui, il che comporta un salto, una inversione di tendenza rispetto al passato. Proprio perché si intende proseguire sulla vecchia linea, però, il disavanzo previsto nel bilancio continua ad essere di 319 miliardi e 115 milioni, con una maggiorazione di 33 miliardi e 41 milioni rispetto al 1969. E si noti che il bilancio dei trasporti contempla una previsione di spesa per il 1970 di 96 miliardi e 938 milioni, impegnati per oltre il 50 per cento nell'erogazione di sussidi e contributi a privati concessionari di ferrovie, tranvie, autolinee.

Alla luce di tale realtà si parla oggi da parte di fonti governative — lo ha dichiarato

lo stesso ministro dei trasporti, onorevole Gaspari — di una ricerca urgente di nuovi mezzi finanziari per un nuovo piano pluriennale di potenziamento delle linee e degli impianti delle ferrovie dello Stato.

Ma di quale piano si tratta? Da chi e per conto di chi è stato formulato? Quali sono i suoi obiettivi finali e soprattutto i mezzi e i tempi necessari per realizzarli? Esso, infine, è parte integrante di un progetto di riforma dell'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni? Di tale piano a noi parlamentari è dato conoscere i punti essenziali attraverso le notizie apparse sui quotidiani e sulla stampa specializzata. Esso si articolerebbe sulla realizzazione della direttissima Roma-Firenze, sul raddoppio della Genova-Ventimiglia, sul quadruplicamento della Milano-Piacenza, sul raddoppio della Ancona-Bari e della Messina-Catania. Si parla inoltre della necessità di nuovi depositi per *containers* e di una riorganizzazione in senso produttivistico delle officine di materiale rotabile.

Mi preme aprire una parentesi per rilevare che anche in questo caso — come è avvenuto per la cantieristica e per l'aeronautica — si parla di una intesa fra lo Stato e la FIAT circa la riorganizzazione dell'intero settore relativo alla produzione di materiale ferroviario (e anche in questo caso il Parlamento sarà chiamato *a posteriori*, forse, a ratificare degli accordi).

Per tale piano pluriennale, che sarebbe soltanto un piano delle ferrovie dello Stato, viene prevista (almeno così è stato scritto sui giornali) una spesa di 1.000 miliardi. Ma tutto questo, signori del Governo, se fosse confermato, dimostrerebbe la volontà di continuare sulla vecchia strada del continuo e lento adeguamento, per altro irraggiungibile, della nostra azienda ferroviaria alle nuove esigenze del trasporto di persone e di merci. Il vero problema è invece quello di un piano organico che si muova sulla via della riforma dell'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni, piano al quale deve corrispondere e armonizzarsi quello della nostra azienda ferroviaria.

Noi intendiamo in questa sede passare da un discorso generale ad uno concreto, indicando le linee di un piano di riforma attraverso precise finalità dalle quali far derivare le scelte prioritarie di organizzazione e di investimenti. Tale piano, riteniamo, può e deve articolarsi in tre direzioni, fissare cioè tre obiettivi qualificanti: 1) decongestionamento delle grandi aree metropolitane; 2) una nuova politica dei trasporti per il Mezzogiorno e per

le isole; 3) superamento del contrasto fra sviluppo longitudinale e trasversale per uno sviluppo equilibrato di intere zone. Se una riforma ha come scopo la risoluzione di questi tre nodi fondamentali, è assurdo parlare di mille miliardi. Un piano così concepito ha bisogno di investimenti più alti e non solo nel settore delle ferrovie.

D'altra parte, quando si tratta di nuovi investimenti, dobbiamo essere oltremodo precisi. Il piano pluriennale delle ferrovie prevede (almeno così è stato dichiarato) un nuovo stanziamento di mille miliardi.

Però noi sappiamo che circa 400 miliardi di tale somma dovrebbero essere assorbiti per il completamento del piano decennale 1962-72, in quanto, sia per il normale processo di svalutazione della moneta, sia per il costante aumento dei costi, si rende necessaria una nuova e definitiva integrazione. Inoltre, in seguito al fatto che le gare di appalto per la direttissima Roma-Firenze sarebbero andate tutte deserte, è presumibile, se si vorrà procedere speditamente, che il costo preventivato in lire 200 miliardi dovrà salire almeno al doppio. Ciò significa che per la realizzazione del vecchio piano e per l'attuazione della direttissima Roma-Firenze sarà assorbito circa il 60 per cento dell'intero stanziamento previsto nel nuovo piano pluriennale.

Allora, come è possibile affrontare, con il restante 40 per cento, il problema del decongestionamento delle grandi aree metropolitane e avviare una nuova politica di trasporti nelle regioni meridionali e nelle isole? Ecco perché noi parliamo della necessità di un nuovo piano, che non sia soltanto quello delle ferrovie, ma si muova sulla via di una riforma dell'intero settore.

Circa il problema del decongestionamento dei grandi centri, ritengo inutile ripetere cose già dette. Farò perciò soltanto alcune osservazioni. Per le metropolitane, sono del parere che esse andranno a buon fine, forse, tra dieci anni, sempre che ci si decida ad elevare gli stanziamenti previsti nella recente legge approvata dal Parlamento, o a prevedere per Roma un contributo speciale. Bisogna invece agire subito sull'intera area metropolitana con forme e mezzi nuovi.

Nella relazione che accompagna il bilancio dei trasporti, viene sottolineato che i nuovi investimenti debbono concorrere all'adeguamento delle linee che interessano i maggiori centri industriali e commerciali del paese, al fine di rendere i servizi di massa dai comuni vicini più efficienti e rispondenti al ruolo

di crescente importanza che le ferrovie vanno assumendo, ed ancor più assumeranno in futuro, nello smaltimento dei relativi traffici. Non vi nascondo che abbiamo avvertito in ciò una sensibilità nuova da parte delle ferrovie dello Stato sulla questione drammatica e insostenibile delle centinaia di migliaia di lavoratori cosiddetti « pendolari », che vedono la loro giornata di lavoro prolungarsi fino a 10-12 ore, senza contare la gravosità del costo del trasporto, che incide in misura crescente sul salario e sullo stipendio.

Ciò significa che le ferrovie vogliono impegnarsi per affrontare e risolvere il problema del trasporto celere di massa. Ma come ciò avverrà? Quali le scelte di investimenti e di obiettivi concreti da realizzare? Come si traduce, in concreto, tale volontà? In che rapporto le ferrovie dello Stato si pongono con il piano delle future metropolitane e con gli attuali trasporti in superficie, pubblici e privati, comunali ed intercomunali? Come le ferrovie dello Stato concorrono alla definizione e alla soluzione dei problemi delle grandi aree metropolitane? Infine, cosa dobbiamo intendere per area metropolitana? Al recente convegno di Stresa si è discusso molto e, anche se le soluzioni proposte possono apparire contrastanti, a me pare che una cosa sia stata acquisita (d'altra parte tale è anche l'indicazione dello stesso « progetto 80 »): per aree metropolitane dobbiamo intendere aree ad alta coesione economica, il cui limite territoriale è corrispondente al tempo di accessibilità dei lavoratori pendolari. Tale confine si colloca tra i 60 e i 90 minuti di percorrenza, cioè in un'area che abbia un diametro di circa 150 chilometri. È in quest'area che noi dobbiamo risolvere i problemi.

Se è così, allora dobbiamo tendere ad interventi unitari sull'intera area metropolitana per raggiungere obiettivi comuni a tutti i trasporti, per un sistema quindi di trasporti metropolitani. E ciò superando da un lato malintese autonomie e chiusure aziendalistiche pubbliche e private e, dall'altro, prevedendo il trasferimento delle attrezzature e dei mezzi finanziari dallo Stato agli enti periferici.

All'interno di queste aree, sempre più congestionate, noi non sfuggiamo al problema dello sviluppo caotico e disordinato della motorizzazione privata. Al 31 dicembre 1968 circolavano circa 9 milioni di autoveicoli, dei quali 8 milioni e 200 mila automobili. La media nazionale della diffusione di automobili è di una ogni sei abitanti sull'intero territorio nazionale; ma tale media si abbassa fino a dimezzarsi nei più grandi agglomerati urbani.

Si prevede per il 1980 il raddoppio dei veicoli circolanti. Queste cifre, onorevoli colleghi, non sono soltanto sintomo di progresso e di benessere diffuso.

So che c'è stata in passato una tendenza — che permane ancora in alcuni ben individuati ambienti industriali — che poneva in risalto soltanto questo aspetto; ma ritengo sia convinzione diffusa nella maggioranza della popolazione italiana che tali cifre di incremento della motorizzazione privata sono anche la dimostrazione evidente che ingenti capitali sono investiti in consumi privati, che contrastano e determinano pericolose distorsioni nel nostro tessuto economico e sociale e che sono, quindi, in contraddizione con le esigenze generali di sviluppo economico di tutto il paese.

Tutti, oggi, concordiamo sul gravoso prezzo che pagano i lavoratori per recarsi al lavoro e gli studenti per recarsi a scuola; tutti sottolineiamo il caos, la paralisi del traffico soprattutto nelle grandi aree metropolitane. Ma vorrei concludere su questo argomento, che abbiamo posto al primo punto di un programma di riforma, sottolineando il tributo di sangue che l'uomo paga sull'altare della cosiddetta società del benessere. Da anni ormai ci stiamo abituando a considerare quasi come una calamità la strage che si compie sulle strade italiane. Le statistiche sono eloquenti nella loro fredda esposizione: un morto ogni ora e nello stesso tempo venticinque persone ferite, spesso in maniera così grave da essere ridotte all'invalidità permanente. Dietro ogni infortunio vi è una tragedia umana di famiglie a volte interamente distrutte. Il tasso di mortalità sulle strade italiane è addirittura il doppio di quello, già gravissimo, per infortuni mortali sul lavoro.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, se è vero, come è vero, che alla base di uno sviluppo economico e sociale dobbiamo collocare lo sviluppo e l'emancipazione della persona umana, allora la tutela della vita dell'uomo, la salvaguardia della sua condizione umana e civile è compito dell'intera collettività e impone a tutti noi di operare organicamente e urgentemente affinché una svolta radicale venga operata partendo proprio dal decongestionamento e dalla ristrutturazione delle grandi aree metropolitane. Ciò significa che il problema non è solo quello di costruire strade sempre più ampie; non serve distruggere soltanto intere aree verdi nella disperata ricerca di parcheggi; non servono nemmeno, a volte, le misure repressive relative alla circolazione, la posizione di limiti all'uso del-

l'automobile: pur essendo, questi, problemi che comunque devono essere affrontati. Si tratta invece di operare creando un'alternativa valida al mezzo di trasporto privato, invogliando chi usa oggi l'automobile a servirsi invece di moderni mezzi pubblici di trasporto collettivo, rapidi ed economici.

Relativamente al secondo obiettivo che noi indichiamo per una reale politica di riforma, e cioè per una nuova politica dei trasporti per il Mezzogiorno e per le isole, a nessuno di noi può sfuggire che l'arretratezza e l'ineadeguatezza dei mezzi di trasporto e delle vie di comunicazione sono da tempo un pesante ostacolo ad ogni serio sviluppo economico e sociale di quelle regioni. La situazione dei trasporti nel Mezzogiorno risente fortemente del tipo di sviluppo che le classi dominanti, per oltre cento anni, hanno imposto a quelle regioni. Neppure gli strumenti voluti dai governi, che in questi ultimi venti anni hanno retto le sorti del nostro paese, sono serviti a mutare concretamente questa situazione. Dopo venti anni di politica meridionalistica della democrazia cristiana, riscontriamo che è aumentato il divario fra l'economia meridionale e il resto del paese.

So molto bene che il « decollo » economico del Mezzogiorno e delle isole dipende fondamentalmente dall'attuazione di profonde riforme delle vecchie strutture fondiari e agrarie e di mercato, dal sorgere di tutta una serie di industrie strettamente collegate ad una agricoltura trasformata e, soprattutto, dalla urgente localizzazione nel sud di industrie di base e manifatturiere capaci di vivificare tutto il tessuto economico e sociale.

Ma so altresì che tutto ciò trova una remora gravissima, oltre che nella assenza colpevole di una precisa volontà politica, nelle attuali strutture del sistema dei traffici e dei trasporti in generale. Queste strutture sono perciò concausa della grave arretratezza del nostro Mezzogiorno.

Deve essere dichiarato con estrema forza, in questa sede, che un ulteriore piano di sviluppo e potenziamento del settore dei trasporti non può che avere a base l'esigenza di un profondo riassetto e adeguamento delle strutture dei trasporti e delle comunicazioni del Mezzogiorno. Se questo non sarà fatto, non solo ne soffrirà il Mezzogiorno, non solo le popolazioni dell'Italia meridionale saranno chiamate a sostenere ancora impossibili costi sociali e umani in termini di occupazione, di emigrazione, di condizioni civili di esistenza, ma verrà compromesso lo sviluppo economico e sociale dell'intero paese, come sta avve-

nendo nelle stesse regioni più sviluppate del nord. Perché quegli insopportabili costi sociali e umani sono alla base del grande movimento di lotta che sconvolge le grandi fabbriche e le grandi città del nord.

Quando il gruppo comunista avanza l'esigenza di una nuova politica dei trasporti e delle comunicazioni per il Mezzogiorno, tende anche a sottolineare l'esigenza che alle popolazioni lavoratrici di quelle regioni siano evitate, oltre ai danni, anche le beffe. Non vi è richiesta di traforo alpino, non vi è idrovia, non vi è linea ferroviaria direttissima che non venga presentata da esperti, da economisti illustri e da politici della maggioranza che governa il paese, come opera da compiere nell'interesse del sud, al fine di accorciare, si dice, i tempi di percorrenza, per il trasporto di persone e merci, che separano il sud dal nord. E su tale argomento, quello delle beffe, permettetemi un ultimo rilievo critico.

Negli allegati al bilancio, che sono incorporati nelle tabelle di ripartizione della spesa relativa al piano decennale delle ferrovie, si può leggere: 800 miliardi per impianti fissi, di cui 393 miliardi per il Mezzogiorno; in questo modo — si afferma — viene rispettato l'obbligo di legge, che assegna al sud il 40 per cento del totale degli investimenti.

Ora, a me non era stato mai dato di rilevare in alcuna statistica che Roma fosse divisa in due parti. Per la prima volta mi accorgo che esistono una Roma sud ed una Roma nord. Alla Roma sud vengono assegnati 23 miliardi; se noi li leviamo dalla cifra stanziata per il sud, allora i conti non tornano, perché il 40 per cento previsto dalla legge per il Mezzogiorno viene così ridotto sensibilmente.

Ecco, onorevoli colleghi: dopo il danno anche la beffa. È inammissibile redigere bilanci con il preciso intento di violare la legge, cosa che in questo caso significa colpire, mortificare quelle regioni e quelle popolazioni che lottano da decenni per un nuovo sviluppo economico-sociale, nel generale interesse del paese.

Infine, il terzo obiettivo, quello dello sviluppo delle linee trasversali, che noi abbiamo indicato come il problema del necessario raccordo tra i vari sistemi di trasporto, marittimo, aeroportuale, viario (stradale ed autostradale), ferroviario, per favorire da un lato una politica di decongestionamento e dall'altro uno sviluppo di intere zone condannate oggi alla degradazione economica. Ecco, onorevoli colleghi, in sintesi, un primo ordine di problemi; esiste l'esigenza, quindi, di una

politica di riforma di un intero settore che si ponga come priorità il decongestionamento dei grandi centri, di una politica di trasporti per il Mezzogiorno e di una nuova politica di trasporti nelle aree trasversali.

Solo in questo quadro è possibile definire il nuovo piano ed i nuovi investimenti della nostra azienda ferroviaria.

Sappiamo, però, che tale impostazione solleva un secondo ordine di problemi, il primo dei quali riguarda l'autorità politica nazionale e regionale, in materia di trasporti.

A questo punto — e ciò che abbiamo sostenuto in Commissione vogliamo riproporre in aula — si propongono cinque questioni: 1) la riforma del Ministero; 2) la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti; 3) la direzione del coordinamento; 4) il decentramento regionale; 5) la riforma dell'azienda ferroviaria. Anche su tali questioni, il nostro gruppo intende sottolineare gli aspetti fondamentali, evitando di ripetere discorsi generali.

Sul primo punto, noi riteniamo opportuno proporre una conferenza straordinaria interministeriale, che con ogni probabilità vedrà interessati il Ministero dei trasporti, quello della marina mercantile, quello dei lavori pubblici, quello degli affari interni, e forse anche qualche altro ministero, come quello delle partecipazioni statali, al fine di definire un comune orientamento e per conferire al Ministero dei trasporti compiti, funzioni e responsabilità nuove, in materia di trasporti e di comunicazioni. In tale conferenza noi riteniamo debbano essere gettate le basi per la costituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, del quale dovranno essere chiamati a far parte anche i rappresentanti sindacali dei lavoratori del settore.

Tale Consiglio dovrebbe muoversi in due direzioni fondamentali. La prima è questa: unitarietà, e quindi definizione di un sistema di trasporti capace di un effettivo coordinamento dell'intero settore in grado di definire indirizzi generali, scelte fondamentali ed investimenti. Un tale sistema deve poggiare su un conto nazionale dei trasporti, per verificare i costi complessivi che la collettività paga.

In questo quadro, infine, deve essere superata l'attuale fase artigianale dello studio e della ricerca; si dovrebbe tendere alla creazione di un istituto superiore di tecnologia dei trasporti. L'Italia è l'unico paese che non abbia un organismo di questo genere.

Secondo punto: occorre esercitare una funzione permanente di controllo (riguarda sempre il Consiglio superiore) ai fini di una con-

tinuità di linea politica in materia di trasporti, evitando sprechi, decisioni improvvise, salti indietro dovuti anche al mutamento dei ministri.

Solo così — terzo punto — la direzione del coordinamento, recentemente costituita, assolverebbe pienamente il suo compito come strumento di alto valore tecnico e scientifico in grado di formulare proposte concrete che si muovano in una linea di riforma. Diciamo subito che, quando noi parliamo di Consiglio superiore dei trasporti e di un suo strumento d'alto valore tecnico-scientifico (direzione del coordinamento), intendiamo ridimensionare all'indispensabile la funzione dei gabinetti ministeriali, che, secondo noi, rappresentano una dispersione di mezzi, di energie e di assurde contrapposizioni, sino a determinare quegli elementi di politica clientelare tanto dannosi all'efficienza delle amministrazioni dello Stato.

La definizione di una autorità politica nazionale aiuta a definire una corrispondente autorità in materia di trasporti e comunicazioni a livello regionale (ecco il quarto punto), nel senso che l'autorità politica a livello regionale è la prossima assemblea, e per essa l'assessorato ai trasporti ed alle comunicazioni. Ma affermare ciò significa approfondire l'esame intorno a due esigenze fondamentali, emerse anche dal recente convegno di Stresa, e che noi facciamo nostre, se si vuole agire subito. La prima di tali esigenze è quella di definire una legge-quadro regionale, in grado appunto di precisare compiti e funzioni delle regioni in materia di trasporti e di comunicazioni; la seconda è quella di costituire subito dei comitati regionali di coordinamento per il settore, che agiscano immediatamente e che successivamente accompagnino l'assessorato regionale ai trasporti nella sua organica azione di intervento.

Sulla prima questione è opportuno che il Governo renda esplicita una volontà, nel senso che non si tratta soltanto di definire funzioni di decentramento burocratico, ma soprattutto di garantire alle regioni il diritto di legiferare in materia di autorizzazioni, omologazioni e concessioni relative ai trasporti; e di affermare, al tempo stesso, che le regioni medesime decidono circa gli insediamenti urbani ed industriali, nell'ambito di un piano regionale del territorio.

Nello stesso tempo bisogna prevedere quanto, del vecchio Ministero dei trasporti, debba essere assorbito dalla regione (come esempio, faccio solo quello della motorizzazione civile); e si tratta anche di trasferire alle regioni, in materia di trasporti e di comunicazioni, una

parte delle disponibilità finanziarie nazionali. Non occorre quindi decuplicare, ma solo trasferire; e spendere bene anche gli stanziamenti nazionali, con la partecipazione di tutta la collettività.

Per quanto riguarda i comitati di coordinamento regionale dei trasporti, noi chiediamo che essi siano costituiti subito, per la definizione del piano regionale, per affrontare in questo ambito misure concrete per il decongestionamento delle aree metropolitane.

In questo quadro (ed ecco il quinto ed ultimo punto) si pongono i problemi della riforma dell'azienda ferroviaria, con due nodi centrali da sciogliere: primo, il decentramento dalla direzione generale ai compartimenti, i quali oggi non hanno né spazio, né responsabilità per poter operare; occorre dunque un ampio decentramento di competenze ed una riorganizzazione dei servizi centrali; secondo, una migliore definizione dei compiti e delle funzioni dei comitati compartimentali d'esercizio, i quali possono avvalersi anche di rappresentanti esterni all'azienda.

In questo quadro, intendo porre un terzo ed ultimo ordine di problemi, che ha al centro la funzione e la struttura dell'INT (Istituto nazionale di trasporti). Le nostre indicazioni, anche in questo campo, saranno chiare; esse costituiscono il risultato di un nostro lavoro collegiale ed esprimono le istanze di migliaia di lavoratori e dell'intera collettività nazionale. Si tratta di effettuare una politica di sviluppo dell'INT per cui tale istituto rilevi concessioni (e concessioni redditizie), si espanda e non si limiti ad ottemperare all'esigenza delle ferrovie di risolvere il problema dei « rami secchi », trasferendo dalla rotaia alla strada il trasporto dei viaggiatori. Si tratta di bloccare la politica di sostegno delle aziende private di trasporto, di favorire le aziende pubbliche, di creare con l'INT le premesse di quelle che domani potranno essere le aziende regionali di trasporto, articolate per bacini di traffico.

Noi vi proponiamo, onorevoli colleghi, un programma che faccia dell'INT l'asse portante di una nuova politica dei trasporti di merci e viaggiatori su strada. Il che significa procedere alla democratizzazione dell'INT ed al suo completo distacco dalla Confindustria; prevedere il progressivo trasferimento di competenze e mezzi dall'INT alle future regioni; definire una politica nazionale del trasporto di merci: tale linea deve concretizzarsi con la creazione di stazioni mercantili su basi pubbliche per eliminare ogni intermediazione parassitaria, rappresentata da agenzie di como-

do; regolamentare il settore del trasporto in conto proprio, determinando uno sviluppo organico del trasporto per conto di terzi; esaminare la eventualità di una tariffa pubblica sulla quale esercitare una funzione di controllo e di moralizzazione del settore. Infine, ci deve essere una regolamentazione delle agenzie e l'istituzione di un albo per la categoria degli autotrasportatori.

Ecco i problemi di fondo che poniamo all'attenzione dell'Assemblea e del paese e che indicano una linea organica di riforma: 1) un nuovo piano di investimenti nel quadro d'una riforma del sistema nazionale dei trasporti; 2) la creazione, a livello nazionale e regionale, di un'autorità politica per l'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni; 3) la riforma e la democratizzazione dell'INT come asse portante di una nuova politica nel settore del trasporto di passeggeri e merci su strada.

Sentiamo, come gruppo comunista, di essere stati oltremodo puntuali nell'indicare le linee di intervento per ciascuno dei problemi fondamentali da noi sollevati. Sentiamo di assolvere, in questo modo, la nostra funzione non solo di opposizione, ma anche di governo, nel senso che siamo pienamente consapevoli della nostra responsabilità di fronte all'aspettativa delle masse lavoratrici del paese.

In questo campo, cioè nel settore dei trasporti e delle comunicazioni, abbiamo oltrepassato i livelli di guardia. Bisogna agire al più presto. Noi abbiamo indicato delle linee sulle quali riteniamo doveroso operare e abbiamo nello stesso tempo formulato proposte concrete.

Per definire più precisi orientamenti, salutiamo l'impegno assunto unanimemente dalla Commissione trasporti di avviare un'inchiesta conoscitiva sullo stato attuale dei trasporti in Italia, convocando esperti, imprenditori pubblici e privati, studiosi, rappresentanti dei ministeri e degli enti locali e rappresentanti sindacali del settore; inchiesta che dovrà avere il preciso compito di circoscrivere l'analisi al problema del decongestionamento delle grandi aree metropolitane e a quello dello sviluppo di un moderno sistema di trasporti per il Mezzogiorno e per le isole.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel settore dei trasporti e delle comunicazioni bisogna passare all'offensiva, utilizzando tutto il potenziale esistente in uomini, mezzi, attrezzature, aziende; bisogna arrestare ed invertire una tendenza che conduce inesorabilmente alla paralisi dei traffici, con grave danno per i lavoratori e per l'intera economia nazionale; bisogna soprattutto rendere espli-

cita una precisa volontà politica, formulando precise ed urgenti proposte di intervento.

Proprio per questo noi denunciemo i colpevoli limiti e ritardi del Governo, il quale continua nei fatti la vecchia politica per l'adeguamento assurdo e irraggiungibile nel settore dei trasporti e delle comunicazioni espressa nello stesso bilancio di previsione per il 1970, che il gruppo comunista ha respinto in Commissione e respinge in aula. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, l'espansione del commercio internazionale continua a costituire, al di là delle fluttuazioni cui tale commercio è soggetto, uno degli aspetti caratteristici di questi anni, che vedono ampliarsi gli scambi non solo all'interno delle aree tradizionali o omogenee, ma anche fra aree diverse e lontane, coinvolgendo addirittura paesi e continenti politicamente avversi, e tuttavia incapaci di restare estranei gli uni agli altri sul piano delle relazioni commerciali. Il potenziamento degli scambi ha posto due problemi di fondo ai governi. Il primo riguarda il mantenimento di condizioni tali da consentire il processo di sviluppo; il secondo concerne l'espansione quantitativa e qualitativa dei sistemi di trasporto, cioè dei vettori ai quali il trasporto delle merci è affidato.

Ciò che interessa rilevare in questa sede è che, mentre le questioni monetarie hanno ottenuto larga attenzione in questi anni dai nostri governi (i quali in qualche caso hanno forse ecceduto nel considerare la politica monetaria risoltrice per ogni tipo di problemi economici), altrettanto non è accaduto per le questioni dei trasporti, che a tutt'oggi mancano di una politica unitaria e finalizzata con chiarezza. Cosicché in queste stesse nostre discussioni si è costretti — come io sarò costretto — ad affrontare le cose in termini strettamente settoriali, come se interrelazioni non vi fossero tra i mezzi marittimi e quelli terrestri e fra questi e i mezzi aerei, e come se le stesse specializzazioni terrestri non richiedessero una loro integrazione.

La situazione è, quindi, tale che io stesso, che da tempo sostengo la necessità di una politica unitaria dei trasporti, sono obbligato, come dicevo, ad affrontare settorialmente la discussione cominciando dal settore che per il nostro paese ha una importanza

assai superiore all'attenzione che gli si dedica: quello della marina mercantile.

Nel settore dei trasporti marittimi non è che le cose vadano molto bene per noi, anche se in questi ultimi anni un certo miglioramento si è verificato. La nostra flotta è ancora troppo obsoleta, non è sufficientemente specializzata e oltre a ciò è quantitativamente insufficiente. Di qui l'incidenza negativa della bilancia dei noli su quella dei pagamenti, dovuta alla troppo modesta presenza della nostra bandiera sui mari. Non è certamente solamente con la battaglia che noi socialisti abbiamo iniziato contro la discriminazione di bandiera o contro le bandiere di comodo che il problema si può risolvere, anche se indubbiamente inciderebbe in modo positivo il ritorno sotto bandiera italiana di quelle navi che molti nostri armatori fanno navigare sotto bandiere-ombra operando, come hanno fatto alcune marinerie, ad esempio, nordiche, con buoni risultati.

È necessario, a nostro parere, affrontare il problema in una direzione diversa, assai più vasta, allo scopo di migliorare qualitativamente e quantitativamente la nostra flotta, sia quella cosiddetta libera sia quella di Stato.

Alcune iniziative del Governo e nostre debbono essere prontamente approvate dal Parlamento, e per quanto si riferisce alle nostre, del gruppo socialista, siamo aperti al contributo di tutti per migliorarle ove lo si ritenesse necessario, tenendo presente che siamo già in grande ritardo e oggi, in percentuale e in assoluto, la nostra presenza sui mari, specie per il trasporto merci, è quasi insignificante.

Senza voler scendere ai particolari, mi pare che la deficienza di fondo della nostra politica marittima consista nella sostanziale estraneità dello Stato ai processi di sviluppo tecnologico del mezzo marittimo e ai fenomeni di specializzazione del traffico. Già in altra occasione mi pare di aver sollevato la questione degli aiuti che lo Stato eroga alla marina mercantile, non tanto per criticarne l'esistenza — anzi alla mancanza di iniziative, qualche volta, del Governo ci siamo sostituiti con nostre proposte, come è avvenuto recentemente per il credito navale — quanto per sottolineare che essi non rispondono a finalità che non siano quelle, pur indispensabili, di agevolare i cantieri.

A parte il cattivo funzionamento delle agevolazioni statali, che come sempre sono corrisposte con ritardo rispetto alle necessità operative — in questo senso ritengo che le

rimostranze degli imprenditori non siano ingiustificate — vi è il problema di una qualificazione degli aiuti rispetto all'opportunità di una politica di bandiera che non sia soltanto incline a quegli investimenti capaci di alti redditi immediati (ad esempio il settore di trasporti petroliferi o simili), ma sia anche disponibile per iniziative di maggior respiro, idonee ad assicurare al nostro armamento nuove correnti di traffico.

Il discorso vale a maggior ragione per quanto riguarda le compagnie di preminente interesse nazionale, la cui ristrutturazione è tutt'ora allo studio, ma senza che si sappia quali sono i motivi ispiratori e le finalità poste alla base degli studi.

Noi attendiamo con grande impazienza di conoscere le conclusioni di questi studi cui si sono dedicati tanti organismi, meritevoli tutti di ogni rispetto; ma riteniamo che tutta la questione corra il rischio di essere falsata da un errore di partenza che è quello di aver voluto considerare la riorganizzazione delle linee di preminente interesse nazionale sotto un profilo unicamente aziendalistico, cioè come fatto interno e puramente tecnico del gruppo che tali linee amministra.

Io credo che i problemi connessi con la ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale investano tali questioni di ordine generale, rispetto alla politica economica e rispetto alla questione più ampia dei nostri traffici, da richiedere una preventiva discussione in sede di Governo e di Parlamento che definisca gli obiettivi generali di una ristrutturazione, nell'ambito dei quali i tecnici e gli amministratori potrebbero lavorare con maggior sicurezza e competenza, sentendo le categorie e le organizzazioni sindacali interessate.

Ora ci troviamo nelle condizioni di dover accettare praticamente un « pacchetto » o di rifiutarlo, con il pericolo ove si verificasse la seconda ipotesi, di aver perso — data anche la ristrettezza dei tempi — molto tempo.

Lavoratori, armatori, operatori, contribuenti, senza parlare di noi Parlamento, siamo troppo interessati ad un tale problema per acconsentire di essere messi, alla fine, di fronte a un fatto compiuto, tanto più che al problema del potenziamento ed ammodernamento della nostra flotta in generale è interessato altresì un settore importantissimo, come quello della cantieristica e delle altre attività che attorno ad essa ruotano, impegnando migliaia di aziende e centinaia di migliaia di lavoratori.

Nel campo del traffico merci a terra, bisogna innanzitutto esaminare il settore più importante, cioè quello ferroviario, anche se in percentuale esso è notevolmente inferiore a quello svolto su strada. Tale traffico, in relazione all'andamento dell'economia italiana, pone in evidenza una stretta connessione tra i due fenomeni, anche se i rispettivi saggi di sviluppo si sono dimostrati notevolmente diversi. Vero è che mentre l'incremento medio annuo del reddito nazionale è stato, in questi ultimi 15 anni, di circa il 5 per cento, l'incremento medio annuo del traffico merci è stato notevolmente inferiore, anche se si avverte finalmente una positiva inversione di tendenza.

Le cause di tale divario vanno ricercate nelle profonde modificazioni strutturali del mercato dei trasporti manifestatesi in questi ultimi anni e nel mancato potenziamento delle nostre ferrovie, quando questo sarebbe stato, più che necessario, addirittura indispensabile.

Tutti sono a conoscenza che l'enorme sviluppo registrato dall'autotrasporto privato in tale periodo, unitamente alla mancanza di una adeguata disciplina del mercato dei trasporti, ha posto il mezzo ferroviario in una posizione di grave inferiorità sul piano concorrenziale.

La libertà commerciale, indisciplinata e spesso anarcoide, di cui gode l'autotrasporto, non è bilanciata da una libertà di azione altrettanto ampia da parte delle ferrovie, anche se recenti provvedimenti legislativi hanno cominciato a dare i loro frutti.

Con questo non voglio sostenere che l'autotrasporto non debba essere seguito attentamente, molto dovendosi fare per esso, tenuto conto della funzione assolta e della posizione ormai conseguita nella economia del paese e in quella comunitaria, interessando circa 140 mila aziende artigianali che operano in condizioni difficili, e sulle quali ritornerò nel corso di questo mio intervento, intervento che ha come principale obiettivo quello di richiamare l'attenzione di tutti sulla necessità di un serio coordinamento di tutti i settori del trasporto italiano.

Non mi soffermerò sulle cause per cui le nostre ferrovie sopportano ancora oggi tutta una serie di vincoli e di limitazioni, forse giustificati quando non vi erano alternative al trasporto effettuato con mezzo ferroviario, ma che risultano del tutto anacronistiche nell'attuale situazione di mercato. Né parlerò dell'influenza negativa su questo traffico dovuta alla recessione che ha colpito l'economia ita-

liana nel 1963, e che pure è stata notevole; o delle conseguenze negative degli scioperi ferroviari in Francia e dei noti provvedimenti riguardanti la sterlina, il dollaro e il franco.

È certo che se noi avessimo preso in tempo i necessari provvedimenti per l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti e dei mezzi, ci troveremmo oggi in condizioni migliori. Un incremento le nostre ferrovie lo hanno avuto nel settore passeggeri, specie sulle lunghe distanze, malgrado la concorrenza dell'aereo; ma nel campo viaggiatori credo che occorra cominciare dalle città e dai comprensori urbanizzati, che costituiscono i massimi generatori della domanda di trasporto.

Giustamente è stato detto che l'efficienza di un trasporto pubblico contrasta nettamente con un decentramento indiscriminato di funzioni, in particolare delle residenze, dei posti di lavoro e delle installazioni sociali, e richiede invece sviluppi concentrati su poche e determinate linee.

Per questo, noi siamo del parere che una nuova politica dei trasporti debba rivalutare il mezzo collettivo; si devono rivedere alcuni criteri a cui si sono ispirati e si ispirano tuttora molti piani regolatori urbani e, soprattutto, comprensoriali. Di qui discende che è necessario un coordinamento tra gli studi degli urbanisti e quelli dei tecnici dei trasporti, dovendo gli studi stessi procedere di pari passo. Occorrerà che le aziende ferroviarie perseguano una vera e propria politica della città, attribuendo una maggiore importanza ai trasporti abituali e, in modo particolare, ai trasporti casa-lavoro nell'ambito delle regioni urbanizzate. E questo discorso vale specialmente per le nostre ferrovie che tale traffico di passeggeri hanno nel passato trascurato, ponendo tutta la loro attenzione alle esigenze, indubbiamente esistenti, dei treni internazionali e a lunga distanza.

Non starò qui a discettare se sono le ferrovie e gli altri mezzi di trasporto e di comunicazione che debbono influire con i loro impianti sullo sviluppo di una città e sui criteri urbanistici che lo ispirano, anziché subirli o contristarli come oggi spesso avviene; basti per tutti pensare ai rapporti esistenti fra le città e i grandi porti che non sempre possono essere sollecitamente potenziati per la mancanza di coordinamento con i piani urbanistici retrostanti. Occorre indubbiamente un cambiamento di indirizzo politico; le decisioni sono di natura politica per cui la colpa non sempre può farsi ricadere sui tecnici, anche se a volte questi subordinano le loro impostazioni a concezioni astratte o irrealizzabili e

comunque non aderenti alla realtà o alle possibilità economiche dello Stato o dell'ente locale cui spetta la decisione definitiva.

Ma vorrei concludere questo argomento rilevando che vi sono molti altri problemi tecnici e organizzativi nell'ambito urbano che rientrano nei compiti delle aziende ferroviarie o delle aziende municipalizzate di trasporto cittadino, piaccia o non piaccia al collega di parte liberale.

È indubbio che un grande passo verrà compiuto con l'approvazione della legge sulle metropolitane, tenendo fin d'ora presente che gli studiosi suggeriscono di far rientrare nelle spese ammesse a contributo anche i parcheggi di corrispondenza nonché alcuni sistemi ed impianti complementari. Problema, questo dei parcheggi, di enorme importanza anche per i servizi pubblici, che deve essere messo in relazione altresì con le costruzioni autostradali e con i loro tronchi urbani nonché con le stazioni delle ferrovie statali, e che richiede una stretta collaborazione tra organi della pubblica amministrazione ed enti locali.

Tornando alle ferrovie, è evidente che i problemi del miglioramento dei mezzi e dell'incremento delle velocità non possono essere ulteriormente dilazionati. Non dico che bisognerà toccare le vette raggiunte dai giapponesi da anni; tuttavia la congiuntura tecnologica del settore, cioè in sostanza le trasformazioni e i potenziamenti che le principali linee ferroviarie subiranno entro il 1980, muterà certamente il volto del traffico passeggeri. Secondo i tecnici di tutti i paesi, le velocità ferroviarie dei 200 ed oltre chilometri sono perfettamente realizzabili anche in Italia, sia sul piano tecnico che su quello del *comfort* e della sicurezza. Dobbiamo quindi anche noi mirare al passaggio dall'attuale treno al superreno e all'ultratreno, e ciò anche se la configurazione del nostro paese, in gran parte montagnoso, imporrà il superamento di notevoli difficoltà e di spese non indifferenti rispetto a quelle affrontate in altri paesi, compresa la Germania, che ha i nostri stessi problemi pur avendo un territorio assai meno disagiato del nostro.

Non possiamo d'altra parte ancora pensare a importanti linee internazionali, come la Roma-Genova-Ventimiglia-Torino che ci collega con la vicina Francia, finché i tempi di percorrenza restano eccessivi e antieconomici, specie quando si apriranno al traffico le grandi autostrade. Così come è per i traffici marittimi, anche quelli ferroviari dovranno sempre più adattarsi alla specializzazione. I treni rac-

coglitori e carri misti di ogni tipo hanno fatto il loro tempo; essi dovranno essere sostituiti dai carri *groupage* i quali, in virtù del maggior volume di merci che sono in grado di trasportare, saranno meno numerosi, a parità di traffico, dei carri-blocco e dei carri supplementari locali. Il servizio — è evidente — guadagnerà così in snellezza e in qualità e il traffico interno risulterà meno appesantito.

A questo punto si pone anche per le ferrovie il problema dei trasporti a mezzo *containers*. Sono tra coloro i quali credono che questo mezzo non soppiantierà quello tradizionale neppure nel traffico marittimo, non fosse altro perché non si possono trasformare in pochi anni le migliaia di navi tradizionali. Tuttavia il problema dei contenitori è un problema veramente grosso che — bisogna riconoscerlo — abbiamo affrontato in ritardo, malgrado vi fosse chi da anni, anche da questi banchi, lo indicava come uno dei problemi più interessanti da seguire, nonostante le riserve a cui ho fatto cenno. In più di una occasione vennero denunciati in proposito un certo conservatorismo, una mancanza di coraggio di fronte ad iniziative che, al contrario, avrebbero dovuto essere affrontate e controllate in tempo. E in mancanza dell'iniziativa privata era ed è lo Stato, in campo marittimo come in campo ferroviario e terrestre, che deve intervenire con la necessaria attenzione.

Ricordiamoci, onorevoli rappresentanti del Governo, che la società Intercontar esiste ed ha proprio il compito fondamentale di approntare i mezzi e adottare i provvedimenti atti a convogliare verso la rotaia i traffici internazionali di contenitori, con particolare riferimento alle grandi distanze. E a proposito delle grandi e medie distanze, si deve aprire il discorso con l'altro protagonista del trasporto a terra, quello su strada. Il mondo del trasporto merci su gomma è un mondo complesso, sul quale da anni si alimentano discussioni e polemiche, e che non ha ancora trovata una propria regolamentazione; esso ci riconduce all'esigenza di definire una politica del trasporto merci che inquadrì questa attività nel più vasto campo dei trasporti in genere e le attribuisca finalità e caratteri differenziati. Si tratta di una questione che ci riporta alla esigenza di una elaborazione unitaria della politica dei trasporti, che superi gli attuali frazionamenti di competenze, arrivando ad un vero e proprio organico coordinamento.

Non parlerò in modo diffuso dei problemi degli autotrasportatori, anche se si tratta di una categoria numerosa e in gran parte de-

pressa, non ancora risolti, che vanno dai problemi relativi ai carichi assiali ai pesi e misure, al sopraccarico, ai mediatori, alle tariffe, per finire all'albo professionale e alla specializzazione e qualificazione del mezzo e dell'uomo. Tali carenze, anche legislative, hanno favorito un disordinato sviluppo del settore, ove il rilevante numero degli operatori e le loro eterogenee caratteristiche hanno determinato gravi situazioni di depressione economica, una preoccupante mobilità dei mezzi e delle stesse imprese e una conseguente e scarsa utilizzazione degli investimenti.

Come ebbi già a dire in altra occasione alla Camera, le misure da adottare per riorganizzare il mercato dei trasporti su strada debbono ovviamente tendere ad aumentare la produttività con la massima utilizzazione dei mezzi e della capacità di trasporto delle imprese. L'esperienza in attività analoghe indica, come strumenti capaci di apportare tangibili vantaggi in un tempo relativamente breve, la specializzazione dei servizi, l'aumento della capacità professionale degli operatori, il ridimensionamento delle imprese, la massima utilizzazione dei mezzi e la disponibilità di infrastrutture specializzate per l'autotrasporto che consentano, al di fuori di ogni monopolio e sotto il controllo dello Stato, il razionale smistamento delle merci e la sosta dei veicoli, nonché l'assistenza agli equipaggi alla periferia dei grandi centri urbani o in prossimità dei porti o di importanti zone di produzione.

L'esigenza di attuare un coordinamento tra i vari sistemi di trasporto e l'adeguamento del parco alle reali prestazioni dell'infrastruttura stradale hanno consolidato, nella maggior parte degli Stati europei, il sistema del contingentamento della capacità complessiva o totale del trasporto stradale. Di conseguenza a nostro parere si rende necessario anzitutto adattare la nostra regolamentazione in modo da conoscere costantemente la capacità di trasporto delle imprese che per le loro dimensioni o per le caratteristiche del loro esercizio rientrano nelle esigenze di cui sopra. Ne consegue che tutto il trasporto minore, quello effettuato con automezzi di portata relativa e quello che deve assicurare la distribuzione o la penetrazione nei centri urbani, potrà anche essere liberalizzato.

Accennerò ora, invece, al sistema autostradale in Italia, al quale è evidentemente legato un importante settore del traffico merci e passeggeri. Se il nostro paese ha progredito notevolmente in questi ultimi anni lo si deve anche a quanto si è fatto nel campo delle

autostrade; ed io ritengo abbiano torto coloro che hanno osteggiato tale impegno — che certo sarebbe stato meglio accompagnare con analoghi investimenti nel campo delle ferrovie e dei trasporti marittimi —: impegno che ha investito il progresso di tutti i settori della nostra economia, da quello industriale a quello commerciale a quello terziario, con particolare riferimento al turismo. Questo sviluppo, però, si è verificato in modo spesso disarmonico, affrettato, non sempre seriamente programmato e coordinato. Vi sono autostrade oramai assolutamente insufficienti ad assorbire il traffico attuale e autostrade costruite con criteri che mi limiterò a chiamare eccessivamente disinvolte, che avrebbero potuto essere sostituite più efficacemente con strade meno impegnate, dovendo tutto il sistema delle strade statali, provinciali e comunali essere rivisto e potenziato. Ministero dei lavori pubblici, ANAS, IRI, società a questo collegate, hanno dato spesso la sensazione di operare in modo disarticolato, non sempre valutando nel dovuto modo la incentivazione che le strade portano allo sviluppo di interi comprensori, da scegliersi non con criteri clientelari o elettoralistici, ma con criteri economici e sociali, ben potendo questi due termini coesistere tra di loro.

Altro problema di grande attualità è quello dei traghetti, che hanno avuto un notevole impulso. Non ritornerò qui sulle già lamentate deficienze dello Stato (ferrovie e FINMARE) che hanno lasciato praticamente via libera alla iniziativa privata sia nel trasporto merci sia in quello passeggeri.

C'è, a mio avviso, spazio ancora per tutti. Le recenti iniziative della Tirrenia sono assai interessanti, specie se essa trasformerà, e noi lo abbiamo richiesto anche con iniziative parlamentari, alcune sue navi, come l'Arborea, in navi traghetto anziché metterle in disarmo, come da qualche parte si ventila, speriamo senza alcun fondamento.

Non dobbiamo da parte nostra mai dimenticare che l'Italia si trova nel mezzo del Mediterraneo: il fatto di essere quindi al centro di una rete di linee di passeggeri e di merci in continuo sviluppo, deve porre alla nostra attenzione questo sistema di trasporto, con particolare riferimento sia a quello dei mezzi gommati sia a quello dei carri ferroviari. E qui le esperienze inglesi ci devono far pensare a quello che si è fatto in quel paese, dove le ferrovie ci offrono un brillante esempio di affermazione della rotaia anche sui trasporti misti terra-mare-terra e dove, malgrado ciò, il trasporto dei traghetti dei mezzi gommati

è assai diffuso e efficiente, cosa che non si può dire per le nostre ferrovie, con le conseguenze che noi tutti conosciamo.

Un brevissimo cenno ad un tipo di navigazione nuova, si può dire, anche se in realtà è fra le più vecchie: la navigazione interna. È evidente che il nostro paese, per le sue caratteristiche e per il tipo dei suoi fiumi, non può pensare ad un sistema di trasporto interno di navigazione possibile in altri paesi europei. Tuttavia, anche questo settore è in movimento e sarebbe grave errore se non pensassimo ad un sistema di navigazione che dall'Adriatico porti fino al mar Ligure, non fermandosi all'Acquese e abbandonando e scoraggiando quindi visioni o piani settoriali che comportano grandi spese e risultati mediocri.

Ultimo, ma non per importanza, il problema dei traffici aerei. Infatti, a parte lo sviluppo di questo sistema moderno di trasporto, specie per i passeggeri, il nostro paese è il centro naturale di smistamento tra il continente americano e l'Africa, il medio e l'estremo oriente.

In questi dieci anni il movimento degli aeromobili è più che raddoppiato, quello dei passeggeri e delle merci è quadruplicato e quello della posta quintuplicato. Nel 1970 avremo un movimento di 400 mila aeromobili, con 16 milioni di passeggeri e 260 mila tonnellate di merce trasportata.

Di qui la necessità di aumentare i velivoli e di migliorarne il tipo (*punctum dolens*: la nostra industria aeronautica, che è stata una delle prime ad affermarsi nel mondo, è surclassata da quelle di altri paesi: tutti o quasi gli aeromobili delle nostre stesse compagnie di bandiera sono di fabbricazione straniera!).

Ma altri problemi sono aperti: quello del personale di volo, per la grave deficienza numerica specie di piloti e di assistenti di volo, e quello degli aeroporti. Si ripropone quindi il criterio di concentrare gli sforzi su di uno o due grandi aeroporti internazionali, già oggi insufficienti, potenziando gli altri che hanno funzione europea o nazionale e tenendo, in questa valutazione, presenti le situazioni, come quella di Genova, il cui aeroporto nel periodo delle nebbie assolve funzioni sussidiarie rispetto ai grandi aeroporti come quello di Milano.

Ma traffici marittimi, fluviali, ferroviari, autostradali od anche aerei portano tutti ad un approdo, ad un discorso, sia pur breve, sui porti. Ogni investimento che noi faremo, onorevoli colleghi, per il potenziamento dei

nostri porti, sarà un investimento produttivo. È evidente che non dovremo ricadere negli errori del passato, quando i pochi stanziamenti venivano polverizzati fra i circa 140 porti classificati in Italia. Dovremo seguire, se vogliamo sopravvivere alla sempre crescente concorrenza straniera, rigidi principi di sana economia nella ripartizione degli stanziamenti che si dovranno fare in modo ben più massiccio che per il passato, attenendosi a criteri di produttività e di redditività.

Ma dobbiamo avere il coraggio di affrontare anche i problemi delle procedure e dei tempi: il non essere riusciti a spendere i 75 miliardi previsti nel 1965 a quattro anni di distanza dall'entrata in vigore della legge che li stanziava, ci pone l'obbligo di cambiare rotta, di fare le cose in modo più serio, decentrando i poteri, snellendo la nostra organizzazione, responsabilizzando tutti, nessuno escluso, e denunciando ogni colpevole intralcio o ritardo, burocratico o politico che esso sia.

Tutto questo nostro discorso, peraltro, ha un obiettivo: quello di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla necessità di fare una politica coordinata dei trasporti. Le dimensioni del trasporto sono completamente mutate negli ultimi anni. Lo spazio logistico è ancora — almeno fino ad oggi — costituito dal nostro pianeta, ed i tempi di realizzazione sono modificati dalle alte velocità commerciali e dalla organizzazione integrata ed unitaria del servizio. Giustamente ci dicono gli studiosi che l'evoluzione tecnica rende possibili, oltre che realizzazioni e prestazioni eccezionali, la diffusione della standardizzazione e dell'intermodale sia nei mezzi che per i carichi: la possibilità di operare su unità di carico si combina efficacemente con la gestione *door to door*. Si rende sempre più attuale la esigenza di unità contrattuale e giuridica nell'ambito del trasporto, prescindendo dal mezzo impiegato e dal paese che viene attraversato o collegato. Alla settorializzazione del trasporto si sostituisce la collaborazione internazionale.

Di qui la necessità di sottolineare la stretta collaborazione e la vera e propria integrazione fra il trasporto marittimo e quello ferroviario innanzitutto: non dimenticando peraltro l'apporto e, quindi, l'interdipendenza di questi con il trasporto aereo (specie per i passeggeri e le merci pregiate) e con quello stradale (con particolare riferimento ai trasporti veloci fino alle medie distanze). Di qui la necessità della strutturazione di un sistema logistico, specie nei paesi come il nostro, pur ponendolo

nel quadro della sua partecipazione alla unità continentale.

Bisognerà arrivare alla semplificazione dei documenti, alla concentrazione delle operazioni e delle procedure connesse strettamente al trasferimento della merce, alla standardizzazione di metodi, dei controlli e delle prestazioni.

Da un punto di vista tecnico siamo a buon punto, su questa strada. Il tipo di attrezzature per il sollevamento e per il maneggio delle merci è oramai pressoché identico. Identico si presenta ogni mezzo specializzato per il trasporto di merci liquide e solide, confezionate o alla rinfusa, a temperatura costante od in particolari condizioni di accatastamento.

Il *terminal* portuale, sempre più specializzato, dovrà somigliare a quello della ferrovia e viceversa: altrettanto dicasi per le grandi stazioni per il trasporto su strada, delle quali da anni denunciamo l'assoluta deficienza.

In sede di relazione sul piano quinquennale per i problemi della marina mercantile, ebbi a sottolineare la necessità del coordinamento di tutti gli altri mezzi di trasporto con quelli via mare in quanto, attraverso questi ultimi, come accennavo all'inizio, avviene la maggior parte delle nostre esportazioni e delle nostre importazioni.

Va rilevato, inoltre, che la produttività dei trasporti marittimi è non solo legata alla velocità della nave, alla velocità del carico e dello scarico della stessa, alla capacità di immagazzinamento dei porti: essa ha oggi come componente essenziale, soprattutto per le merci varie — ma anche per le rinfuse solide e liquide — la velocità dei collegamenti dei porti con il loro *Hinterland*.

Ecco quindi che diventano condizionanti della produttività di una linea marittima, di un qualunque collegamento via mare, le capacità di smaltimento delle merci verso la loro definitiva destinazione e viceversa.

Ecco perché abbiamo, in questa panoramica, trattato delle comunicazioni marittime e ferroviarie, stradali e aree e idroviarie, le quali tutte assumono una importanza primaria: tanto più rapidi e meno costosi saranno i collegamenti, tanto più ampio potrà essere l'*Hinterland* di un porto o di un comprensorio industrializzato.

Questa esigenza, d'altra parte, appare tanto più evidente quando si ponga mente ai cosiddetti servizi ausiliari del trasporto, che di questo ormai costituiscono parte integrante e alcuni dei quali elencherò per completezza del discorso: raccolta e imballaggio delle merci,

formazione di carichi, coincidenza dei mezzi di trasporto, sbarco-imbarco, carico-scarico, smistamento; attrezzature di sollevamento, aree di deposito, capannoni per sosta e rottura di carico; servizi annessi: dogana, banca, spedizione, assicurazione e distribuzione.

Ma per arrivare allo scopo si pone il problema del coordinamento dei trasporti, di tutti i trasporti. Coordinamento a livello tecnico, a livello amministrativo, a livello politico: coordinamento che deve partire dall'interno del nostro paese per porsi in una più avanzata dimensione internazionale.

Questo rapido esame delle questioni più importanti relative al mondo dei trasporti in Italia si propone di sottolineare ancora una volta le interrelazioni che legano in modo particolare i vari settori tra di loro rendendoli interdipendenti. È evidente che, con il moltiplicarsi dei traffici e con il progressivo specializzarsi dei mezzi, si chiarisce sempre meglio il criterio della utilizzazione ottimale di ciascuno di essi. È un fenomeno che, sgomberato il terreno da quei problemi di concorrenza che, insorti così spesso, così spesso hanno confuso le cose, ne pone altri, nuovi e complessi, che riguardano appunto la formulazione di una politica unitaria dei trasporti e la necessità di sviluppare gli indirizzi di ciascun settore nel quadro e nelle finalità degli indirizzi generali.

Quando rileviamo che lo sviluppo del trasporto marittimo e la sua specializzazione richiedono determinate infrastrutture portuali e che l'efficienza di queste ultime è condizionata dai sistemi di smaltimento o approvvigionamento delle merci sulla terraferma, e che queste vanno trasportate via terra a mezzo ferrovia o a mezzo strada a seconda delle distanze, degli itinerari e del tipo delle merci stesse, rileviamo la presenza di un ciclo che coinvolge tutti i vettori e le norme che li regolano.

A parte le responsabilità generali di indirizzo politico e quindi di scelta che gravano sul Governo, lo Stato è direttamente coinvolto nella materia a tutti i livelli e in tutte le fasi: esso è infatti interessato alla marina mercantile in relazione alle politiche di sostegno, ai porti, perché ne finanzia la costruzione, ai trasporti terrestri, perché ne programma e ne finanzia in parte le infrastrutture e ne definisce le norme di esercizio, alle ferrovie, perché le amministra. Ed ancora, sono di sua competenza gli indirizzi sui problemi tariffari e, come ho ricordato, le decisioni in materia di norme doganali. Di fronte a ciò, è lecito chiedersi come si possa con-

tinuare a procedere con il sistema attuale, che, se prevede per le decisioni di ciascun dicastero il concerto con gli altri che vi sono interessati, è assai vago all'origine, cioè al momento dell'elaborazione delle direttrici fondamentali.

I socialisti si rendono conto delle difficoltà di ordine oggettivo e soggettivo che rendono difficile l'unificazione degli indirizzi sui trasporti, su tutto il campo dei trasporti, a livello istituzionale. Vi sono da rimuovere tradizioni, abitudini e qualche volta concorrenze, e vi è, soprattutto, da definire un quadro di competenze razionale e semplice, che eviti il semplice contrario di quanto accade oggi; eviti, cioè, che il titolare dell'amministrazione dei trasporti finisca per ingerirsi in questioni che legittimamente devono essere risolte da altri. Credo però che la questione vada seriamente messa allo studio, e presto; sono convinto che l'esigenza di conferire unicità di indirizzi alla politica dei trasporti costituisca il primo problema, senza la cui soluzione continueremo a discutere degli altri con scarso profitto, perché in ogni caso arriveremo sempre a soluzioni parziali e provvisorie.

La classe politica, il Parlamento, il Governo, sono spesso accusati di scarsa efficienza e di progressivo distacco dalla realtà del paese e dalle sue esigenze. Si tratta, invero, di una critica spesso esagerata ad arte da chi vuole pregiudicare la fiducia nei mezzi della democrazia; ma è certo che essa risponde sovente alle obiettive carenze del sistema, che nascono più che dalla responsabilità delle persone, dalla mancanza o inadeguatezza degli strumenti. Ebbene, questa mi pare l'occasione in cui le critiche possono apparire fondate e le soluzioni possono essere attuate, anche nel quadro di una razionalizzazione delle attività stesse del potere legislativo ed esecutivo.

Sono certo che è presente in ciascuno di noi l'importanza che il settore dei trasporti riveste in un paese economicamente avanzato, a prescindere dalla stessa natura del suo regime politico. E sono altrettanto certo che va scomparendo quella poco fondata riserva per cui esso era considerato in sottordine ad altri, in quanto appartenente al settore terziario. Noi siamo tutti convinti che un sistema economico progredisce anche in relazione alla efficienza dei suoi trasporti, e che oltretutto questi non possono più essere regolati semplicemente sul metro di scelte nazionali, ma inseriti in sistemi più ampi, il più vicino dei quali è per noi quello europeo. Mi augu-

ro pertanto che, sulla base di una sempre maggiore sensibilità, si apra al più presto in Parlamento il discorso sull'unificazione delle politiche e delle gestioni che riguardano nel nostro paese tutto il campo dei trasporti: ne trarrà grande vantaggio l'intera economia nazionale. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cottoni. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Palmitessa. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Alfano. Ne ha facoltà.

ALFANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, certamente non torna ad onore del Governo e della nazione il fatto di constatare che altri paesi d'Europa, pur avendo appreso da noi i sistemi e le tecniche per dar vita ad un turismo più confacente alle necessità degli utenti, hanno migliorato ed adeguato le loro attrezzature ed i loro servizi, lasciando l'Italia indietro di decenni nella tecnica e nella organizzazione turistica.

In tale settore è manifesta la carenza e la mancata volontà politica del Governo, poiché da anni la nostra parte politica, i vari relatori della maggioranza che si sono occupati del problema e la stessa Corte dei conti non hanno potuto non lamentare l'inadeguatezza dei mezzi economici che vengono messi a disposizione per migliorare un servizio che riveste per la nostra economia un carattere di primaria importanza.

Il più delle volte il turista, giunto in Italia attratto dalle decantate bellezze naturali e artistiche del paese, anziché trovarsi nel « giardino di Europa », si trova inconsapevolmente, per le carenze dovute alla mancanza di una volontà politica del Governo centrale e all'incuria delle civiche amministrazioni che (ad eccezione di pochissime) concorrono a rendere le città del tutto diverse da quelle sognate dal turista, si trova, dicevo, davanti alla sporcizia, al disordine e all'abbandono totale dei luoghi storici, all'adescamento da parte di elementi eterogenei, potendo usufruire solo di rari servizi atti a rendere la permanenza del turista una vacanza lieta e interessante.

Come si può realizzare un programma ambizioso, quando lo stato di previsione della spesa per il 1970 presenta un incremento di soli 7 miliardi rispetto al bilancio 1969? Se si tiene presente che il Ministero interessato, oltre a trattare i problemi del turismo, tratta anche quelli relativi allo sport, alla cinema-

tografia, al teatro, come dovrà, tale Ministero, ripartire l'irrisorio aumento di 7 miliardi, quando in tutti i settori si lamenta carenza di interventi per la realizzazione di attrezzature indispensabili alla vita sociale della nazione?

La relazione dell'onorevole Maggioni che, seppure scarna, presenta una eloquente e precisa disamina della situazione di tale settore, enuclea un aspetto che, rispecchiando la realtà dello stato in cui versano i vari settori di competenza del Ministero del turismo, costituisce una dura condanna per i suoi amici del Governo e della maggioranza. Difatti, egli in un passo della sua relazione così si esprime: « Al di fuori di quelle che possono essere le dottrine ideologiche di partito o di corrente, la mia disamina vuole prospettare esigenze ed illustrare lacune da tutti rimarcate, ma che per un inspiegabile, continuo, perpetrato errore o disinteresse, si trascinano in un andazzo nocivo alle istituzioni ed alle realizzazioni positive per uno sfruttamento migliore delle risorse comuni ».

Onorevole Maggioni, stando alle sue affermazioni, ci aspettiamo una replica che risponda alle sue stesse e alle nostre perplessità e agli interrogativi che porremo all'onorevole ministro del turismo e non saremo sorpresi se ella ci conforterà dando il suo voto negativo a questo bilancio. Diversamente ella dovrà, onorevole Maggioni, mandare all'ammasso il suo cervello, la sua intelligenza raffinata e l'onestà che la distingue nei confronti di quanti amano strisciare con atti servili e conformistici, così come fanno uomini che hanno una visione unilaterale delle cose e che non si accorgono che si stanno avviando ad una sinistra svolta, che non avrà via di scampo.

Ed ora esprimo a lei, onorevole ministro, le nostre perplessità e i nostri interrogativi. Si è chiesto perché, mentre il cinema italiano nel 1955 assorbiva il 71,1 per cento della spesa complessiva, nel 1968 ne assorbe soltanto il 43,7 per cento? Ella deve darmi atto che ciò è dovuto in primo luogo al tipo di films prodotti o introdotti in Italia da altri paesi. Tali films certamente non servono ad educare, ma a stimolare coloro i quali amano turbarsi alla vista di uno spettacolo pornografico. Quelli che per disavventura si trovano ad essere vittime di attentati alla loro sana coscienza, certamente si guardano bene dal ritornarvi, e soprattutto dall'accompagnarvi l'intera famiglia! Preferiscono, quindi, percorrere molti chilometri e portarsi, con l'intera famiglia, alla ricerca di verde per poter purificare il loro animo dallo smog cittadino e dal malsano ambiente delle sale di proiezione.

Mi sia consentito, signor ministro, di spendere ora alcune parole sul problema delle competizioni sportive. Per il generoso mondo sportivo calcistico, il quale sopporta una spesa *pro capite* di circa 500 lire, che cosa fa e che cosa ha fatto il Governo? Forse i fatti di Caserta non sono stati sufficienti a stimolare il Governo ad affrontare il problema nella sua interezza, dando allo sportivo tranquillità e serenità, provvedendo alla emanazione di leggi che regolino l'intero settore, in modo che non abbiano a ripetersi, nel futuro, fatti estremamente gravi come quelli di recente accaduti? In questo campo il Governo, infatti, rimane insensibile, per incapacità o per mancanza di consapevolezza, come è dimostrato anche dal fatto che la mia interrogazione sui fatti di Caserta attende ancora una risposta.

Sul piano delle attrezzature, che cosa ha fatto e che cosa intende fare il Ministero per dare non dico ai rioni cittadini ma ai comuni un impianto sportivo, perché la gioventù possa disertare sale da biliardo e luoghi non idonei per svilupparsi fisicamente e psichicamente in un ambiente sano? Se questo può essere per lei motivo di conforto, signor ministro, le ricorderò che anche il suo collega della pubblica istruzione lamenta la mancanza di palestre scolastiche.

Tornando ai fatti di Caserta, nel deplorare gli atti di violenza e nel condannare coloro i quali partecipano ad atti delittuosi, che portano a turbare l'ordine cittadino e a distruggere il patrimonio ambientale e storico di una città, intendiamo andare anche alle origini di tale manifestazione e ricercarne i corresponsabili. Non possiamo, infatti non sottolineare che esistono anche responsabilità del Governo: proprio il giorno prima degli incidenti, il lunedì mattina, ho avvertito telefonicamente la sua segreteria particolare, signor ministro, della gravità dei fatti e dello stato d'animo dei cittadini casertani, invocando il suo diretto intervento. Mi fu detto, però, sempre dalla sua segreteria particolare, che ella era fuori Roma, se non erro all'estero.

Onorevole ministro, perché si deve arrivare a tanto? Perché si deve arrivare a turbare così vivamente l'animo degli sportivi, quando essi danno il loro cuore e la loro passione, sacrificando se stessi per la loro squadra? Perché burlarsi tanto di loro, quando apprendiamo che per qualcuno di essi la sconfitta in un incontro calcistico può significare la morte per infarto?

Esistono anche corresponsabilità da parte degli organi preposti alla vita calcistica nazionale. La squadra della Casertana fu ufficial-

mente promossa in serie B e, in conseguenza di ciò, ebbe a compiere sacrifici finanziari enormi, aiutata dagli sportivi che non esitarono ad affrontare privazioni di ogni sorta pur di vedere in campo una squadra degna della loro città. Fu ampliato il campo sportivo, furono acquistati giocatori per somme elevatissime, furono stipulati i relativi contratti. Il sacrificio era stato grande, ma la soddisfazione era più grande ancora!

Soltanto dopo un mese venne esaminato il reclamo sporto dalla squadra che si riteneva danneggiata. Non discuto la legittimità o meno del ricorso; ma desidero mettere in evidenza la lentezza dell'organo preposto all'esame del ricorso, nonché la mancanza di un dispositivo di legge che elimini tali storture.

Detto ciò, desidero ritornare al problema della cinematografia; e poiché ella, onorevole ministro, dimostra una certa prevenzione per quello che dicono gli uomini del mio gruppo politico, farò mie le parole del relatore di maggioranza, il quale così si è espresso: « Viene da domandarsi se uno Stato il quale contribuisce in determinate iniziative non debba pretendere che queste iniziative siano rivolte al miglioramento delle condizioni umane, sociali e spirituali dell'individuo ».

Si verifica invece esattamente il contrario. Lo Stato ha abolito la censura diretta, facendo appello al senso di responsabilità e di autodisciplina dei produttori, anziché istituire una sezione speciale per la censura in un'unica sede giudiziaria, con giudici preparati anche dal punto di vista artistico.

Lo Stato si occupa e si preoccupa, attraverso la sua organizzazione ufficiale, di propagandare e sviluppare la produzione italiana all'estero. Lo Stato eroga circa 14 miliardi per incrementare la produzione cinematografica. Ma con quali risultati? Eccoli: quelli della esaltazione della violenza e della immoralità.

A questo punto mi si può obiettare che è il pubblico che richiede tale genere di spettacoli e che questa produzione di film è quella che fa, come si dice, cassetta, per cui ci toccherà assistere al finanziamento da parte dello Stato anche della casa editrice del più deteriore fumettismo e delle incentivazioni, con cospicui contributi, al mercato delle fotografie pornografiche e delle pubblicazioni oscene. È invece dovere dello Stato premiare e sovvenzionare quella produzione che serva allo Stato stesso come motivo ed elemento di educazione, mentre quella che non risponde a questi sani requisiti, ma che a giudizio degli industriali dello spettacolo è ritenuto di carattere squisitamente commerciale, dovrebbe es-

sere lasciata alla libera iniziativa, con tutti i rischi che essa comporta in un paese dove c'è libertà di investimento.

Per quanto riguarda il settore lirico, onorevole ministro, ella sa che lo Stato impegna spese che sono eccessive in considerazione dei risultati che ne derivano. Anche qui ci si chiede perché il Governo non fa nulla per promuovere e potenziare tale settore. Il relatore rileva come bisogna lasciare alla magistratura il compito di appurare certi fatti che sono stati denunciati: è questo un atto doveroso che noi condividiamo. Però abbiamo il sacrosanto diritto e il dovere di pretendere che il denaro pubblico non venga sperperato e che venga restituito, dopo la condanna della magistratura, quello che illecitamente è stato sottratto. Vengano fuori e siano condannati i responsabili di tali sperperi, e ciò sia d'esempio a coloro che sono preposti all'amministrazione del denaro pubblico e suoni, per noi legislatori, come un grido di allarme perché ciò non abbia più a verificarsi!

Vi è qui, onorevole ministro, la piena corresponsabilità del suo Ministero per aver lasciato andare a briglie sciolte coloro i quali avrebbero dovuto essere controllati. La legge 14 agosto 1967, n. 800, suona a condanna del suo Ministero, il quale non ha ottemperato agli articoli 8, 17, 20, 25, 43 e 50. Infatti, come risulta dalla relazione della Corte dei conti, tale legge assegnava al suo Ministero particolari compiti di sostegno e di vigilanza dell'intero settore, da realizzare direttamente o in concorso con altri organi: a distanza di due anni dall'entrata in vigore della legge, non sono state ancora emanate le norme di attuazione.

Sono anche da istituire i centri di formazione professionale per la preparazione dei nuovi quadri artistici nel settore lirico e della danza, né risulta che siano state concesse borse di studio per la preparazione e il perfezionamento dei giovani nel settore lirico.

Riguardo ai contributi ordinari concessi dallo Stato agli enti lirici, bisogna considerare che essi non possono costituire da soli misura idonea al risanamento delle gestioni in quanto è in continuo aumento la sproporzione fra costi e ricavi. Dai dati statistici del 1966-67 si rileva, ad esempio, che al costo di una rappresentazione di 14 milioni di lire, corrisponde un incasso di botteghino di appena 1 milione e mezzo. A tale esiguità di ricavi è da collegare il fenomeno del pubblico non pagante, fenomeno che assume, di anno in anno, proporzioni maggiori. Tale sproporzione fra costi e ricavi ha portato a un *deficit*

patrimoniale degli enti lirici valutato in oltre 10 miliardi e dal punto di vista economico si è registrato un disavanzo complessivo di circa 41 miliardi.

Nel suo intervento in Commissione ella, onorevole ministro, ha dichiarato che è confortevole notare un avvicinamento dei giovani a questo genere di attività e si è dichiarato favorevole alla proposta avanzata dal relatore circa la costituzione di una Commissione parlamentare, integrata da esperti, per una riforma sostanziale dello spettacolo musicale; non ci ha però detto quali provvedimenti intenda adottare perché i giovani e (perché no?) anche i lavoratori si avvicinino il più possibile e quanto prima a questo mondo. Avremmo desiderato che ella ci assicurasse la programmazione di spettacoli lirici gratuiti, almeno due volte al mese, per gli studenti e per i lavoratori.

In questi giorni, sempre in sede di Commissione, qualcuno ha parlato di regionalizzare gli enti lirici. Onorevole ministro, non ritiene che tale richiesta, se sposata dal Governo, presenti un aspetto diabolico? Difatti si va incontro ad esperienze di gestione non dissimili da quelle che hanno portato fino ad oggi a conclusioni non certo lusinghiere.

Bisogna dare una veste ed un volto agli enti lirici, togliere loro la maschera, mettere la parola fine all'attuale farsa, e ciò è possibile solo affidando la gestione agli appassionati e agli esperti. Se si affidasse invece la gestione al nascente ente regionale (ammesso che sia vero, ma non lo credo, che in aprile ci saranno le elezioni regionali), si correrebbe il rischio di veder peggiorare la situazione degli enti lirici; in tal caso sarà fatale registrare l'aborto di tale istituzione, e il feto sarà costituito dagli enti lirici medesimi.

Dulcis in fundo: il turismo. Onorevole ministro, mentre esistono in Italia alcune zone turistiche che scoppiano di benessere, per l'affluenza dei turisti che trasformano tali luoghi in carnai, vi sono anche molte zone abbandonate a se stesse e depresse.

Intere zone della nostra Italia andrebbero attrezzate, come ad esempio le fasce tirrenica e ionica della Calabria, come molte località della provincia di Caserta, fra cui il Matese e, in modo particolare, il tratto di spiaggia che va dalla Solfatara al Garigliano. Bisognerebbe tener presente la situazione della stessa Caserta che, con la sua reggia, è uno spettacolo meraviglioso; potremmo chiamarla la perla di questa nostra Italia che nel mondo intero è conosciuta come il giardino del mondo, dove la religione, l'arte, le scienze, la sto-

ria, la civiltà ebbero le loro affermazioni più vive e più sentite.

Visitare Caserta, e con essa la reggia, per il turista non significa soltanto appagare la vista godendo lo spettacolo di grandi capolavori, ma è anche un ricordo indelebile che porterà nel suo cuore e che gli farà amare la nostra patria la quale, pur nel travaglio dei secoli, conserva intatto il fascino delle sue città. Stiamo attenti che queste città, per l'apatia del Governo, non perdano i valori del passato!

Caserta, a pochi chilometri dal Vesuvio, dallo stupendo golfo di Napoli e dall'incanto delle isole partenopee di Procida, di Ischia e di Capri, non è un paese, è un miraggio; in essa non si respira lo *smog* della città, ma un profumo che riempie l'animo di giovanile entusiasmo, sia pure malinconico, contestatario ed eroico insieme.

Il turista prova nell'animo sensazioni di dolce melodia e trova l'estasi nel conforto del ritorno in quei luoghi incantati dalle sirene delle acque marine nostrane, sente l'eco, e sente l'ansia, il richiamo di rivedere tante bellezze.

Il turismo, per la nostra nazione e per il popolo italiano, è fonte di vita. La ricchezza che ci viene da questo afflusso è rilevante: le cifre ci dicono che circa 18 milioni di turisti venuti in Italia hanno speso oltre 100 miliardi, e che le loro giornate di permanenza sono state circa 110.000.

Onorevole ministro, da questo tangibile contributo che ci viene dai cittadini del mondo noi ricaviamo un vantaggio incommensurabile, in quanto ogni visitatore si trasforma in ambasciatore d'Italia; ognuno di essi non può non essere un buon cicerone che, oltre a descrivere ai suoi connazionali le bellezze dei nostri paesaggi, trasmette anche l'animo e la sensibilità dell'ospitale popolo italiano. Il Governo sia dunque sensibile a promuovere ed attuare iniziative che rendano confortevole ed accogliente il soggiorno degli stranieri, realizzando quelle infrastrutture che, da anni programmate dai vari governi che si sono succeduti, attendono ancora la loro attuazione.

Al riguardo gradiremmo conoscere se ancora sono validi — e cosa è stato fatto in merito — i punti essenziali della politica turistica da lei annunciata a pochi giorni dalla sua nomina a ministro per il turismo e lo spettacolo e resi noti attraverso i canali della stampa. Precisamente: 1) un più intenso, organico coordinamento tra l'attività della amministrazione turistica a tutti i livelli, e quella degli operatori economici, per un migliore impiego delle risorse disponibili per la qualificazione dell'industria turistica e per la sollecitazione

del turismo estero; 2) ferma politica dei prezzi, per accentuare la quotazione favorevole sul mercato internazionale delle nostre prestazioni e controbilanciare così, in termini di convenienza economica, gli effetti delle svalutazioni e delle restrizioni valutarie in atto; 3) decisivo impulso della attività organizzativa e promozionale sul fronte interno ed estero, sia per dilatare i consumi turistici nazionali, ancora su livelli inferiori alla media europea, sia per accentuare l'apporto valutario che il turismo estero arreca alla nostra stabilità monetaria.

Che cosa ha fatto ella, onorevole Ministro, per la realizzazione di questi tre punti? Chiediamo di essere confortati da una risposta responsabile e chiara. Ella è molto loquace nelle interviste e nei convegni, però raramente si fa vedere in Commissione e non è esauriente in aula.

SCAGLIA, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Quando in Commissione si è trattata la materia del turismo, sono stato presente personalmente. Ella, invece, è sempre mancato.

ALFANO. Ella, signor ministro, è venuto una sola volta in occasione della discussione sul bilancio.

SCAGLIA, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Perché una volta sola è stata trattata la materia di competenza del mio dicastero.

ALFANO. Va bene, comunque la prego di voler risolvere questo dubbio che mi assilla.

Inoltre, richiamandoci sempre a quanto pubblicato dai giornali, gradiremmo anche conoscere a che punto sono gli studi avviati dal Ministero del turismo per la presentazione di un provvedimento inteso ad incentivare il risparmio turistico delle classi lavoratrici.

Onorevole ministro, noi auspiciamo misure atte a rilanciare l'affluenza turistica estera in Italia, nonché un vigoroso richiamo al turismo di massa da riproporre a tutti i livelli. Tutto questo va studiato attentamente nei suoi molteplici aspetti, in modo che si possa strutturare un piano preciso che consenta di realizzare il risultato concreto di un aumento di presenze straniere in Italia, tralasciando ogni propaganda controproducente. Difatti, come è noto, la RAI, per delega e con il contributo di 1550 milioni da parte della Presidenza del Consiglio, cura la realizzazione di una nutrita serie di trasmissioni quotidiane per l'estero, servendosi, per la stesura dei testi, di giornalisti (o sedicenti tali) italiani

tratti dall'affollatissimo parco degli scriba di regime che l'ente radio-televisivo di Stato mantiene, e come *speakers* di elementi originali dei paesi cui le varie trasmissioni sono dirette. Ho apprezzato, e mi è tornato gradito, il suo risentimento, onorevole ministro. Ho cercato veramente di avere da lei la conferma di una mia certezza. Ella, a pochi giorni dal suo insediamento, cercò di precisare in pochi punti essenziali la politica del turismo: pertanto, ella deve assolutamente controllare questo settore di cui ho fatto cenno.

Il meno che si possa pretendere da questa attività, che costa tanto pubblico denaro, è che essa costituisca una effettiva, intelligente, discreta e puntuale propaganda in favore dell'Italia e di quanto l'Italia ha interesse a far conoscere all'estero: un'idea, un prodotto, un libro, un panorama, uno spettacolo, una canzone, un successo dell'economia, una realizzazione dell'industria, una realizzazione politica e sociale, una vittoria sportiva, una manifestazione folcloristica.

Informare sapientemente per suscitare intorno al nostro paese, e mantenere alla temperatura giusta, curiosità, interesse e simpatia: questo dovrebbe fare la RAI per rendere produttori le sue trasmissioni per l'estero. Se così facesse, la gente del turismo e dello spettacolo non avrebbe che da rallegrarsi per i vantaggi diretti e indiretti che trasmissioni così impostate e realizzate non mancherebbero di procurare ai settori interessati.

Purtroppo invece, la RAI, con i condizionamenti politici che subisce non riesce se non raramente a fare qualcosa del genere, provocando alla fine danni di cui anche la gente del turismo e dello spettacolo non può non dolersi. Tanto per fare un esempio, sembra si ritenga che il rievocare e commentare per onde corte, in 26 lingue diverse, i fatti recenti e lontani della nostra cronaca e della nostra storia inquadrandoli in una prospettiva di centro-sinistra (il prefisso « centro » è del tutto pleonastico) faccia molto *chic* politico e serva egregiamente a consolidare il prestigio della nostra Repubblica nel mondo. Noi invece diciamo che in questo modo alla svalutazione della sterlina, del franco e della peseta e alle altre restrizioni in atto si aggiungono le balordaggini che la RAI diffonde ad onde corte e che fanno circolare all'estero una immagine dell'Italia non autentica e tutt'altro che attraente.

Ho così concluso, onorevole ministro, il mio modesto e sentito intervento, sicuro che esso troverà nel suo animo profonda ricezione. Grazie.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1969

PRESIDENTE. È così esaurito l'esame degli stati di previsione della spesa dei Ministeri del turismo e spettacolo, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile e dei trasporti.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che la seguente proposta di legge è deferita alle Commissioni riunite II (Interni) e XIV (Sanità) in sede referente:

BOFFARDI INES: « Proroga al 31 dicembre 1970 dei termini previsti dalla legge 6 agosto

1966, n. 625, e della legge 13 ottobre 1969, n. 843, in materia di assistenza degli invalidi civili » (2069) *(con parere della V e della XIII Commissione)*.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO