

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

20.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (<i>Testo unificato approvato dal Senato</i>) (1555)	155
PRESIDENTE	155, 160, 171, 173
ALESSANDRINI	166
BATTISTELLA	160, 166
BELCI, <i>Relatore</i>	155, 171
BIANCHI GERARDO	165, 166
CARADONNA	170
DAGNINO	167
DAMICO	168
SINESIO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	172
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	165, 172
Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
Orario di lavoro del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1688)	173
PRESIDENTE	173

Discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (*Testo unificato approvato dal Senato*) (1555).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane », già approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 29 maggio 1969.

L'onorevole Belci ha facoltà di svolgere la relazione.

BELCI, *Relatore*. Il disegno di legge n. 1555, oggi al nostro esame, è stato approvato il 29 maggio di quest'anno dal Senato e trae origine dall'esame congiunto del disegno di legge n. 300 — che è a sua volta uno stralcio di un precedente decreto-legge riguardante provvedimenti per l'economia nazionale — e della proposta di legge d'iniziativa dei Senatori Maderchi ed altri n. 339. Il testo unificato del disegno e della proposta di legge è il risultato di un esame approfondito e di studi laboriosi da parte della VII Commissione del Senato e di una sottocommissione, testo unificato che fu poi approvato in Aula dopo ampio dibattito. Con questo testo, si sono sostanzialmente modificati i criteri che erano alla base sia del disegno che della proposta di legge originari.

La seduta comincia alle 9,40.

MAROCCO, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Infatti, per quanto riguarda il disegno di legge, vi è stata la rinuncia pregiudiziale della delega a legiferare chiesta dal Governo e si è riconosciuta la competenza, in materia di concessione, ai comuni; mentre per alcuni elementi presenti tanto nel disegno che nella proposta di legge, si è addivenuti ad alcune modifiche importanti che ora riassumerò. La prima riguarda l'abbassamento del limite dei complessi urbani che possono fruire del contributo dello Stato per la costruzione di una metropolitana: limite che, previsto sia nel disegno che nella proposta di legge in 800 mila abitanti, è stato abbassato a 400 mila. Un'altra modifica di rilievo riguarda l'aumento del contributo dello Stato dal 4 per cento al 6 per cento per 30 anni, con il raddoppio dell'impegno finanziario che, previsto dal disegno e dalla proposta di legge in 180 miliardi, è stato portato a 360.

L'esame ha dato vita in Aula, oltre che in sede di Commissione, ad un dibattito molto ampio, che certamente si riprodurrà anche in questo ramo del Parlamento, dibattito che, sui temi generali che sono connessi con la costruzione delle metropolitane nel nostro paese, ha fatto soprattutto riferimento alla imponenza del fenomeno dell'urbanesimo e allo sviluppo della motorizzazione, due fenomeni che hanno, come è noto, creato una congestione notevole nei grandi centri urbani. Siamo giunti ad un livello tale di congestione nei trasporti urbani da produrre insicurezza per i cittadini, da un lato, e dall'altro costi molto elevati per i trasporti stessi sia per i singoli cittadini che per le aziende la quali gestiscono tali trasporti per la collettività.

Nel dibattito si è sottolineata anche la stretta connessione che intercorre tra la pianificazione urbanistica e il sistema dei trasporti nelle aree metropolitane; inoltre, si è fatto riferimento alla esigenza — che noi abbiamo più volte sottolineato in questa Commissione, durante la discussione dei bilanci e durante la discussione di particolari disegni di legge — di un coordinamento nel sistema dei trasporti individuali e collettivi nelle aree urbane, denunciando, sia da parte della opposizione che da parte della maggioranza, le carenze riscontrate nello sviluppo delle aree metropolitane nel nostro paese. Tra queste carenze è emersa, con una notevole convergenza di valutazioni in seno ai gruppi del Senato, l'assenza di una autorità dei trasporti, la cui collocazione istituzionale, soprattutto per quel che riguarda le metropolitane, appare essere necessariamente quella a livello regionale. È

emerso quindi un nesso evidente anche tra questa esigenza di una autorità coordinatrice dei trasporti e il problema dell'ordinamento regionale.

Notevole attenzione è stata poi dedicata, come è evidente, al problema del finanziamento per la costruzione e per la gestione delle metropolitane, aspetto che appare a sua volta connesso con quello della crisi della finanza locale. Anche in questa occasione, infatti, la finanza locale è chiamata, per una parte, a sostenere cospicui oneri in materia di trasporti, senza che i comuni partecipino in maniera adeguata alle entrate derivanti dal settore automobilistico.

La discussione che si è svolta al Senato ha fatto altresì riferimento alle previsioni del piano quinquennale, per quanto riguarda i trasporti urbani, previsioni richiamate al paragrafo 129 del programma nazionale di sviluppo e che indicano alcuni indirizzi sui quali si è formato un vasto consenso nell'ambito del dibattito svoltosi nell'altro ramo del Parlamento. Questi indirizzi si riferiscono allo stretto collegamento intercorrente tra la politica dei trasporti urbani e la pianificazione urbanistica; al collegamento tra i diversi mezzi di trasporto pubblici e privati; alla necessità, già richiamata, di una riforma della finanza locale che assicuri il finanziamento al settore dei trasporti; ad una politica di contributi statali vincolati alla attuazione di singoli programmi, come il disegno di legge che stiamo ora esaminando; alla esigenza di una autorità dei trasporti, anche in attesa del nuovo ordinamento regionale e alla competenza degli enti locali in materia, che dovrebbe rimanere inalterata. Questi sono stati temi generali riferiti al programma di sviluppo toccati nel dibattito e che io mi limito a riassumere. Si è anche notato, in quella discussione, come è avvenuto nella discussione in sede di piano quinquennale di sviluppo, che la quota di investimenti per i trasporti urbani, sul totale della quota prevista per i trasporti, è modesta. Si è previsto infatti, per i trasporti urbani, un investimento di 150 miliardi, pari al 3,4 per cento dei trasporti in generale.

È stata ancora sottolineata — enuncio i temi, evidentemente per stimolare la discussione — l'urgenza di recuperare il ritardo nel quale il nostro paese si trova nella costruzione di metropolitane, rispetto a paesi stranieri con analogo livello di sviluppo. In proposito, infatti, l'Italia si trova al decimo posto nel mondo e all'ottavo in Europa, con un totale di chilometri 37,2 costruiti, concentrati a Roma,

Milano e Napoli. Si è rilevato altresì come le metropolitane siano l'asse fondamentale dell'intero sistema dei trasporti urbani e siano determinanti per due motivi di fondo: lo spostamento rapido di masse attraverso un mezzo sicuro ed economico e il decentramento dello sviluppo urbano. Va rilevato ancora che la metropolitana non deve essere in concorrenza, ma deve essere coordinata con i trasporti in superficie quando, come deve avvenire, essa percorre territori con elevata e uniforme densità di popolazione.

Sul piano legislativo, le tre metropolitane esistenti hanno tre origini diverse: quella di Roma è nata con una legge speciale, successivamente rifinanziata, con concessione dello esercizio alla società Stefer per conto dello Stato; quella di Milano è sorta senza il contributo dello Stato e in regime di concessione comunale; la Napoli-Portici appartiene alla rete delle ferrovie dello Stato. Ma è noto che vi sono progetti in corso in altre grandi città, in particolare a Torino, Bologna, Firenze e Venezia, per la costruzione di nuove metropolitane.

Per quanto riguarda le caratteristiche di questo strumento di comunicazioni urbane, esse sono innanzi tutto determinate da un elevato costo di costruzione. Si è calcolato che il costo unitario sia di 5 miliardi al chilometro, ma c'è chi asserisce che questa cifra non è sufficiente. Si rende quindi necessario per questo tipo di costruzioni, così come per altre opere pubbliche, un cospicuo contributo da parte dello Stato per la copertura degli oneri degli enti locali ai quali compete la concessione.

Il testo che il Senato ha approvato, dopo l'accennato lavoro di elaborazione e di unificazione del disegno e della proposta di legge, definisce innanzitutto la fisionomia della linea metropolitana e precisa cosa si intende per ferrovia metropolitana: cioè un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

Sempre in materia di normativa, il testo unificato stabilisce — ed è questo un punto molto importante anche sul piano politico — il diritto dei comuni o dei consorzi di comuni alla concessione per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie metropolitane. La concessione per l'esercizio è prevista solo in favore

di enti pubblici ovvero di società a prevalente capitale statale.

Il testo prevede quindi uno snellimento delle procedure per l'approvazione dei progetti, che avverrà tramite la commissione istituita dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, e inoltre da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano, nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Quello che mi pare importante è che il parere favorevole di questa commissione sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. È una procedura, questa, che tende a realizzare con sollecitudine le opere finanziate e progettate e ad eliminare, per il settore in questione, il fenomeno dei residui passivi, così elevato nel nostro paese in materia di spese per opere pubbliche.

Per quanto attiene alle espropriazioni, il testo trasmesso dal Senato fa riferimento alle norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 ed impone un vincolo triennale, dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima, sui fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia.

La parte che si riferisce ai finanziamenti per la costruzione delle metropolitane prevede un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie a quei comuni o consorzi di comuni o complessi urbanistici che abbiano una popolazione complessiva non inferiore a 400 mila abitanti. Come ho già rilevato all'inizio, il testo del governo ed anche la proposta Maderchi, fissavano il limite minimo ad 800 mila abitanti; dopo l'esame e la discussione del Senato si è scesi a 400 mila abitanti. È stato un punto molto discusso e ci sono state varie posizioni. Vi era chi riteneva che il livello di 800 mila abitanti fosse una misura realisticamente rapportata alla situazione attuale delle grandi città del nostro paese al di sotto del quale è inutile costruire le metropolitane; vi era chi riteneva che, fissando questo « tetto » si potevano escludere dei nuclei abitati, dei complessi urbanistici che, pur non avendo un livello di popolazione così elevato, possono avere caratteristiche tali da richiedere comunque la costruzione di metropolitane; c'era, infine, chi sosteneva l'opportunità di non porre

alcun riferimento assoluto in termini di popolazione e di lasciare invece libertà di scelta al Comitato interministeriale per la programmazione nell'indicare le priorità in materia di metropolitane nel nostro paese. Alla fine è prevalsa la tesi, sia in Commissione che in Aula, di riferirsi ad una popolazione complessiva non inferiore ai 400 mila abitanti.

Il meccanismo finanziario ha portato dal 4 al 6 per cento il contributo annuo dello Stato per 30 anni, grosso modo caricando per il 70 per cento le spese necessarie allo Stato e il rimanente 30 per cento ai concessionari. A questi ultimi è consentito di contrarre mutui a lungo termine e di far ricorso a prestiti obbligazionari, per cui si fa riferimento alla legge sulle autostrade ed al « fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, con una integrazione prevista dall'articolo 9 del disegno di legge in esame. Il Comitato amministratore del fondo centrale di garanzia è integrato, per la gestione separata più sopra prevista, da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni o delle società o enti concessionari in sostituzione del rappresentante degli enti concessionari di autostrade.

Lo stesso disegno di legge contiene poi le norme per la stipulazione dei mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano e con altri istituti di credito indicati nell'articolo 5, nonché le norme per la emissione delle obbligazioni e per i contributi di miglioria e prevede opportune agevolazioni fiscali, sempre con riferimento alla legge sulle autostrade.

Il contributo previsto all'articolo 9 ammonta complessivamente a 360 miliardi di lire, con un impegno massimo di 12 miliardi annui a partire dal 1969 fino al 2005, con una quota crescente a partire dagli anni dal 1969 al 1976 di 1.500 milioni annui fino a raggiungere i 12 miliardi annui negli anni dal 1976 al 1998, e decrescente da quella quota fino al 2005.

Vi è stato un raddoppio della erogazione e della cifra che era stata inizialmente indicata dal governo e dalla stessa proposta di legge Maderchi ed è questa una conseguenza della elevazione del contributo annuo dello stato dal 4 al 6 per cento. Questo complesso di disponibilità porta alla possibilità di costruire opere per 200 miliardi. Evidentemente la spesa è molto più alta perché si riferisce al costo del danaro per i mutui da attingere, così che si prevede un aumento del

fondo di garanzia, cui ho fatto precedentemente riferimento, di 24 miliardi.

L'articolo 10 assicura la copertura dello onere derivante dalla legge in esame, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno 1969, con una corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno. La somma di lire 4.500 milioni si riferisce alle lire 1.500 milioni di contributo per il 1969 ed alle lire 3.000 milioni per il 1970.

Le disposizioni finali della legge si riferiscono ai poteri di vigilanza che spettano alla amministrazione governativa sui pubblici servizi di trasporto in base alle leggi vigenti. I programmi di esercizio e le tariffe saranno determinati nei modi previsti per gli altri trasporti pubblici urbani.

Il testo del disegno di legge, come si vede, è abbastanza dettagliato; venne discusso se emanare oppure no un regolamento di esecuzione della legge. Dirò che venne stabilito che questo regolamento di esecuzione, non proprio estremamente necessario, venisse emanato; si prevede che esso sia emanato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e del bilancio e della programmazione economica.

Un ultimo punto riguarda la disposizione transitoria che si riferisce al comune di Roma. All'articolo 12 si dice, a questo riguardo, che resta in vigore la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e successive modificazioni ed integrazioni, limitatamente alle disposizioni concernenti la costruzione di un primo gruppo di opere della linea di ferrovia metropolitana, indicata come linea A, da piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni e Osteria del Curato. Ciò significa che per questo gruppo di opere si dovrà fare riferimento non al provvedimento ora al nostro esame, ma ad integrazioni delle leggi speciali per la città di Roma, mentre per le altre linee B, C e D, si farà riferimento alla legge generale per la costruzione di metropolitane.

Dopo l'approvazione del provvedimento, da parte del Senato, come spesso avviene, si sono avute varie rimediazioni ed è sorto qualche problema. Sono giunti, anche per iscritto con circolari indirizzate a tutti i colleghi, vari suggerimenti che comunque servono quale materia di discussione e che — come dirò alla fine di questo mio intervento — possono portarci all'opportunità di introdurre miglioramenti alla legge, anche se vi è qual-

che preoccupazione per ogni modifica del provvedimento rispetto al testo proveniente dal Senato.

Ma mi pare, dato comunque che, dopo il parere favorevole condizionato alla modifica della copertura da parte della Commissione bilancio, il provvedimento dovrà tornare necessariamente al Senato per la definitiva approvazione, che sia opportuno farsi carico di questi problemi. A giudizio del relatore, però, bisogna farsene carico nello spirito di una eventuale integrazione e perfezionamento del provvedimento e non di una modifica dei criteri di fondo che il Senato ha posto e che sono stati il frutto, se non del consenso generale, quanto meno di un reciproco contributo tra i vari gruppi politici della maggioranza e dell'opposizione dell'altro ramo del Parlamento.

Queste rimediazioni si riferiscono, per un primo aspetto, ai consorzi dei comuni. C'è un parere del Consiglio di Stato secondo il quale — e non mi pare ci sia margine di discussione — un comune non può fare concessioni al di fuori del proprio ambito. Quindi ci potremmo trovare, lasciando la facoltà ai comuni di costituire consorzi, di fronte al rifiuto di uno dei comuni di partecipare al consorzio che deve dare la concessione della metropolitana all'azienda o alla società a prevalente capitale pubblico e, conseguentemente, nella singolare situazione di non potere effettuare la costruzione di una metropolitana che vada al di là del territorio del comune capoluogo, mancando appunto la volontà concorrente di un comune conterminante con questo un unico complesso urbanistico. Si pone quindi il problema, qualora questa eventualità venga a determinarsi, di dare vita a consorzi obbligatori.

Si ripropone anche il problema, nel caso che nel comune capoluogo vi sia una azienda municipalizzata che gestisce i trasporti di superficie, di rendere obbligatoria la concessione alla stessa azienda della gestione della metropolitana, al fine di un migliore coordinamento dei trasporti; o comunque di stabilire che, in questo caso, la gestione dei trasporti in superficie e di quelli in sotterranea debba essere affidata ad un'unica azienda per ragioni di coordinamento. Al Senato questo problema è già stato discusso ed è stato risolto negativamente, nel senso di lasciare libertà di scelta ai comuni o ai consorzi di affidare la concessione all'azienda municipalizzata esistente o di costituire appositamente una nuova azienda. I sostenitori di questa seconda ipotesi si rifanno alla op-

portunità di lasciare ai comuni o ai consorzi la possibilità di scegliere lo strumento che riterranno migliore; gli altri alla esigenza di attuare in concreto un coordinamento fra trasporto sotterraneo e trasporto in superficie.

Altro punto, indicato in queste rimediazioni, è quello della inclusione delle metropolitane nei piani regolatori dei comuni, problema molto rilevante perché la mancanza dell'indicazione della metropolitana nei piani regolatori può dar luogo a notevoli inconvenienti. Altro argomento che è stato richiamato alla nostra attenzione è quello — sia permanendo il tetto dei 400.000 abitanti, sia modificandolo, sia non facendo riferimento ad alcun tetto — della opportunità, anche in coerenza con le esigenze della programmazione, di prevedere la competenza del CIPE a fissare la priorità nella indicazione delle città aventi necessità di attingere al contributo dello Stato per costruire ferrovie metropolitane. Allo stato, invece, l'articolo 3 prevede che i contributi vengono concessi dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro. Trattandosi di un problema molto rilevante a tutti gli effetti — del coordinamento dei trasporti e di una politica urbanistica in generale — a me sembra che sarebbe opportuno demandare i criteri di priorità al CIPE.

Vi sono poi altri problemi che sono riemersi dopo l'approvazione del disegno di legge da parte del Senato; sono riaffiorate anche preoccupazioni in seno al Governo, delle quali vi parleranno meglio di me gli onorevoli sottosegretari presenti. Una preoccupazione è stata espressa dal Ministero dell'interno, relativa al fatto che, malgrado il contributo dello Stato, indicato nella misura del 6 per cento, i grandi comuni dovranno sopportare un onere tutt'altro che trascurabile in condizioni di bilancio, come è noto, molto pesanti. D'altra parte, invece, il Ministero del tesoro vorrebbe ridurre il contributo dal 6 al 5 per cento, aumentando in tal modo il numero di chilometri che si potrebbero costruire con la stessa cifra di 360 miliardi, ma accrescendo ancor di più in tal modo l'onere gravante sugli enti locali.

Queste preoccupazioni — evidentemente opposte, perché esaminate secondo il punto di vista di amministrazioni diverse — e tutti questi temi che sono stati brevemente da me richiamati alla vostra attenzione con il proposito di stimolare tra noi la discussione, mi convincono della necessità di non modificare i criteri di fondo fissati dal Senato, che sono il risultato di un lavoro di sintesi e che rap-

presentano indicazioni di massima ormai acquisite sia dalle forze politiche che dai numerosi enti ed associazioni interessati alla questione. Dovremmo, in conclusione, apportare solo quelle modifiche che servano a perfezionare il disegno di legge, possibilmente d'intesa tra i vari gruppi così da giungere ad una sollecita approvazione del provvedimento. Questa è la mia preoccupazione e la esortazione che rivolgo agli onorevoli membri della Commissione. Il provvedimento, come del resto è stato riconosciuto sia dal Governo che dalla maggioranza, non potrà certamente risolvere tutti i problemi connessi alla costruzione delle metropolitane nel nostro paese, ma costituisce un primo passo per avviarli a soluzione, possibilmente recuperando quel ritardo nel quale il nostro paese si trova in questo settore. Se modificassimo i criteri di fondo fissati dal Senato, ci assumeremmo la responsabilità di un notevole ritardo nell'approvazione del disegno di legge. Il Senato ha indubbiamente lavorato a lungo e con la notevole collaborazione di tutti, approfondendo ogni termine del problema; modificare quindi i criteri di fondo, significherebbe riproporre al Senato tutta una tematica sulla quale si è già trovata una certa confluenza di opinioni. Con questo invito, concludo la mia relazione auspicando che si possa giungere sollecitamente all'approvazione definitiva del provvedimento.

PRESIDENTE. Comunico che la II Commissione ha espresso parere favorevole, mentre la VI non ha espresso il parere, ma il relativo termine è ormai scaduto. La V Commissione ha espresso parere favorevole, condizionandolo ad una modifica all'articolo 10 del disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BATTISTELLA. Il disegno di legge che viene oggi alla discussione e approvazione alla Camera è stato oggetto di un approfondito dibattito al Senato, in Commissione, Sottocommissione ed in aula come ci ricordava il nostro relatore.

Questo provvedimento legislativo, sulla costruzione di linee ferroviarie metropolitane, come misura per andare incontro ai bisogni, alle esigenze dei trasporti pubblici urbani, è maturato nel quadro di una lunga discussione politica generale che si è sviluppata sulla situazione dei trasporti nel nostro paese ed in particolare sulla drammatica situazione nella quale si trovano da alcuni anni a questa parte i trasporti nei centri urbani.

In questa discussione vi sono stati scambi di vedute, proposte, incontri e scontri di opinioni sugli indirizzi e orientamenti seguiti e da seguire nel campo della politica generale dei trasporti italiani.

Nella stessa nostra Commissione abbiamo avuto incontri e discussioni sugli indirizzi generali con i precedenti ministri dei trasporti, onorevole Scalfaro e onorevole Mariotti. In questo lungo dibattito politico sugli orientamenti portati avanti dai Governi che si sono susseguiti alla direzione del paese, la mia parte politica, in ogni occasione che si è presentata, ha sempre anzitutto espresso la propria opposizione al tipo di indirizzi generali, alla politica che nella pratica ha aggravato la crisi generale in tutti i settori dei trasporti italiani; dalle ferrovie, ai trasporti urbani e suburbani, ai trasporti marittimi, ecc. Noi abbiamo sempre denunciato e sottolineato, dimostrandolo con argomentazioni efficaci, come questa politica ha aiutato indiscriminatamente l'iniziativa privata, soffocando ogni possibilità di un regolato e uniforme sviluppo dei trasporti, producendo ed aggravando gli squilibri economici e sociali, producendo ed aggravando gli squilibri e le capacità tra le imprese private e quelle di iniziativa pubblica. Non ci siamo limitati ad una sterile denuncia delle cose che non vanno, a causa degli errati indirizzi generali. La mia parte politica ha anche sempre avanzato concrete proposte e suggerimenti: in particolare a proposito della situazione dei trasporti urbani abbiamo sempre sottolineato con forza che questo è il problema dei problemi della crisi generale dei trasporti italiani da cui bisogna partire.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge, oggi al nostro esame, potrebbe apparire, ad un esame superficiale, come l'inizio di una fase nuova e di rottura con la politica condotta nel passato. Potrebbe apparire che finalmente il Governo si accinga a mutare gli indirizzi generali nel campo dei trasporti. È veramente così? Assistiamo ad un mutamento radicale dei vecchi ed errati indirizzi generali nel campo dei trasporti? Sono domande che richiedono una chiara e responsabile risposta per non creare equivoci, confusioni, illusioni ed inganni.

Nel dibattito svolto al Senato, da parte di alcuni rappresentanti della maggioranza si è espresso un giudizio entusiasta dell'iniziativa del Governo che oggi è al nostro esame. Qualcuno ha addirittura affermato che con questo provvedimento si vuole andare incontro alle esigenze dei trasporti delle grandi città.

Noi diciamo subito, con serietà e responsabilità, che non siamo di questo parere e non vediamo ancora un mutamento serio dei vecchi ed errati indirizzi, non vediamo uno sforzo concreto, per affrontare in modo nuovo i bisogni di mobilità che hanno le nostre grandi città. Aggiungiamo che con questo giudizio, non vogliamo ignorare e nemmeno sottovalutare gli aspetti positivi, le cose nuove, un processo nuovo che viene avanti.

Non abbiamo esitazione nell'affermare che nel disegno di legge al nostro esame vi sono cose nuove e indirizzi nuovi. Nel dibattito sulla politica dei trasporti avvertiamo pure un processo che sta sviluppandosi e maturandosi anche all'interno degli stessi gruppi della maggioranza. Le idee per correggere i vecchi indirizzi e per avviarsi verso una riforma anche nel campo dei trasporti, si affermano e si diffondono sempre di più, ma a me pare che esaminando attentamente il disegno di legge in discussione si possa dire che siamo ancora lontani dall'avviare concretamente questi nuovi indirizzi sulla giusta strada della riforma dei trasporti italiani.

Le cose nuove, gli aspetti positivi presenti nel provvedimento al nostro esame, sono molto pochi. È vero: finalmente il Governo (ed è un fatto nuovo) di fronte alla drammatica situazione dei trasporti delle grandi città, ed in ottemperanza a quanto prescritto nel capitolo relativo ai trasporti del piano quinquennale (in notevole ritardo nella sua attuazione) è entrato nell'ordine di idee di dare contributi finanziari statali per la costruzione di linee ferroviarie metropolitane.

Credo anche che si possa affermare che (almeno nelle intenzioni) con questa legge si vuole porre termine all'emanazione di leggi speciali per questa o quella città, di provvedimenti parziali, come è avvenuto fin'ora, senza affrontare seriamente il problema nel suo complesso e organicamente.

Voglio ricordare a questo proposito, che lo Stato italiano per la sola metropolitana di Roma in quest'ultimo periodo di tempo ha varato ben 8 leggi speciali, e nonostante questo la situazione di questa metropolitana è andata sempre più aggravandosi, tanto che oggi la situazione ci deve preoccupare seriamente perché il nodo è venuto al pettine e non è più possibile evadere il problema.

È pur vero che con il provvedimento al nostro esame, si compie un primo passo per affrontare il grosso problema di un sistema di ferrovie metropolitane con l'intervento dello Stato, come noi da tempo abbiamo sollecitato. Il problema dei trasporti delle grandi città

non può più essere lasciato ai comuni, che come è noto non hanno mezzi per fronteggiare le esigenze della mobilità che la situazione di oggi richiede. Noi riteniamo che le metropolitane rappresentino davvero un mezzo di politica di sviluppo urbanistico, di decentramento dello sviluppo stesso delle aree metropolitane. Avviare a soluzione il problema di un sistema di ferrovie metropolitane, cioè un sistema che provochi un dirottamento in sotterranea del trasporto di collettività nell'ambito delle grandi città, è un'esigenza dei nostri tempi; le ferrovie metropolitane sono un sistema di trasporto valido, ma quando si affronta questo problema occorre anche provvedere al coordinamento con i trasporti in superficie ed in particolare con le ferrovie, i *terminals*, gli aeroporti, ecc. È questa, a nostro parere, una via giusta che si deve imboccare per affrontare i grossi problemi dei trasporti pubblici dei centri urbani.

Onorevoli colleghi, noi sappiamo che per arrivare a far affermare ed attuare una linea politica di questo tipo, lo scontro da superare con le forze che si oppongono è grosso. Occorre perciò una forte volontà politica ed una costante tenacia nel condurre questa battaglia.

Sappiamo pure, onorevoli colleghi, che per arrivare a questo timido ed insufficiente provvedimento c'è stato un lungo travaglio e degli scontri politici con coloro che all'interno della maggioranza difendono ancora ad oltranza la politica liberalistica nel campo dei trasporti. Sono coloro che hanno sostenuto nel passato la politica autostradale, lo sviluppo della motorizzazione e della diffusione del mezzo di trasporto individuale. Queste forze, che si sono sempre opposte e si oppongono tuttora alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto, si oppongono in particolare alla precedenza del trasporto pubblico collettivo nel confronto del trasporto privato.

Questo scontro e questo travaglio sugli indirizzi e orientamenti generali è presente anche nell'elaborazione del provvedimento che stiamo esaminando; voglio ricordare solo due episodi.

Il primo riguarda le vicende contraddittorie del disegno di legge relativo alle metropolitane. Il secondo riguarda la rielaborazione ed il mutamento dei contenuti dello stesso disegno di legge approvato al Senato.

È noto a tutti che la prima iniziativa legislativa in materia fu il disegno di legge n. 181; successivamente è stato presentato il famoso decretone. In modo straordinario ed inconsueto le due iniziative vennero poi ritirate. Credo che la ragione politica per la

quale il Governo ritirò i provvedimenti presentati sia assai chiara. I provvedimenti che il Governo intendeva portare avanti non mutavano minimamente le sue vecchie posizioni, non tenevano conto delle gravi ed inderogabili esigenze dei trasporti delle grandi città; essi erano osteggiati e combattuti non solo da noi, ma anche dagli amministratori degli enti locali e da alcune forze politiche della stessa maggioranza. Ripeto: i provvedimenti furono ritirati in modo straordinario ed inconsueto e ciò dimostra l'esistenza di confusioni e di contraddizioni e di spinte nuove, esistenti nella stessa maggioranza di Governo.

Finalmente dopo tanti mesi di incontri, di trattative e scontri politici oggi siamo arrivati a questo provvedimento, che nel dibattito svolto al Senato è stato elaborato e sostanzialmente corretto nei suoi contenuti originali. Se non erro è un fatto nuovo anche questo, è cioè la prima volta che il Governo accetta dei mutamenti sostanziali nelle sue proposte di provvedimenti legislativi nel campo dei trasporti.

A nostro parere, comunque le correzioni apportate a seguito del dibattito svoltosi al Senato, pur riconoscendo che non sono di poco conto, non sono ancora sufficienti. È vero che si è raddoppiato il contributo finanziario dello Stato, portandolo da 180 a 360 miliardi e si è elevato dal 4 al 6 per cento il contributo per mutui annuali per 30 anni; che si è eliminato l'obbligo di stabilire le tariffe in misura tale da assicurare ad ogni costo il pareggio di gestione delle aziende; che per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie metropolitane si è affermato il principio della competenza dei comuni o dei consorzi di comuni; che si è ridotto il numero minimo degli abitanti del comune o degli agglomerati di comuni che possono beneficiare del contributo, portandolo da 800 mila a 400 mila.

Sono modifiche interessanti che non vogliamo ignorare perché esse hanno migliorato il disegno di legge, ma altre modifiche e miglioramenti rimangono a nostro avviso da apportare, se vogliamo veramente fare il primo passo e cominciare bene senza perdere tempo: sottolineo in particolare senza perdere altro tempo.

Onorevoli colleghi, siamo già molto in ritardo, abbiamo perso alcuni decenni nel trascurare il problema dei trasporti delle grandi città. Non credo che abbia bisogno di dilungarmi in considerazioni sullo stato attuale del traffico dei centri urbani e sulle dannose conseguenze di carattere economico e sociale e sulla stessa vita dei cittadini. Dissi in una

riunione precedente della nostra Commissione — e ripeto oggi quel giudizio — che la politica dei trasporti portata avanti dai Governi che si sono susseguiti alla direzione del paese, ha distrutto il moderno mezzo di trasporto. Oggi nell'epoca delle conquiste spaziali, nell'epoca degli aerei supersonici e dei treni ultraveloci, nel nostro paese siamo arrivati all'assurda situazione del ritorno alla velocità del calesse e della carrozzella di mezzo secolo fa. Si è arrivati alla paralisi del traffico e della circolazione, e tutto ciò in netto contrasto con le esigenze del progresso.

Onorevoli colleghi, siamo in notevole ritardo anche rispetto all'attuazione delle stesse previsioni del piano quinquennale.

È noto a tutti che nella stessa relazione previsionale del bilancio 1969 si denunciava che nei primi 3 anni del piano si sono effettuati investimenti (per l'intero settore dei trasporti) nella misura solo del 38 per cento rispetto alle previsioni; e tale percentuale va abbinata all'11 per cento per il settore dei trasporti urbani.

Il ritardo non è casuale, vi è una precisa volontà e responsabilità del Governo nel continuare con la vecchia politica che ha messo in crisi ed ha paralizzato tutti i settori dei trasporti italiani.

La posizione del Governo è persino in ritardo nell'accogliere i suggerimenti e gli inviti che vengono dalle forze monopolistiche che hanno imposto al nostro Governo la politica passata. La recente conferenza della circolazione del traffico tenuta a Stresa, e che noi sappiamo voluta, sostenuta ed appoggiata dalla FIAT, dalla Pirelli, e da altri gruppi monopolistici, ha suggerito iniziative molto più avanzate rispetto a quelle che si traducono nell'attuale politica del Governo.

È stato detto in questa conferenza che è l'automobile che deve adeguarsi alla città, e non la città all'automobile. È stato detto che bisogna respingere l'ambigua forma che la libertà del cittadino è anche quella di scegliere il mezzo di trasporto che più gli aggrada, quando nell'attuale situazione la dittatura dell'automobile sulla città spesso attinge a moventi di prestigio personale, e non a quelli dell'utilità collettiva.

L'ingegnere Augusto Clerici che è stato uno dei relatori e coordinatore delle Commissioni di studio a Stresa, a proposito dell'organizzazione dei sistemi di trasporto in relazione allo sviluppo delle aree metropolitane, sotto il profilo tecnico ed economico, ha detto che la soluzione efficace e razionale per uscire dalla confusione è da ricercare in altre dire-

zioni, anche necessariamente fuori dell'attuale ordinamento. Occorrerà ad esempio — ha precisato — concepire nuove strutture politico-amministrative dotate di giurisdizione funzionale anziché territoriale; occorrerà pensare al modo di separare la proprietà delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto pubblico dal servizio che esse sono chiamate a rendere nelle aree metropolitane, attribuendo il momento decisionale al giusto livello di rappresentanza politica ed il momento esecutivo ad aziende spogliate di ogni e qualsiasi potere di scelta.

Onorevoli colleghi, tutte queste cose vengono dette, ripeto, da una conferenza promossa dall'ACI, ma voluta e sostenuta dai gruppi monopolistici dell'automobile, della gomma e del cemento.

Come vediamo, ogni tutti riconoscono che il nostro paese è in serio ritardo con la sua politica per assicurare una rapida mobilità al servizio dell'uomo e dei suoi bisogni.

A queste considerazioni critiche i rappresentanti della maggioranza potrebbero obiettare e sostenere che il disegno di legge in esame tende proprio a raggiungere gli obiettivi a cui mi son richiamato.

Noi sosteniamo con piena coscienza e consapevolezza che questo provvedimento non solo è insufficiente per sé, ma ancora una volta non è inteso ad affrontare seriamente i problemi. Non siamo solamente noi ad esprimere questo giudizio sul provvedimento: nello stesso dibattito svolto al Senato sia il relatore che lo stesso onorevole Mariotti, allora Ministro dei trasporti, nel concludere in dibattito hanno ammesso che il provvedimento non è quello che avrebbero desiderato, e di cui avremmo bisogno, da tutti i punti di vista. Oggi lo stesso nostro relatore, onorevole Belci, nel sostenere la necessità di approvare rapidamente questo provvedimento, ha proposto una serie di emendamenti migliorativi. Su questo punto noi siamo pienamente d'accordo e ci batteremo in questo senso.

Esaurite alcune considerazioni di ordine politico sugli indirizzi generali, voglio ora addentrarmi in qualche considerazione di merito sul provvedimento; altri compagni del mio gruppo interverranno in seguito su altre questioni.

La prima considerazione critica che mi sembra doveroso fare è quella del finanziamento e dei suoi limiti. Io non sono un tecnico dei trasporti, cerco però di leggere e di apprendere ciò che dicono e sostengono i tecnici. Si dice, ad esempio, che il costo medio di costruzione per chilometro di metropoli-

tana si aggira sui 5-6 miliardi. È noto che tra le modifiche introdotte dal Senato al primitivo disegno di legge, vi è anche quella per cui anche le linee *B*, *C* e *D* della metropolitana di Roma dovranno essere finanziate con l'attuale provvedimento. È noto che queste linee raggiungono circa 70 chilometri: ebbene, la sola realizzazione di tali linee metropolitane assorbirà il finanziamento totale previsto dall'attuale disegno di legge. A nostro parere, invece, il problema della metropolitana romana deve essere risolto autonomamente, e con carattere di estrema urgenza.

A prescindere da questa nostra opinione io voglio porre ai due Sottosegretari presenti alcune domande e li prego vivamente di rispondermi in modo possibilmente preciso. Come pensa il Governo di contribuire concretamente all'ampliamento delle metropolitane di Milano e di Napoli, se la metropolitana romana sarà ammessa ai benefici disposti dal provvedimento in esame e se non si aumenterà il contributo statale? Come pensa il Governo di prendere in considerazione le richieste già avanzate di contributi statali per la costruzione di metropolitane a Torino, Genova e Firenze? Come pensa il Governo di realizzare concretamente le enunciazioni e gli impegni presi dall'onorevole Mariotti, allora Ministro dei trasporti, davanti a questa nostra Commissione, in merito alla costruzione di linee metropolitane per il collegamento rapido tra gli aeroporti di Fiumicino, Linate e Malpensa, con i rispettivi centri cittadini, compito al quale lo Stato — egli disse — non può sottrarsi?

Come vediamo, onorevoli colleghi, il fabbisogno, le esigenze del nostro paese sono numerose ed inderogabili; non è più possibile ignorare questi problemi come si è fatto in questi ultimi 20 anni, per cui oggi è necessario orientarsi coraggiosamente e decisamente anche verso adeguati finanziamenti.

Quando noi oggi riproponiamo queste esigenze non vorremmo che da parte di colleghi della maggioranza ci si accusasse di demagogia, perché è questo un vecchio discorso ormai logoro: non abbiamo mai chiesto e non chiediamo oggi la moglie ubriaca e la botte piena.

Come pure non vorremmo che ci si rispondesse che siamo tutti d'accordo sui problemi che poniamo, ma che bisogna tener conto delle reali possibilità finanziarie, del paese che non ha grandi disponibilità. Sono argomenti, questi, usati nel passato ma che non hanno mai avuto un fondamento, trattandosi solo di pretesti.

Se in Italia c'è una carenza, questa carenza, in particolare a proposito della politica nel campo dei trasporti, è la mancanza di volontà politica nell'utilizzare le risorse di cui dispone la nazione per soddisfare le esigenze della collettività. È una carenza di volontà nelle scelte politiche nel campo degli investimenti.

Il Parlamento sta esaminando proprio in questo periodo il bilancio dello Stato per il 1970; è perciò questa l'occasione — se non manca una effettiva volontà politica — per reperire i necessari mezzi finanziari atti ad affrontare coraggiosamente i grossi problemi dei trasporti pubblici dei centri urbani.

Con la volontà politica si possono superare molte difficoltà. Il passato ed il presente ci hanno insegnato che quando il Governo vuol fare, trova i mezzi finanziari. Tutti ricordiamo che nel periodo della ricostruzione post-bellica e del miracolo economico lo Stato italiano nel campo degli investimenti per la realizzazione delle autostrade, è stato molto comprensivo e generoso nei confronti delle grandi aziende, produttrici di autoveicoli e di gomma. Non credo che oggi si possa sostenere che la disponibilità di mezzi finanziari sia minore di ieri. Non voglio tediare i colleghi con molte cifre a questo proposito, voglio solo ricordare che nel settore degli investimenti autostradali il nostro paese ha superato paesi come la Germania e la Francia. Dal 1960 in poi si sono avute infatti in Italia costruzioni di autostrade per la media di 208 chilometri annui, contro i 170 della Germania e i 127 della Francia: in questo campo ci siamo veramente distinti e siamo ai primi posti, mentre invece siamo negli ultimi posti per quanto riguarda gli investimenti a favore dei trasporti urbani, dei trasporti collettivi in generale, salvo regalare miliardi alle gestioni private delle ferrovie e delle linee automobilistiche concesse.

Oggi, sia pure con molto ritardo, a nostro parere è possibile ed è dovere dello Stato e diritto del Parlamento mutare radicalmente i vecchi indirizzi, le vecchie scelte, e trovare i necessari mezzi finanziari per iniziare veramente un'azione concreta con una visuale unitaria delle esigenze inderogabili dei trasporti in genere e delle grandi città in particolare.

Sempre a proposito della possibilità finanziaria del nostro paese, voglio ancora ricordare agli onorevoli colleghi ed in particolare agli onorevoli rappresentanti dei Ministeri del tesoro e dei trasporti, che oggi stiamo assistendo ad un grave e scandaloso fenomeno: la fuga all'estero di ingenti capitali. Si parla

di 2.500 miliardi, in questo ultimo periodo di tempo. Come si vede non mancano i mezzi finanziari, manca invece la volontà di saperli utilizzare in un modo che possa soddisfare le esigenze della collettività.

La seconda considerazione che voglio svolgere ha riguardo alle incongruenze del disegno di legge circa la competenza per la costruzione e per l'esercizio delle ferrovie metropolitane.

La proposta al nostro esame pur riconoscendo la responsabilità e l'iniziativa degli enti locali, parla però anche di possibile concessione ad aziende con capitale misto a maggioranza pubblica. La nostra opinione in merito a questo problema è assai nota e non credo debba qui ricordarla. Voglio però ricordare agli onorevoli colleghi la posizione assunta dalle aziende municipalizzate nel convegno tenuto a Rapallo. Anche in quel convegno il rappresentante del Governo onorevole Sarti, sottosegretario all'interno, aveva sostenuto la necessità di orientarsi verso la costituzione di aziende a capitale misto, ma questa idea è stata respinta dal convegno in modo unitario.

Il disegno di legge oggi ripropone la creazione di aziende a capitale misto, e se venisse accolta questa impostazione si riporterebbe indietro di mezzo secolo la battaglia condotta per un potere pubblico articolato su basi decentrate, caratterizzato dalla partecipazione e dal controllo popolare. L'idea che oggi ci viene proposta sulla possibilità di costituire aziende a capitale misto è un'idea errata ed infelice e a nostro parere deve essere respinta, perché bisogna invece valorizzare e potenziare le competenze e le autonomie degli enti locali. In particolare in materia di costruzione e di gestione di trasporti pubblici, occorre dare una precisa personalità giuridica alle imprese se si vuole davvero che siano gli enti locali a decidere le scelte, le tariffe, la politica delle aziende pubbliche di trasporto.

Esaurite alcune considerazioni di ordine generale sulla politica di indirizzo ed alcune di ordine particolare in merito al disegno di legge, concludo dichiarandomi d'accordo con le proposte avanzate dall'onorevole relatore, in merito alla necessità di approfondire la discussione su questi problemi e di introdurre dei miglioramenti al disegno di legge. A questo proposito il nostro gruppo fa proprie le richieste migliorative che sono venute dalla Federazione nazionale aziende municipalizzate dei trasporti. Noi presenteremo perciò degli emendamenti per rendere il provvedimento

sempre più idoneo a soddisfare le esigenze dei servizi pubblici dei trasporti urbani, per compiere veramente un primo passo verso la soluzione del problema del traffico urbano.

In particolare noi proporremmo che il provvedimento, oltre a lasciare impregiudicata la situazione della metropolitana romana, che necessita di particolari adeguati finanziamenti, disponga la costituzione obbligatoria dei consorzi di comuni; assicuri alle aziende di trasporto in superficie la gestione delle metropolitane, per realizzare il necessario coordinamento; consenta ai comuni la possibilità di espropriare anche le aree per la istituzione di parcheggi di corrispondenza; assicuri che l'assegnazione dei fondi per la costruzione delle metropolitane segua un criterio prioritario, stabilito in sede nazionale dal Comitato interministeriale per la programmazione economica; escluda la necessità di un regolamento di esecuzione della legge (tenuto conto che il disegno di legge ci sembra già completo ed esauriente) che potrebbe creare ritardi in sede di applicazione.

Ho impostato il mio intervento su alcune considerazioni critiche e su alcune proposte concrete, che noi giudichiamo necessarie per migliorare il provvedimento.

BIANCHI GERARDO. Non è certo mia intenzione riprendere il tono e alcune argomentazione del collega onorevole Battistella, perché altrimenti correremmo il rischio di fare una seduta fiume. Vorrei però, poiché egli ha più volte citato il ministro Mariotti per difendere alcune tesi da lui esposte, ricordare all'onorevole Battistella che, proprio in questa sede, l'onorevole Mariotti, parlando delle aziende municipalizzate, ha affermato che la loro situazione doveva essere integralmente rivalutata, perché non si poteva certo continuare perpetuando il sistema di aziende municipalizzate sempre sul punto di rimanere schiacciate sotto un cumulo di debiti. Secondo quanto abbiamo appreso, egli pensava di costituire un ente a carattere nazionale, dipendente dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, a carattere pubblico, per cercare di eliminare i grossi inconvenienti che le aziende municipalizzate creano agli enti locali.

Vorrei quindi ricordare all'onorevole Battistella che le conclusioni del convegno di Rapallo — certamente importanti e autorevoli, come tutti i pareri che ci pervengono da organismi collettivi e collegiali — non debbono farci dimenticare questo altro aspetto

della realtà che ho sopra detto e che deve essere tenuto ben presente.

Se non vogliamo perderci a fare della polemica, a mio avviso il problema predominante è di vedere quali possibilità abbiamo di risolvere il problema nel modo migliore. Su questa linea — rifacendomi alla ottima relazione dell'onorevole Belci — vorrei perciò esprimere alcune osservazioni in merito al disegno di legge al nostro esame, che è il frutto di un lavoro veramente lodevole compiuto dal Senato. A me pare che noi dovremmo cercare di tenere presenti soprattutto i problemi a cui l'onorevole relatore ha accennato: la facoltà dei comuni di aderire o meno ai consorzi; la necessità dell'inserimento delle ferrovie metropolitane nei piani regolatori (in proposito presenterò un emendamento); la costruzione di ampi parcheggi all'inizio delle linee, questione — questa — essenziale se si vuole ottenere il risultato di tenere le automobili lontane dai centri nevralgici e snellire la circolazione. Sono, questi, tutti grossi problemi che vanno esaminati sotto il duplice aspetto tecnico e finanziario. E va indicato inoltre un'altra importantissima questione: quella che sia il CIPE a stabilire la priorità nella concessione del contributo dello Stato. È, questa, una risoluzione necessaria, che dobbiamo assolutamente prendere se vogliamo che il problema sia risolto con giusto equilibrio, sfuggendo alle pressioni che certamente verranno da ogni parte.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Su questo punto, che è importante, voglio ricordare che la Commissione del Senato nella seduta del 24 marzo 1969, ha respinto un'emendamento proposto dal Governo, inteso a prevedere la competenza del CIPE.

BIANCHI GERARDO. Sono lieto di apprendere questo particolare: ciò significa che il Governo è di questo orientamento.

Vi è ora l'altro aspetto più generale, che è l'aspetto finanziario. Effettivamente, checché se ne dica per amor di polemica, i mezzi finanziari ci sono, questo è chiaro, e si può trovare qualche forma per impedire che i capitali italiani vengano trasferiti all'estero e per far sì che coloro che questi capitali trafugano, siano severissimamente colpiti. Ci dobbiamo però rendere conto di quello che è l'economia del nostro paese e quando si afferma che in Italia sono state costruite troppe autostrade, bisogna anche

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1969

dire che esse sono state fatte da altri enti e non dallo Stato.

BATTISTELLA. È una constatazione.

BIANCHI GERARDO. Le autostrade le ha fatte una società privata a partecipazione statale.

BATTISTELLA. Novanta per cento IRI.

BIANCHI GERARDO. Dell'IRI, non dello Stato, quindi. L'onorevole Battistella non voleva nemmeno che ci fossero aziende a partecipazione statale. Ma qui si tratta di essere coerenti e di volere termini omogenei; diciamo allora che, per fare delle metropolitane ci deve essere un consorzio di comuni e che la concessione potrà essere accordata solo a favore di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico, in modo tale che il potere pubblico abbia sempre la possibilità di intervenire nelle varie forme consentite. Ma dal discorso dell'onorevole Battistella mi pare di comprendere che l'articolo che riguarda questo problema dovrebbe essere soppresso ed allora avremo la conseguenza che il comune di Roma aggiungerà altri 4 o 500 miliardi al suo *deficit*.

Credo invece che l'argomento meriti la più ponderata attenzione e ritengo che, appunto per tutti gli argomenti che possono essere prospettati e le critiche che possono essere fatte, convenga nominare un comitato ristretto che approfondisca i rilievi fatti sia dall'onorevole relatore che dai colleghi che sono intervenuti o che possono intervenire, per preparare un testo che corrisponda meglio ai *desiderata* della Commissione e poi, eventualmente, vedere di accelerare il più possibile la attuazione di queste metropolitane sulla cui necessità, mi pare, nessuno di noi può dire la benché minima parola di contestazione.

ALESSANDRINI. Vorrei innanzitutto ringraziare l'onorevole relatore per la sua esposizione molto chiara. Egli ha fra l'altro toccato alcuni punti che hanno riferimento alla perplessità di poter attuare il provvedimento in esame. Egli ha fatto alcune osservazioni molto interessanti ed ha concluso che sarebbe opportuno che il disegno di legge venisse bene studiato per elaborarlo nel modo completo che merita.

Sarò brevissimo perché molte delle osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi che mi

hanno preceduto mi trovano perfettamente d'accordo.

Debbo intanto rilevare che si tratta di un provvedimento ispirato a criteri di politica economica e sociale che ci trova consenzienti anche se dobbiamo rilevare che esso è tardivo perché è passato attraverso la formazione di tre governi, dal governo Leone al secondo governo Rumor.

Questo solo per osservare come premessa che il provvedimento si presenta frammentario, si presenta soprattutto come un provvedimento tampone. Ho sentito dire da colleghi di più parti, in altre occasioni, che il provvedimento non affronta il problema generale, svincolato come è da una impostazione globale dell'assetto dei trasporti. Intanto si può subito esprimere un parere negativo sulla portata del provvedimento giacché viene artatamente posta una limitazione al concetto di metropolitana stabilendo che si debbono costruire esclusivamente « ferrovie » metropolitane. Aspetto, questo, tanto più negativo se si pone l'accento sulla evoluzione che sul piano tecnico si sta realizzando in tale sistema di trasporto. Facciamo oggi un provvedimento che riguarda le metropolitane, abbiamo un finanziamento che, se non vado errato, arriva al 2005 e non vogliamo tener conto che i mezzi di trasporto possano avere in questo lungo periodo di 30 anni una evoluzione, tanto da far ritenere le ferrovie metropolitane presto superate, quanto meno non sempre utili e rispondenti alle necessità dei nostri centri urbani. Ragion per cui sarebbe opportuno sopprimere questa definizione aprioristica e del tutto ingiustificata per non pregiudicare il futuro. Sono in sviluppo nel mondo mezzi a guida vincolata.

Si deve pensare a quello che si vede a Tokio ed ai miglioramenti che si avranno in 30 anni: fino al 2005 ci sarà certamente una evoluzione.

La realtà è che ancora una volta si affrontano problemi di fondo affrettatamente, e conseguentemente si adottano soluzioni non giuste ed inadeguate a far fronte alle esigenze concrete del paese.

Così, tra le altre cose, occorrerebbe valutare ciò che effettivamente si può realizzare. Si è partiti da un tetto di 800.000 abitanti, per essere poi a 400.000, quale numero minimo di abitanti necessario perché il comune o il consorzio di comuni possa farsi promotore di un progetto di metropolitana e chiedere il contributo dello Stato. Ma ciò non trova alcun riscontro con l'entità del finanziamento stabilito e determinerà, conseguentemente, il

fatto che numerose istanze non potranno essere soddisfatte. Con il tetto a 400.000 abitanti, sarà sufficiente che un certo numero di comuni si consorzino per raggiungere il numero di abitanti necessario per chiedere il contributo. Così facendo, insomma, non si fa altro che creare inutili aspettative.

Ma quello che più preoccupa è che anche questo disegno di legge si qualifica come un provvedimento-tampone, perché manca un coordinamento organico con gli altri mezzi di trasporto. La metropolitana è uno strumento essenziale per sbloccare la situazione caotica nella quale si trovano oggi le nostre città, ma essa andrebbe inquadrata nel contesto generale della politica dei trasporti. Così come stanno le cose, con questo sistema di legiferare frammentariamente non si potrà evitare che le aziende municipalizzate dei trasporti continuino ad essere deficitarie, che anche le metropolitane siano in futuro deficitarie e lo Stato inevitabilmente sia costretto a sopperire, senza un criterio organico di contribuzione, alle esigenze più urgenti.

Inoltre, non vedo perché non si debbano utilizzare per lo studio dei progetti delle metropolitane le strutture tecniche esistenti. Si è stabilita la possibilità che i comuni o i consorzi di comuni siano promotori, progettisti e costruttori delle metropolitane, dimenticando, però, che esistono già dei validi organi sociali. Alludo agli ispettorati compartimentali della motorizzazione, composti di tecnici altamente qualificati. Invece di creare un centro studi e progettazione a sé stante per ogni metropolitana da costruire, cominciamo ad utilizzare le strutture che abbiamo, i tecnici che abbiamo. Non capisco perché si debbano creare altri uffici tecnici, con evidente dispendio di energie e di denaro e con maggiori difficoltà di realizzazione.

Scorrendo poi il testo del provvedimento sorgono una serie di altre perplessità: per esempio, circa il problema degli espropri, si dovrebbe tendere a risolverlo in modo da determinare maggiore economicità e rapidità di esecuzione, soprattutto, in modo tale da non creare intralci alla realizzazione dell'opera; circa le agevolazioni fiscali, delle quali è giusto che si fruisca per la costruzione delle metropolitane, non si vede perché non possano goderne anche le aziende municipalizzate per gli altri mezzi di trasporto, che pure gestiscono un servizio pubblico. E qui torna il discorso della frammentarietà dell'intervento statale.

Concludendo, pur con tutte le perplessità manifestate, a nome del gruppo liberale, mi

dichiaro favorevole al provvedimento in esame, con l'auspicio che esso possa essere perfezionato in modo da renderlo più idoneo e, soprattutto, realizzabile sul piano operativo.

DAGNINO. Data la constatata gravissima situazione dei trasporti all'interno delle grandi città, situazione che sembra destinata ad aggravarsi sempre di più in mancanza di organici provvedimenti, non possiamo che salutare con soddisfazione la discussione e, speriamo, l'approvazione di questo disegno di legge che avvia a soluzione uno degli aspetti più importanti di questo problema: quello della costruzione delle ferrovie metropolitane nelle grandi città. Come è stato rilevato dall'onorevole relatore e dagli altri intervenuti, il finanziamento non è eccessivo, ma d'altronde è evidente che non si possono superare certi limiti nel quadro della situazione economica generale. Del resto il ricorso al mercato finanziario, attraverso l'emissione di obbligazioni, può compensare il relativamente modesto finanziamento statale. Il ricorso al mercato finanziario investe il problema della suddivisione della spesa del reddito nazionale tra i vari settori d'investimento, compito precipuo della programmazione.

Il disegno di legge stabilisce che lo Stato stanzi 1.500 milioni all'anno dal 1969 al 1976 per l'erogazione di contributi per la costruzione di ferrovie metropolitane. Facendo un rapido calcolo, si ricava che questo stanziamento consente la spesa di 25 miliardi all'anno, per un totale di 200 miliardi negli otto anni, con un contributo al 6 per cento; di 30 miliardi all'anno — totale 240 miliardi — con il contributo al 5 per cento; e infine, qualora il contributo fosse del 4 per cento, avremmo una spesa annuale di 38 miliardi, per complessivi 300 miliardi negli otto anni. Negli anni successivi c'è soltanto l'accumulo di questi interessi. Non si tratta quindi di grandissime somme se rapportate al costo di costruzione delle metropolitane, ma purtuttavia si può parlare di un buon avvio. Si può cominciare, insomma, ad avviare a soluzione il problema delle ferrovie metropolitane, ad inserirlo nel contesto di tutti gli altri provvedimenti tendenti a risolvere il problema dei trasporti.

Quindi da una parte abbiamo la gravità della situazione delle nostre città; dall'altra il sistema previsto da questa legge che mi sembra, grosso modo, ben congegnato, anche se la disponibilità finanziaria non è eccessiva. Bisogna, però, a mio avviso, partire bene, data anche la ristrettezza dei mezzi a disposi-

zione ed io mi permetto di formulare alcune raccomandazioni al Governo, in ordine alle modalità di attuazione della legge.

La prima raccomandazione, piuttosto ovvia, è che in futuro il governo cerchi di reperire ulteriori mezzi finanziari per questo settore; ciò sarà necessario soprattutto se in sede di attuazione di questa legge si dovesse constatare che il sistema è buono e che le esigenze si espandono sempre più, in modo da richiedere veramente ulteriori interventi.

Una seconda raccomandazione si collega ad una proposta del relatore e si riallaccia ad una proposta del governo: occorre demandare al CIPE il compito di stabilire la scala di priorità nella distribuzione dei contributi per attuare una saggia politica nell'utilizzo del Fondo. Cioè, ad un certo momento, conviene a mio avviso concentrare i mezzi disponibili per attuare, in modo completo, talune iniziative così da poter sperare di vedere, in alcuni anni, avviate a completamento alcune grandi metropolitane di grandi città. Non dobbiamo disperdere i fondi in troppi rivoli, iniziando delle costruzioni, prendendo delle iniziative che poi non possono essere portate sollecitamente a compimento.

Vi sarà una politica del Governo anche per quel che riguarda la concessione del contributo che, all'articolo 3 del provvedimento in esame, si dice non potrà essere superiore al 6 per cento. La concessione del contributo dovrà essere il punto di incontro delle due esigenze: da una parte quella di finanziare la maggior mole di lavoro e dall'altra di non restringere troppo i contributi, cosa che farebbe mancare l'ossigeno alle iniziative.

Una terza raccomandazione al Governo. In altri settori della nostra vita nazionale — e gli onorevoli colleghi ricordavano il grande esempio delle autostrade — lo Stato italiano ha adottato una formula, per la realizzazione di queste infrastrutture, che a me sembra abbia dato ottimi risultati, quella di creare un ente speciale.

Negli ultimi anni, autorevoli membri del Governo, e tra essi, mi sembra anche l'onorevole Colombo, hanno affermato che il Governo dovrebbe studiare ed il Parlamento approvare un allargamento delle iniziative in questo senso. Noi, oggi, abbiamo una legge sulle autostrade che è all'avanguardia in Europa. Ora il Ministro Emilio Colombo ed anche altri tra cui il governatore della Banca d'Italia Carli, hanno affermato che il problema gravissimo dei residui passivi va affrontato e che tali residui vanno utilizzati per la costruzione di infrastrutture portuali, di me-

tropolitane, di città universitarie e di ospedali. È questa una tesi che abbiamo più volte dibattuto in Commissione e la abbiamo sostenuta anche in alcuni documenti presentati al Governo ed in discorsi in Aula. Occorre ora vedere se non sia il caso di creare un ente speciale od una società a partecipazione statale, con una sua struttura privatistica, che possa specializzarsi in pochi anni nella realizzazione di ferrovie metropolitane. Una volta portata a termine la costruzione di tali opere sarà il Parlamento che dovrà dire se dovranno essere integrate, nel quadro generale del problema dei trasporti urbani. È chiaro, infatti, che anche le scelte che potrà fare il CIPE per l'attuazione delle metropolitane, dovranno essere inquadrare in una politica generale dei trasporti, nella politica delle tangenziali e delle circonvallazioni considerando anche l'eventuale utilizzazione per i trasporti urbani della rete ferroviaria dello Stato.

È chiaro, quindi, che il problema va visto nel suo complesso ma che sarebbe opportuno che lo Stato italiano affidasse la costruzione delle metropolitane e di alcuni tronchi specializzati di strade interessanti la circolazione delle nostre città a una società specializzata, la quale, con i mezzi approntati dallo Stato con una successiva legge potrebbe attingere ulteriormente al mercato finanziario, cioè al risparmio privato. Questa legge potrebbe portarci all'avanguardia anche in questo campo. Troppo spesso notiamo che la mancanza di funzionalità delle amministrazioni dello Stato (in questo caso dei lavori pubblici) e le interferenze di vari ministeri portano al fenomeno dei residui passivi; opere iniziate non arrivano mai a termine e strade di 50 anni fa non rispondono più alle attuali esigenze. Occorre approntare degli organismi nuovi, dei centri imprenditoriali pubblici, esterni alla pubblica amministrazione, ed opportunamente specializzati.

Queste sono le raccomandazioni che volevo rivolgere al Governo, e alla stessa Commissione nell'esprimere il mio parere favorevole alla approvazione del provvedimento in esame.

DAMICO. Soltanto una osservazione, dopo l'esauriente intervento del collega Battistella, e di carattere generale. Se noi volessimo forzare una valutazione positiva sulla legge in esame potremmo dire di trovarci di fronte per la prima volta, dopo anni di attesa, ad un provvedimento che vuole avere una sua organicità. Nel momento in cui si pensa di intervenire globalmente con 360 miliardi in 30 anni e si fa esplicito riferimento quindi al

mercato finanziario, il provvedimento tende a inquadrarsi in una prospettiva di sviluppo programmato nel senso che parte importante del reddito nazionale nei prossimi anni dovrebbe essere devoluto a quel particolare settore, facendo delle metropolitane gli assi portanti di una nuova politica di ristrutturazione dell'intero settore dei trasporti urbani e suburbani.

Stiamo perciò muovendoci verso una situazione nuova rispetto a tutto quello che si è detto e soprattutto che non si è fatto nel passato. Basterebbe rifarsi all'*iter* stesso della legge. Se, allora, e di questo dovremmo essere tutti convinti, le metropolitane debbono essere l'asse portante di una nuova politica di trasporti urbani e suburbani, il discorso si apre sia per quanto riguarda l'entità dei mezzi necessari, sia per l'unitarietà del problema e per unitarietà noi sottolineiamo l'esigenza di organici piani territoriali. Piano territoriale cosa significa? Non sono un urbanista; dico che piano territoriale significa soprattutto avere presente una visione nuova delle città, non dico degli anni 2.000 ma degli anni '70. Le città degli anni '70 devono essere decongestionate, ma il decongestionamento delle città pone il problema di nuove città; di nuovi agglomerati urbani civilmente attrezzati e quindi di una diversa organizzazione del territorio. Il piano territoriale perciò deve prevedere che le localizzazioni residenziali e gli insediamenti industriali avvengano nel quadro di una nuova rete e di un organico sistema di trasporti inteso quest'ultimo come struttura portante in una nuova organizzazione del territorio.

Ecco il discorso che fa da premessa a tutta la impostazione. Sono i provvedimenti per le metropolitane l'asse di una nuova politica di trasporto pubblico nei grandi centri urbani?

Nel momento in cui andiamo a varare una legge di questo tipo che — pur con uno stanziamento insufficiente — mette in movimento una massa notevole di capitali, il Governo rende esplicita la volontà di avviare una nuova politica dei trasporti articolata a livello degli enti locali, attraverso consorzi nella prospettiva delle regioni; politica in grado di determinare scelte prioritarie?

Noi siamo convinti che il Governo non ha né la volontà né la forza per attuare una nuova politica.

A questo punto nasce un secondo ordine di problemi: la ferrovia e i suoi futuri rapporti con la metropolitana. Se guardiamo ciò che sta avvenendo in Germania, in Svezia e in altre nazioni e osserviamo come questi paesi

affrontano il problema delle metropolitane, potremo avere un punto di riferimento, una indicazione valida sulla strada da percorrere. Ci accorgeremo per esempio che sta saltando ovunque il vecchio concetto delle ferrovie terminali — ciò vale per Roma, Torino, Milano — nel senso che l'attraversamento delle città per ferrovia deve avvenire direttamente. Cosa significa questo? Che attraversare e superare la vecchia stazione terminale impone di andare in sotterranea. Da questo nasce la assoluta esigenza di un efficace coordinamento tra la ferrovia e la metropolitana, se si vuole veramente realizzare uno sviluppo razionale dei trasporti nei centri urbani e sub-urbani. L'articolo 1 del disegno di legge dice che per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa, di alta capacità e frequenza, con sede propria. Sono d'accordo. Ma nel quadro delle città che prefiguriamo, in un'area metropolitana che abbraccia un raggio di 50-60 chilometri, come si può pensare ad un collegamento rapido, di alta capacità e frequenza, se questo discorso è avulso dal sistema ferroviario? Penso, per esempio, ai collegamenti di Torino con Pinerolo, un asse di circa 30 chilometri, con continui insediamenti industriali: quando a Torino si costruirà la metropolitana, è evidente che essa non potrà che essere parte integrante di un piano territoriale attraverso il quale ristrutturare razionalmente l'intero sistema dei trasporti. Si pensi che attualmente sulla ferrovia Torino-Pinerolo si marcia alla velocità di 50 anni fa. Ferrovia e metropolitana sono, quindi, due problemi che vanno affrontati insieme, che vanno visti unitariamente e unitariamente concorrere alla soluzione del problema dei trasporti e delle Comunicazioni. Pertanto, insieme a questi stanziamenti per la costruzione delle metropolitane, dobbiamo organicamente rivedere tutta la politica dei trasporti urbani: non tanto mirando, quindi, ai collegamenti veloci tra città e città, ma affrontando unitariamente il decongestionamento dei centri urbani e il loro sviluppo razionale. E da tutto questo, da questo discorso unitario, nascono naturalmente una serie di quesiti, di altri problemi da affrontare e da risolvere. La determinazione dei piani territoriali impone la risoluzione di molte questioni: chi farà i piani territoriali — consorzi di comuni? consorzi facoltativi o consorzi obbligatori? — il problema dei contributi di miglioria e la capacità degli enti locali di riscuoterli, il problema degli espropri per pubblica utilità. I problemi concernenti i piani territoriali dovranno essere ri-

solti, a mio avviso, in sede regionale, nel momento della istituzione delle Regioni, un momento questo significativo e indilazionabile per lo sviluppo del nostro paese. Infatti, in materia di politica dei trasporti, il futuro assessorato regionale avrà poteri decisionali. In questo quadro, personalmente sono favorevole alla costituzione di un'azienda regionale, che superi i limiti delle vecchie municipalizzate, che si fonda con esse e si articoli per bacini di traffico.

Nel momento in cui decidiamo una politica di investimenti nel settore dei trasporti urbani — perché di politica di investimenti si tratta — nel momento in cui incidiamo notevolmente nel reddito nazionale a favore di questo settore, se veramente l'obiettivo è di fare delle metropolitane l'asse portante di una politica nuova di riorganizzazione dei trasporti urbani e, soprattutto, di decongestionamento dei centri urbani, allora dobbiamo affrontare unitariamente il discorso con tutte le componenti che operano nel settore dei trasporti. E vorrei che fosse resa esplicita in noi, come Commissione, e nel Governo questa volontà, presentando al paese questa nostra scelta prioritaria come un momento importante, fondamentale per lo sviluppo civile del paese.

Dico questo perché ho presente il faticoso e travagliato *iter* della proposta di legge in oggetto. Si dice infine che dobbiamo fare qualche cosa e subito, e che di fronte a questa urgenza si può e deve includere anche Roma nel provvedimento. Sono profondamente convinto che, il discorso di Roma ha una sua peculiarità. Non so che cosa pensino i romani, ma vorrei dire che il discorso di Roma, dei trasporti a Roma e dei problemi relativi al suo decongestionamento, hanno una peculiarità ed una storia che doveva essere affrontata separatamente. L'aver voluto inserire Roma in questo provvedimento, i costi relativi alla costruzione dei tronchi *B*, *C* e *D*, assorbono totalmente il finanziamento previsto dalla legge, mentre la stessa deve provvedere anche a Napoli e a tutte le città che superano i 400.000 abitanti.

Il problema di Roma, lo sottolineo, aveva e ha una sua peculiarità non doveva far parte di questo provvedimento, per Roma bisognava operare in modo straordinario. Se si riconosce la peculiarità di Roma, se si vuole inserire Roma nell'attuale progetto di legge, se si vuole affrontare il problema di Roma e contemporaneamente quello delle altre città bisogna proporsi un aumento complessivo degli investimenti. Questo è il discorso da fare.

Infine: so che le Casse di risparmio lombarde hanno fatto delle osservazioni relativamente al tasso di interesse ed al modo di pagamento dei mutui; se qualcosa è arrivato al Ministero competente su questo argomento è bene ce lo comunichino. Le Casse di risparmio lombarde dicono si tratti di cosa importante nel senso che di fatto gli enti locali utilizzerebbero fondi complessivamente inferiori agli stanziamenti previsti per legge. Sono poi d'accordo di respingere l'orientamento del tesoro e di mantenere fermo l'orientamento del Senato in materia di percentuale di interesse sui mutui, sui fondi di garanzia e sul numero degli abitanti. Se fosse possibile andrei all'ampliamento dello stanziamento complessivo rendendo esplicita la situazione peculiare di Roma. Prego di scusarmi se ho affrontato un problema di carattere generale; noi d'altra parte volevamo andare al dibattito in Aula, ma l'Aula è troppo occupata da mille altre cose. È comunque nostra intenzione interessare più direttamente il Parlamento del problema drammatico dell'attuale sistema dei trasporti delle comunicazioni al fine di corrispondere alle attese del paese.

CARADONNA. Anche io sarei dell'avviso che il problema di Roma ha delle origini e delle caratteristiche a parte e che la sua soluzione ben difficilmente è attuabile con il provvedimento in discussione. Questa legge, che prevede dei finanziamenti, avrebbe dovuto prevedere anche una regolamentazione del complesso dei trasporti. Per esempio, Roma è alimentata da una rete ferroviaria che passa all'interno della città ma che non viene, come avrebbe potuto essere, utilizzata per i trasporti urbani; già esiste una rete ferroviaria che collega ormai diversi tratti della città, pur senza essere una metropolitana e non viene utilizzata.

Non sappiamo, ad esempio, come la metropolitana di Roma potrebbe collegarsi con i comuni vicini della città e se una volta fu progettato qualche cosa al riguardo, tutto è rimasto a mezz'aria.

È chiaro che in questa legge noi facciamo vedere solo un primo intervento a favore delle grandi città che, a seguito della legge che aboliva i provvedimenti contro l'urbanesimo, sono diventate un problema sociale spaventoso. Anche il problema della casa è in relazione alla celerità dei trasporti perché è chiaro che molta gente preferirebbe abitare lontano dalla città, in campagna, purché avesse la possibilità di rapidi ed efficienti collegamenti con il posto di lavoro.

Il problema di Roma — ed insisto su di esso perché su di esso vi è una specie di insensibilità — è fondamentale. Come è stato giustamente rilevato il costo della città di Roma lo paga tutta la società italiana e non interessa soltanto i cittadini romani ma tutti i cittadini italiani che hanno la necessità di entrare in contatto con la capitale.

Ormai il problema politico dei trasporti è ritenuto essenziale e prioritario non soltanto in Italia; ci troviamo per esempio di fronte al piano di strutturazione dei trasporti tedeschi che è un piano formidabile e, per certi versi, ci mette in difficoltà per i trasporti ferroviari.

Faccio soltanto l'augurio che si possa arrivare presto ad un piano di questo genere anche in Italia. Anche se ho i miei dubbi che riescano a realizzarlo le regioni.

Resta comunque il problema di considerare la politica dei trasporti delle grandi città collegata con quella delle zone viciniori in modo che nel progettare le metropolitane si pensi alla necessità di rapidi collegamenti con i centri vicini. Ormai i trasporti urbani debbono essere interdipendenti con quelli dei comuni viciniori, che praticamente sono dei piccoli quartieri che gravitano sulle grandi città. Basti pensare alla zona di Pomezia, che confina con Roma, ed è la zona industriale di Roma poiché per opera della Cassa del Mezzogiorno vi sono sorti centinaia di stabilimenti: ebbene, si è nella condizione di non riuscire a trasportare celermente operai da Roma a Pomezia: con i normali mezzi di trasporto, fra andata e ritorno si impiega una giornata.

Tutti questi problemi sono irrisolti. Se il Parlamento, il Governo, l'amministrazione dello Stato non interverranno efficacemente, senza dubbio anche lo sforzo finanziario compiuto con il provvedimento in esame non sortirà che effetti marginali, che non risolveranno il tragico problema delle nostre città, con tutta la serie delle questioni connesse, quali il miglioramento industriale attorno ai grossi centri urbani, il costo della manodopera, sul quale la rapidità dei trasporti incide non poco.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Propongo alla Commissione di seguire questo iter. Oggi ascolteremo ancora le repliche del relatore e degli onorevoli rappresentanti del Governo; quindi fisseremo un

termine per la presentazione degli emendamenti, che si annunciano numerosi, valutando se sia opportuno o meno nominare un Comitato ristretto per il loro esame, come già è stato proposto.

BELCI, Relatore. Sono d'accordo sulla creazione di un Comitato ristretto anche per la necessità, da me formulata, di una rielaborazione più dettagliata e precisa.

Sarò estremamente breve nella mia replica. Inizierò col dire che, per quanto riguarda tutta la tematica generale, mi pare che, se riusciamo ad introdurre in Commissione trasporti della Camera il clima che ha ispirato il dibattito del Senato, potremo dare una risposta concreta a molte delle affermazioni fatte dai colleghi della opposizione.

Mi fermerò solo su alcuni punti, ed in particolare su quello della congruità o meno del finanziamento.

Diceva scherzando l'onorevole Battistella: non è che si possa chiedere la botte piena e la moglie ubriaca ma, qualche volta, si tende a sostituire la moglie di 40 anni con due da 20. Inizialmente questa legge è nata con una considerazione delle attuali condizioni di bilancio e di mercato finanziario ma vi è stata una riconsiderazione generale di tutto il problema e si è per questo arrivati a raddoppiare il finanziamento. Non dico che il raddoppio sia sufficiente, ma a me pare che sia importante varare intanto la legge con i finanziamenti che oggi abbiamo, salvo, in condizioni di mercato finanziario diverse, riesaminare la legge che vuole costituire la legge quadro per le metropolitane. So che il Ministero del tesoro suggerisce di portare dal 6 al 5 per cento il contributo annuo. Questo è un discorso da fare molto francamente perché aumentiamo di 40 miliardi le possibilità di investimento, ma graviamo ulteriormente l'onere a carico degli enti locali. Giriamo, quindi, sempre attorno allo stesso problema e ci troviamo sostanzialmente nella condizione di riconoscere che il Senato ha fatto un ottimo lavoro di conciliazione delle esigenze tanto del bilancio che del mercato finanziario.

Ritengo di non dovermi soffermare sulla tematica generale. Molto stimolante è la proposta del collega Dagnino, di individuare, possibilmente, o costituire una società a partecipazione statale alla quale demandare, in esclusiva, la costruzione delle metropolitane. Mi sembra però, che introdurremmo un tema notevolmente esplosivo in questo momento, anche perché il disegno di legge al Senato

ha trovato un equilibrio tra la concessione per l'esercizio che è quasi esclusivamente affidata ad enti pubblici o società con prevalente capitale pubblico ed il settore privato, il quale può dare il suo contributo ed una partecipazione che al momento attuale appare opportuna, date anche le attrezzature delle imprese.

Il problema di Roma è evidentemente stato inserito a metà, lo dico con tutta franchezza. Per una parte si presume il rifinanziamento di leggi speciali; per l'altra parte si fa carico alla legge in esame.

In sede di Comitato ristretto, potremo riesaminare il problema del numero minimo di obiettivi necessario per poter chiedere il contributo statale: si tratta soprattutto, a mio avviso, di trovare un criterio che sia meno esposto a pressioni particolaristiche. Mi riservo comunque di illustrare più dettagliatamente in seguito gli emendamenti che ho enunciato.

Concludo osservando che se faremo uno sforzo di buona volontà, dovremmo potere concludere entro la prossima settimana i lavori del Comitato ristretto, per passare poi all'esame definitivo degli articoli.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Vorrei illustrare alcuni punti fermi, ai quali il Governo annette grande importanza. Il disegno di legge prevede un contributo da parte dello Stato non superiore al 6 per cento, per 30 anni, delle spese necessarie per la costruzione della linea metropolitana e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio. A questo scopo il disegno di legge reca un impegno finanziario annuo di 1.500 milioni per il settennio 1969-1976 e un aumento del Fondo centrale di garanzia di 24 miliardi, ripartiti nel settennio. Anzitutto il tesoro sente il dovere di manifestare la propria perplessità in merito al numero minimo di abitanti delle città ammesse ai contributi, attualmente stabilito in 400.000 e che dovrebbe essere riportato a 800.000. Infatti il numero minimo proposto nel testo stabilito dal Senato determinerà inevitabilmente un aumento del numero delle città che possono concorrere al finanziamento e ciò finirebbe fatalmente per annullare, o almeno per diminuire molto, la possibilità di risolvere i problemi delle grandi città. Pertanto il Governo propone che il limite sia riportato a 800.000 abitanti.

Inoltre il Ministero del tesoro ritiene che il contributo statale debba essere portato al

5 per cento. Come sapete il disegno di legge originario prevedeva il 4 per cento e in sede di discussione al Senato esso fu aumentato appunto al 6 per cento. Con un contributo al 5 per cento, si potrebbero finanziare un maggior numero di chilometri di ferrovie metropolitane; inoltre va sottolineato il fatto che si è passati da un impegno finanziario di 200 miliardi ad uno di 300 miliardi. Pertanto il Ministero del tesoro auspica che il Comitato ristretto che verrà nominato — e mi dichiaro favorevole alla sua costituzione — stabilisca che il contributo sia erogato nella misura massima del 5 per cento e, inoltre, che l'aumento del Fondo di garanzia sia contenuto in 12 miliardi.

Inoltre ci sembra opportuno proporre alcune modifiche di carattere formale, più che sostanziale: all'articolo 2, al primo capoverso, bisognerebbe aggiungere un emendamento tendente a che i progetti di massima e i progetti esecutivi debbono essere corredati dai piani finanziari, perché sembra evidente che non si può esaminare e approvare detti progetti se non sono accompagnati dai relativi piani finanziari; inoltre gli articoli 4, 5 e 6 andrebbero modificati, adeguandoli a quanto stabilito nelle vigenti disposizioni per il settore autostradale, alle quali il disegno di legge appunto si ispira, e ciò al fine di avere una legislazione uniforme. Inoltre occorrerà inserire, all'articolo 10, la copertura dell'onere previsto per l'anno finanziario 1970.

Fatte queste osservazioni e presentate queste proposte, il Governo auspica un sollecito esame del provvedimento. Sente inoltre il dovere di ringraziare l'onorevole Belci, per la sua esauriente e completa relazione, e tutti gli intervenuti nel dibattito, anche quelli dell'opposizione, per gli argomenti che hanno messo in luce e che sono stati posti all'attenzione del Governo, che ne prende atto. Tenete però presente, onorevoli colleghi, una regola fondamentale: che talvolta non serve tanto stanziare dei fondi, quanto considerare attentamente i tempi tecnici necessari alla realizzazione delle opere.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione anche per lo spirito di sincera collaborazione che hanno dimostrato. Desidero inoltre ringraziare l'onorevole relatore per aver fornito motivazioni serie e realistiche che hanno dato al disegno di legge in esame una particolare importanza. È inutile tornare sugli argomenti svolti

al Senato ed anche in questa Commissione questa mattina. Vi è stata, sul provvedimento, una larga convergenza di vedute, per lo meno per quanto riguarda la necessità di decongestionamento dei grandi centri urbani. Il discorso non è stato poi, particolarmente riferito alla metropolitana, ma è stato un discorso serio, più ampio, che riguarda l'intera politica dei trasporti e debbo dire che condivido alcune delle osservazioni fatte. Avremo modo di approfondirle insieme nella discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti, come è stato fatto al Senato, per stabilire alcune linee a cui si vuole ispirare l'azione generale politica nel settore dei trasporti.

Non vi è dubbio che il coordinamento, oggi, nasce da una esigenza improrogabile e veramente sentita che non deve semplicemente limitarsi, come nel caso delle metropolitane, a un coordinamento con le ferrovie dello Stato, ed anche ad un collegamento con i porti, gli aeroporti e le aree suscettibili di grande sviluppo industriale ma si deve creare una politica dei trasporti estremamente moderna come il nostro rapido sviluppo esige.

Darò in seguito il parere sugli ordini del giorno che saranno presentati ed anche su molti dei problemi sollevati in questa sede, che sono di particolare interesse anche in relazione a quanto detto dall'onorevole rappresentante del Ministero del tesoro.

Ho già citato quanto il governo aveva proposto, in ordine alla competenza del CIPE nel fissare una scala di priorità.

In ordine ai singoli problemi che sono stati trattati in questa sede, risponderò in sede di presentazione dei vari emendamenti. Condivido la proposta della formazione di un Comitato ristretto, che mi sembra molto opportuno per compiere un esame più profondo dei vari temi proposti.

PRESIDENTE. Mi pare che dal dibattito sia emersa la volontà comune degli onorevoli Commissari di proseguire l'esame del disegno di legge in sede di Comitato ristretto.

Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che entro martedì sera si presentino gli emendamenti e che mercoledì si riunisca il Comitato ristretto, che mi riservo di nominare.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Orario di lavoro del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1688)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Orario di lavoro del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1688).

Comunico che la V Commissione non ha ancora emesso il prescritto parere sul disegno di legge.

Pertanto la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO