

II.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDI' 29 APRILE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

**PAGINA BIANCA**

---

---

**La seduta comincia alle 12.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui trasporti pubblici e privati nelle aree metropolitane e nel Mezzogiorno.

Porgo il saluto ed il ringraziamento della Commissione al professor Francesco Santoro, direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti.

**SANTORO, Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti.** Per me è un vero onore partecipare alla riunione di questa Commissione e ringrazio vivamente il Presidente.

Io mi occupo della materia dei trasporti come studioso e per il lavoro che svolgo. Sono veramente lieto che la Commissione trasporti abbia avviato questa indagine conoscitiva e spero che raggiunga dei risultati specialmente riguardo a quei temi che, per essere troppo specializzati, sono a conoscenza soltanto di pochi ambienti a carattere professionale.

Per quanto concerne il problema dei trasporti nelle aree metropolitane, ho l'impressione che tanto le amministrazioni, quanto gli studiosi abbiano dato eccessivo rilievo, negli anni passati, al grande trasporto e abbiano lasciato da parte il piccolo trasporto. Il primo è a lunga distanza, con grande possibilità di movimento, il secondo riguarda invece il movimento che ciascuno di noi fa per andare a lavorare, per recarsi a scuola, per spostarsi alla fine della settimana, eccetera. Il fatto di avere considerato in maniera preminente il grande trasporto ci ha portato a qualche involontaria imprevidenza; quindi mi pare che sia venuto il momento di cominciare a dare rilievo al piccolo trasporto, che abbiamo prima trascurato, e che è il vero e il grosso problema che dobbiamo ora affrontare. La mia opinione è che fra una grande autostrada, che avrà la sua occupazione ed il suo grado di utilizzazione, ma che per avere una larga utilità richiede spesso tempi lunghi di attesa, ed un impianto che faccia guadagnare del tempo a tutti, specialmente nelle grandi città, sia venuto il momento di dare priorità a quest'ultimo settore delle pubbliche infrastrutture. Naturalmente si pongono problemi di investimenti, e quindi

di una gradualità di organizzazione dei servizi a carattere economico-tecnico, e di poteri di decisione. Si tratta allora di vedere in quale quadro queste decisioni si devono concretare, chi deve porre le varie iniziative in una scala di priorità, come si devono affrontare i pesanti investimenti e a carico di chi essi devono essere.

Tutti questi non sono temi facili. Il primo che si deve affrontare, secondo me, è quello istituzionale. La struttura attuale dell'organizzazione che deve prendere delle decisioni in materia di trasporti, appare oggi formata da una serie di enti e di autorità che si sovrappongono, per cui si avverte la necessità di arrivare ad un sistema meglio congegnato.

Bisogna rilevare, inoltre, che il trasporto di tipo urbano non si deve considerare come un trasporto di interesse limitato, in quanto attorno ad una grande città il trasporto diventa uno degli strumenti per attuare lo sviluppo di quella zona e di conseguenza riveste un vero interesse nazionale. Questo nuovo principio è stato per la prima volta riconosciuto nella nuova legge per le metropolitane. È vero che c'è stata una legge per la metropolitana di Roma che aveva stabilito di porre il costo a carico dello Stato, ma questo avveniva non tanto per il convincimento dell'esistenza di un interesse nazionale, quanto per la constatazione pratica che a Roma non sarebbe stato possibile fare diversamente: quindi per una ragione di cassa, prima che di scelta politica. È la prima volta, ripeto, che lo Stato afferma che l'interesse delle comunicazioni urbane è un interesse nazionale, appronta uno strumento legislativo per promuovere la costruzione e se questo risulta inadeguato lo si deve al fatto che ha seguito il meccanismo dell'autostrada, che è efficace per questa e non per una metropolitana, e per il fatto che gli stanziamenti sono inadeguati. Da quanto ho detto si può rilevare che anche la costruzione delle metropolitane interessa l'intera nazione, laddove prima ragionavamo in maniera completamente diversa. Bisogna cominciare a considerare che l'assetto dello spazio attorno alle città e le comunicazioni urbane sono un interesse del paese, bisogna riorganizzare gli organi e le autorità, a vario stadio, che si devono occu-

pare di questi temi e dare a questi organi adeguati poteri. Logicamente si dovrà vedere come la competenza regionale e quella per i trasporti urbani devono essere organizzate e come devono essere armonizzate le politiche locali in una politica dello Stato, perché è inconcepibile affidare questa materia esclusivamente all'iniziativa locale, senza che vi sia possibilità di intervento da parte dello Stato. L'assetto regionale, comunque, comporterà anche la soluzione di gran parte di problemi di questo genere; e bisogna aver cura di impostarli bene.

Riguardo agli enti regionali per i trasporti, io considero necessario in alcune regioni solo un ente di coordinamento; in poche zone metropolitane può essere necessario scendere ad un ente di gestione. Non proporrei, quindi, degli enti regionali d'esercizio per tutte le zone, ma per ognuna delle regioni vedrei un ente organizzatore ed ispiratore di un assetto dei trasporti di tipo regionale. Ripeto, quanto alla gestione, vedrei un ente specifico *ad hoc* soltanto in poche aree, tre o quattro. Per quanto poi concerne le grandi aree, rilevo che attualmente si presenta per prima cosa un tema di coordinamento di carattere tecnico: faccio l'esempio di Milano dove vi sono una novantina di autolinee che la collegano con la zona regionale. Bisogna vedere fino a che punto questo assetto delle autolinee sia razionale, tenuto conto anche dell'esistenza di alcune linee ferroviarie dello Stato.

Anche queste saranno infatti chiamate ad una attività di carattere regionale e quindi dovranno essere inserite nei programmi; così si può dire per l'attività di qualche linea ferroviaria già esistente come di altre ancora da fare o, meglio, da potenziare. Tutto questo non è possibile se non attraverso un ente di gestione; ma - ripeto la mia opinione - un ente del genere può essere limitato soltanto a poche grandi zone: nelle altre vi potrà essere un ente regionale di indirizzo e di programmazione che non abbia il rischio economico dell'impresa. E questo, peraltro, avrebbe il vantaggio di evitare di porre problemi che oggi sembrano incerti e oscuri, nel settore del riscatto e dell'acquisizione dei servizi, e comporterebbe delle soluzioni non so quanto gravose per la finanza pubblica.

Vorrei accennare ad un più specifico problema: che cosa si può fare per il traffico urbano? La settimana scorsa si è tenuta a Parigi ancora un seduta per l'esame degli studi fatti in sede di CEMT (Conferenza europea dei ministri dei trasporti) sul tema della circolazione urbana e dei mezzi per migliorarla

e vi sono stati studi approfonditi al riguardo, un *simposium* a Roma, ecc.

È sorta in tutti la curiosità di vedere se qualcuno aveva qualche rimedio da proporre: rimedi, purtroppo, non ve ne sono. Esiste un errato assetto urbanistico. Si può dire se mai che errori in questo campo non sono stati compiuti soltanto da noi, ma da tutti i paesi.

Il primo errore che si è commesso è stato quello di non avere una esatta visione dello sviluppo della motorizzazione (questo non è accaduto soltanto a Roma). Si sono così costruiti dei quartieri con le strade molto strette, con una visione limitata di quello che avrebbe potuto essere il trasporto automobilistico dell'avvenire: quindici anni fa nessuno avrebbe previsto quello che invece è accaduto.

La prima volta che mi trovai in presenza di una relazione presentata dal professor Vezzani a Stresa, rimasi sorpreso per la previsione che egli faceva del traffico stradale e tutti rimanemmo increduli che i dati citati potessero essere raggiunti.

Nel corso degli anni mi sono chiesto se i dati citati dal professor Vezzani si fossero realizzati; ebbene, ho dovuto constatare che questi dati erano errati per difetto, perché abbondantemente superati.

Una seconda considerazione, sempre su questo tema, concerne il desiderio, da alcuni urbanisti sostenuto, che debba essere concessa piena libertà alla circolazione. Per esperienze fatte, e per quanto ho potuto sapere, sono in condizione di affermare che quanti hanno sostenuto questo principio della libertà della circolazione, e cioè circolazione per tutti e dappertutto, si sono dovuti ricredere.

Tutti possono ricordare che questo disegno di una libera circolazione era stato fatto per Los Angeles che spesso è stata considerata una città modello. Ora, anche in questa città, si sta cercando di intervenire, in quanto l'idea della libera circolazione non si è dimostrata attuabile.

Vi è naturalmente anche un aspetto politico del problema, per cui si può essere indotti a non voler porre delle limitazioni alla circolazione; ma non dobbiamo dimenticare che lo spazio in città è limitato. Spesso non vi sono alternative: una regolamentazione fiscale della circolazione oppure una limitazione tecnica. Si fa molto parlare oggi delle tecniche di attuazione di una politica di *road pricing*. Si pensa, per esempio, di interessare meccanismi per il pagamento nelle strade urbane, in modo che chi passa per quelle strade lo fa soltanto perché si trova in stato di necessità tale che,

pur di passare, ne affronta la spesa. Si dice anche che questi sistemi favoriscano gli abitanti. Ma dobbiamo considerare pure che oggi tutti hanno un mezzo di trasporto e non è in questo che si rilevano differenze. Per queste applicazioni avanzate se mai sorgono problemi di carattere tecnico, in quanto una politica di questo genere comporta una attrezzatura di carattere particolare. Alcune fabbriche hanno allo studio dei meccanismi che dovrebbero servire allo scopo; finora qualche cosa è stata fatta a Londra, ma non si conosce ancora un sistema sicuro e facilmente applicabile; pertanto non rimane per ora che il ricorso ad una politica di limitazioni.

Sorge, a questo proposito, un tema che si impone come il più importante: quello della preminenza del trasporto pubblico su quello privato. Questa preminenza deve essere accettata da tutti, in quanto il trasporto pubblico utilizza uno spazio minore rispetto a quello che viene occupato dal trasporto privato. Pertanto, se esiste un bene (la strada) insufficiente ai bisogni, si rende necessario che questo bene venga utilizzato dal mezzo che lo sfrutta in maniera più razionale e completa: cioè il trasporto pubblico.

Si può esaminare anche un'altra possibilità, cioè quella di imporre delle limitazioni nei parcheggi. Il meccanismo fiscale può essere meglio utilizzato: si può aumentare il prezzo del parcheggio in modo differenziato tenendo conto del fatto che il parcheggio può essere in centro oppure in periferia.

Naturalmente, un problema difficile è rappresentato dalla scelta dell'ubicazione di questi parcheggi; infatti, se il parcheggio viene costruito in una zona già congestionata, non si fa altro che rendere questa zona di ancor più difficile penetrazione, senza portare alcun sollievo al traffico. Quindi, grandi parcheggi nelle periferie delle città.

Grandi infrastrutture nelle città difficilmente già esistono e difficilmente sono approntabili con mezzi finanziari modesti: è un campo, questo, in cui si fa presto ad arrivare ad oneri ingenti per la finanza pubblica. Ma non si può rimanere inerti di fronte alla grave situazione della circolazione. I rimedi che possono emergere dall'esperienza degli altri ed avere possibilità di applicazione da noi non sono molti.

Non rimane molto, insomma: il ricorso alla leva fiscale, il pagamento del posteggio per le macchine che soggiornano di fronte casa occupando momentaneamente una parte del suolo pubblico, la regolamentazione della circolazione con priorità per il servizio pub-

blico (con corridoi e strade riservate) sono cose che altri stanno facendo, dure da accettare, ma necessarie. Purtroppo succede, però, che quando un sindaco o un assessore prende una qualche decisione del genere, l'indomani la stampa lo attacca in modo tale che l'innovazione rientra.

Mi ricordo che due anni fa un americano in una riunione di notevole interesse promossa dall'Automobil Club, dopo aver saputo che erano allo studio misure restrittive per la circolazione a Roma, ed avere appreso con stupore che ancora non si era fatto niente in questo senso, disse di essersi divertito a fare alcuni calcoli, in base alla capacità del centro di Roma e allo sviluppo della motorizzazione cittadina, e di averne dedotto che alla data da lui calcolata - che ora non rammento, ma non lontana - il centro di Roma sarebbe stato completamente paralizzato, la gente sarebbe scesa dalle macchine e ci sarebbero voluti vari giorni per portar via i mezzi. Ebbene prima o poi, se continueremo a non fare niente, a questo punto ci arriveremo.

Per quanto riguarda lo sviluppo dei trasporti nel Mezzogiorno (premessi che io sono meridionalissimo) penso in primo luogo che bisogna eliminare la convinzione che esista il partito preso di trascurare il Mezzogiorno per favorire altre zone d'Italia. Ho sempre presente la polemica sorta al tempo della progettazione della Roma-Firenze; oggi a ragion veduta, non si può certo dire che la Roma-Firenze abbia nuociuto ad altri progetti di potenziamento dei trasporti. Una cosa però è vera: esiste, fra le altre regioni e il Sud un salto di qualità. Consultando un orario ferroviario ci accorgiamo che le cose cambiano fra Nord e Sud. Non tanto dal punto di vista, per esempio, del tipo di materiale ferroviario utilizzato, quanto per lo stato delle linee e per la difficoltà in generale delle comunicazioni (per non parlare poi della Sicilia, con il problema di Messina). Noi tutti ci domandiamo se esista nello Stretto la prospettiva di una comunicazione permanente: di che genere poi questa comunicazione possa essere dal punto di vista tecnico diventa un problema secondario. Certo si tratta di un'opera di estrema difficoltà, ma proprio per questo si può esprimere la meraviglia che lo Stato, che pretende di fare tante cose, abbia lasciato all'iniziativa di questo o di quel gruppo la soluzione di un problema nazionale di questo genere. Almeno, così è stato per un primo tempo, tanto è vero che è rimasto il dubbio che l'idea del ponte si sia affermata senza guardare a fondo se non si poteva pensare prima ad un tunnel.

In conclusione è lo Stato che deve decidere se, dal punto di vista tecnico, esista o no una prospettiva in questo senso. Una simile decisione di base appare necessaria al più presto, perché in caso di risposta negativa ci si dovrebbe orientare verso altre soluzioni. Infatti, dato il continuo sviluppo dei trasporti con il Mezzogiorno, se non sarà possibile nei prossimi anni stabilire una comunicazione permanente con la Sicilia, bisognerà costruire un porto speciale per i servizi di traghetto, e a Messina questa non è cosa che si possa realizzare in uno o due anni: si tratta di una opera di tale impegno da creare veramente gravi preoccupazioni. Oggi come oggi nel porto di Messina spazio non ce n'è più, e quello che c'è viene contrastato per esigenze commerciali. Si tratterebbe quindi di creare un porto esterno all'attuale porto, con difficoltà di carattere tecnico ed investimenti notevoli.

Anche la situazione delle linee ferroviarie siciliane non è rosea. La linea costiera, per esempio, è insufficiente, e per 5-6 mesi all'anno le ferrovie lavorano in condizioni di congestione. Vi è un progetto di raddoppio di questa linea e la speranza è che non si perda altro tempo e che, anzi, si possa recuperare quello perduto. Comunque le comunicazioni ferroviarie sono suscettibili di miglioramento, anche perché nel piano poliennale che prevede un finanziamento di 1100 miliardi, ora tracciato dall'azienda ferroviaria sono incluse molte cose che interessano il Sud.

Anche la situazione delle strade rimane un grave problema della Sicilia, pur se delle autostrade sono in corso di costruzione.

Concludendo questa seconda parte, direi che il tema più grave per quel che concerne il Mezzogiorno è quello delle comunicazioni da Napoli in giù, specialmente per quanto riguarda il traffico e le prospettive del traffico per la Sicilia che richiedono una migliore organizzazione dei trasporti da parte dello Stato e una maggiore larghezza di finanziamenti. Considerando quelli che saranno gli sviluppi economici della Sicilia e degli scambi con le altre regioni, ci si rende conto che i programmi finora fatti sono piuttosto limitati.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il professor Santoro per la sua ampia ed esauriente esposizione.

Gli onorevoli colleghi che desiderano rivolgere domande al professor Santoro, ne hanno facoltà.

**DAMICO.** Vorrei ringraziare il professor Santoro per la sua relazione, che porta nuovi

argomenti all'impostazione che a noi serve ai fini dell'indagine conoscitiva.

La prima domanda che volevo porre riguarda la mancata indicazione dell'attività che, sui temi in discussione, intende svolgere la direzione del Ministero dei trasporti che lei dirige, e a tal fine gradirei avere qualche informazione circa questo ufficio, specialmente per quanto riguarda le innovazioni che ci sono state.

Quando lei parla di una nuova autorità ai fini di una più efficiente impostazione dei trasporti, come tiene possa collocarsi in questa prospettiva per esempio la direzione del coordinamento, e a quali altri organi potremo pensare?

Vorrei inoltre porle questo quesito: lei parla di enti regionali in gestione: si potrebbe parlare allo stesso modo di una azienda regionale per i trasporti?

Per quanto riguarda la terza domanda mi rifaccio a certe considerazioni che lei ha formulato; infatti ad un certo punto ha confermato l'impossibilità per coloro che furono preposti a questa attività, di prevedere lo sviluppo della motorizzazione privata.

Su queste considerazioni si potrebbero formulare delle critiche, infatti non credo che certi risultati non fossero prevedibili: evidentemente invece furono fatte delle scelte precise.

Il dottor Agnelli invitato dalla Commissione Industria per una indagine conoscitiva sulle prospettive dell'industria automobilistica, rispose che le previsioni per il 1980 erano di venti milioni di autoveicoli, quindi in dieci anni il raddoppio della circolazione attuale.

In quella stessa sede fu fatto presente al dottor Agnelli che sulla base di uno studio inglese in materia di trasporti, era stato accertato che, stante la situazione attuale, il costo per le infrastrutture è il doppio del costo di ogni vettura immessa nella circolazione.

Ciò vuol dire che lo Stato italiano senza risolvere il problema, dovrà investire decine e decine di miliardi. A questa precisa domanda il dottor Agnelli rispose che questo era compito dello Stato, pur essendo disponibile per interventi.

È un problema di scelte di investimenti, e gli investimenti vanno fatti per garantire che le macchine circolino in modo adeguato.

Arrivati a questo punto, di fronte a noi, di fronte alle autorità politiche, di fronte alle autorità tecniche in materia di trasporti, i termini sono estremamente chiari.

Quindi, come conciliare questa prospettiva di sviluppo con la necessaria esigenza di preminenza dei trasporti pubblici su quelli pri-

vati, e quindi di interventi e a livello urbanistico e a livello fiscale?

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. L'onorevole Damico ha toccato un argomento sul quale non mi ero soffermato in quanto la direzione del coordinamento in seno al Ministero dei trasporti non entra nei temi specifici del trasporto regionale o dei trasporti del Mezzogiorno.

La prima osservazione che voglio fare in proposito è che siamo ancora in una fase di rodaggio; la seconda osservazione è che non è facile che una direzione del coordinamento si affermi in un Ministero in cui ci sono già delle direzioni costituite, e dove già esiste una grande azienda autonoma, quale quella delle ferrovie; v'è da aggiungere infine che l'azione di un simile ufficio richiederebbe una volontà ed una stabilità politica, che nessuno può garantire.

Vorrei sottolineare che talvolta, quando avverto da parte di qualche amministrazione un atteggiamento quasi di resistenza a sottoporre un suo problema alla nostra attenzione, penso allo schema di legge che fu presentato al Parlamento nel 1967 ed alle mutilazioni che quel provvedimento subì in sede parlamentare, perdendo molte delle caratteristiche che aveva. Si doveva soprattutto dare maggiori poteri alla direzione del coordinamento, per permetterle di meglio inserirsi nell'ambito di direzioni preesistenti, logicamente gelose della loro autonomia e delle loro competenze. Grossa manchevolezza fu quella di ostacolare la creazione di un Consiglio superiore dei trasporti, che sarebbe estremamente utile. La esperienza di altri paesi europei, che hanno introdotto nel loro ordinamento uffici per il coordinamento, dovrebbe essere utilissima per predisporre norme legislative. In altri paesi, insomma, si sono previsti poteri di intervento notevoli, che giungono fino al punto di permettere all'ufficio di coordinamento di pretendere che tutte le decisioni prese in una certa maniera affluiscono ad esso. E solo così si possono evitare duplicati o realizzazioni politiche non armonizzate.

Questa, naturalmente, è una scelta di carattere eminentemente politico. Attualmente si cerca di rimediare alla mancanza del Consiglio superiore con la creazione di varie commissioni settoriali; ma non si evita che, ad esempio, la direzione generale del coordinamento apprenda soltanto dai giornali che il CIPE ha approvato un nuovo programma autostradale. Lo stesso discorso vale per i

programmi delle ferrovie dello Stato, che spesso sono elaborati all'interno dell'azienda senza che nessuno ne sia preventivamente informato, il che evidentemente impedisce una organica azione di coordinamento e di contemporaneo di esigenze contrastanti.

È certo che, a oltre un anno di distanza dall'inizio effettivo del lavoro della mia direzione, alcune cose devono essere ancora poste in condizione di poter funzionare adeguatamente.

Insisto comunque nel dire che cosa importante è, a mio avviso, la creazione di un Consiglio superiore dei trasporti, in seno al quale sarebbe possibile impostare tutti i programmi dei vari settori nel modo più compiuto e meno dispersivo, avvalendosi anche dei contributi degli operatori privati, dei sindacati e dei rappresentanti degli utenti dei vari servizi. Ricordo che al termine dell'approvazione della legge istitutiva della mia direzione sorsero notevoli contrasti, a proposito del Consiglio superiore, con il Ministero della marina mercantile, il quale sosteneva che un simile organismo si sarebbe trovato in contrapposizione o quanto meno in sovrapposizione, al Consiglio superiore di quel dicastero.

Personalmente sono d'avviso che il Consiglio superiore della marina mercantile possa restare e che poche cose della marina possano interessare l'attività del Ministero dei trasporti.

Credo che l'importanza dei vari problemi prospettati possa riassumersi in poche cifre: i trasporti assorbono oggi circa il 14-16 per cento del reddito nazionale e rappresentano il 20-22 per cento degli investimenti. Nonostante ciò, gli interventi non sono ancora sufficienti, il che significa che nell'imminente futuro bisognerà dare ancora più spazio a questo settore nei nostri bilanci, ma significa anche che si deve fare di tutto per evitare dispersione di mezzi, duplicati o sovrapposizioni di interventi.

Tutto questo come si può ottenere? Con un nuovo Ministero che raduni tutte le varie competenze in materia di trasporti? Teoricamente sarebbe forse auspicabile, ma sappiamo benissimo tutti che in pratica ciò è irrealizzabile, per cui l'unica alternativa possibile è, appunto, quella del Consiglio superiore dei trasporti, che si occupi delle sole forme di trasporto attualmente di competenza del Ministero dei trasporti.

Senza considerare poi che un tale organismo superiore potrebbe anche rendersi utile per incontri programmati ad alto livello tra i dicasteri dei trasporti, dei lavori pubblici e

della marina mercantile, allo scopo di redigere piani veramente organici e coordinati.

Per quanto riguarda gli enti regionali, vorrei dire all'onorevole Damico che a mio avviso l'attività di tali enti dovrebbe esplicarsi in due forme: una più generale, nel senso di approfondire i problemi dei trasporti di ogni regione e di varare idee e proponenti, con indicazioni di ciò che si deve e di ciò che non si deve fare. Soltanto per alcuni maggiori comprensori (tre o quattro in tutta Italia) vedrei invece l'intervento di un vero e proprio ente che arrivi alla gestione.

Riguardo alla previsione di sviluppo della motorizzazione e alle dichiarazioni del dottor Agnelli, voglio rilevare che i venti milioni di automezzi che circoleranno sulle nostre strade, sono indice di benessere e non costituiranno un problema se si limiteranno a circolare nelle strade vuote del paese; però se arriveranno nell'interno delle città di Roma, Milano e Napoli o in altri centri, anche piccoli, oggi congestionati, renderanno impossibile la circolazione. Tutto questo tocca il punto della fiscalità, tanto più che questo problema della imposizione fiscale sugli automezzi ha perduto il carattere di manovra di un'imposta suntuaria.

Quindi bisogna avere un meccanismo di tassazione che possa, da una parte, limitare la domanda di infrastrutture, perché queste sono sempre in quantità insufficiente rispetto alla domanda; e, dall'altra, costituire un mezzo di prelievo fiscale per poter affrontare la maggior spesa per le infrastrutture che devono essere fatte.

Nell'interno delle città quando viene costruito qualche sottopassaggio la circolazione migliora; però i sottopassaggi, insieme alle sottovie ed alle sopraelevate, hanno costi talmente elevati che si pone un serio problema in termini finanziari. Personalmente, ritengo che se in Italia in futuro ci sarà un maggiore numero di macchine, ci dovrà essere anche un trattamento fiscale che dia agli enti locali e nazionali la possibilità di effettuare gli investimenti richiesti dalla circolazione stradale.

L'onorevole Damico ha parlato del piano Leber della Germania, il quale tende a spostare il traffico dei mezzi pesanti verso le ferrovie che presentano margini di capacità. Debbo dire in proposito che non so fino a che punto possa essere seguita una simile politica in Italia.

DAMICO. Quindi dovremo andare in Inghilterra o in Germania per vedere concretamente le cose come funzionano in quelle Nazioni.

BIANCHI GERARDO. Io condivido il parere del professor Santoro e cioè che è stato dato troppo rilievo al grande trasporto e troppo poco a quello a breve distanza, tant'è vero che, riguardo agli orari dei treni, i treni a lunghissima distanza non dovrebbero avere un trattamento di preferenza rispetto a quelli a breve distanza, che servono per i pendolari. Io sono d'accordo che effettivamente per le comunicazioni urbane non è stato fatto niente, e tanto meno a Roma.

Non è il Consiglio superiore dei trasporti che dovrebbe prendere provvedimenti, ma l'ente locale.

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. Io ho parlato del Consiglio superiore dei trasporti rispondendo all'onorevole Damico, che mi chiedeva quale esperienza avessi come direttore del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti.

BIANCHI GERARDO. Io sono d'accordo sulle considerazioni da lei espresse; non si tratta, qui, di differenti criteri di valutazione, sono cose logiche. Io volevo far presente che qui a Roma c'è un ente locale che dovrebbe provvedere a risolvere il problema del traffico; d'altra parte la questione non può essere ridotta solo all'ambito comunale, onde, per avere una soluzione completa del problema, occorrerebbero degli organismi tali da prendere in pugno questa situazione in maniera drastica. Vorrei osservare che variano anche le soluzioni secondo le condizioni cittadine. A Milano noi possiamo avere delle soluzioni che non si adattano al 100 per cento ai problemi, ad esempio, di Roma o di Napoli.

Non ho ben compreso quella regolamentazione fiscale, cui lei accennava. Io sono d'accordo per un eventuale maggior costo di parcheggio nel centro o in certe zone determinate e sarei propenso anche a certe limitazioni in maniera drastica, però offrendo la possibilità del ricambio, in quanto la gente ha bisogno di muoversi. Quando sono stati istituiti qui a Roma dei grossi parcheggi serviti da minibus, si è visto che l'iniziativa non ha dato buoni risultati. Quindi io vorrei sapere da lei quali soluzioni concrete potrebbero attuarsi per una città come Roma; a Milano si è visto un notevole alleggerimento della situazione con la metropolitana.

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. Io le preciso intanto che cosa

intendevo dire per regolamentazione fiscale: è la famosa « *road pricing* », cioè un sistema di pedaggio tale da scoraggiare gran parte degli utenti ad usufruire della strada eccessivamente congestionata per il traffico; nel caso che la congestione dovesse persistere bisognerebbe applicare pedaggi ancor più elevati.

Si tratta in sostanza del meccanismo dei pedaggi autostradali applicato alle strade urbane. È difficile però riscuotere dei pedaggi ad ogni angolo di strada e perciò si sta pensando all'impiego dei calcolatori elettronici ed ai contatori, che scattano automaticamente ad ogni passaggio di autoveicoli per quella determinata strada, indicando l'importo da versare oppure la somma da detrarre dall'importo già versato. In sostanza si tratta di applicare dei pedaggi nelle zone e nelle vie più congestionate, che in genere corrispondono a quelle più centrali. Tutto questo richiede, per essere attuato, un'apparecchiatura di carattere tecnico, oggi non disponibile, ma in via di sperimentazione, per cui mi è difficile indicare ora risultati concreti.

Ho avuto occasione la settimana scorsa di sentire gli americani venuti per promuovere accordi di collaborazione e di studio con l'Italia. Si è parlato con loro del traffico stradale. In alcune delle loro grandi città si stanno impiantando dei calcolatori elettronici per la regolamentazione del traffico. Essi stabiliscono quale corrente di traffico agli incroci debba passare per prima; questo può rappresentare un certo beneficio per la circolazione, ma non può certo risolvere tutti i problemi. Infatti, invece di assicurare la circolazione a un certo numero di macchine, la assicurerà per un numero superiore; ma lo squilibrio è oggi talmente grave che l'adozione di queste attrezzature più avanzate non può risolvere tutte le difficoltà, per cui s'impone il ricorso alle metropolitane, ai divieti di parcheggio e alle norme restrittive della circolazione.

È necessario entrare nell'ordine di idee che il fatto di possedere una macchina non costituisce un diritto di servirsi di un bene (lo spazio stradale) quando questo bene non è sufficiente per tutti.

Debbono essere applicate delle restrizioni: solo in questo modo si può pensare di dare qualche possibilità alla circolazione, la quale deve essere limitata là dove se ne rivela la necessità. In caso contrario, ci fermeremo tutti.

Per quanto riguarda Roma, poi, le prospettive della costruzione della metropolitana non sono certamente rosee; si deve tener presente

che si incontrano considerevoli difficoltà e che i tempi tecnici sono notevoli. Lavorare nel sottosuolo di Roma è un problema. A Roma non può essere toccato nulla.

Per fortuna, le altre città non sono nelle condizioni di Roma; lo sforzo che deve essere fatto consiste nel programmare accuratamente l'espansione dei comprensori urbani e nel limitarla in modo che le città siano collegate efficientemente. Possibilmente ciò deve essere fatto in fase di progettazione, poiché questo collegamento deve nascere prima che si arrivi allo sviluppo dell'area urbana.

GUGLIELMINO. Vorrei porre al professor Santoro un quesito. Oggi, tutti convengono sulla necessità che il paese si avvii verso uno sviluppo armonico e omogeneo; è indubbio che in questo sviluppo debba rientrare anche il Mezzogiorno che, invece, è in una condizione di assoluta arretratezza generale, sia nel settore delle strutture viarie sia in quello dei mezzi di comunicazione. Se così è, vorrei dire questo: ci è stato annunciato un piano poliennale che prevede un impegno fino al 1977 di spesa di 1.100 miliardi. Di questi, oltre 400 sono da togliere in partenza onde far fronte al maggior costo verificatosi nell'attuazione del piano decennale; pertanto, ferma la percentuale del 40 per cento da destinare al Mezzogiorno, si può calcolare che la somma a disposizione per l'Italia meridionale sarà inferiore ai 300 miliardi.

Pertanto, per la realizzazione di opere di impianti fissi, di elettrificazione della rete, di doppio binario (parlo ancora di linee fondamentali) per il soddisfacimento della necessità di avere altro materiale rotabile e altri mezzi, non abbiamo che una cifra così modesta, da distribuire nell'arco di sette anni.

Così stando le cose, noi possiamo senz'altro fare la previsione certa che lo sviluppo economico della Sicilia e del Mezzogiorno di Italia sarà condizionato, in quanto non si è certamente in grado di assolvere a tutti quei compiti necessari ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in rapporto allo sviluppo del paese.

Noi, oggi, in riferimento a questi dati - a differenza di quanto previsto per la motorizzazione - non abbiamo degli elementi che favoriscono questo sviluppo, ma degli elementi che lo condizionano gravemente, bloccandolo.

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. Posso dire di avere le stesse preoccupazioni. Aggiungo a queste delle cer-

tezze: la mancanza di comunicazioni non ha fermato lo sviluppo, ma lo ha condizionato.

Comunque, ritengo che il discorso non debba essere fatto soltanto in termini di disponibilità finanziarie; se così fosse, sarebbe sufficiente che il Parlamento stanziasse somme maggiori. La cosa che preoccupa maggiormente è costituita dai tempi tecnici di attuazione, che sono quelli che sono; per altro, io non sarei per la costruzione di nuove ferrovie in Sicilia. Si potranno migliorare quelle che esistono e che sono necessarie, e non ripetere quel che si sta facendo con una nuova linea verso Gela che non capisco a che cosa potrà servire.

GUGLIELMINO. Esistono addirittura delle ferrovie senza binario, con le stazioni, i ponti, eccetera.

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. Ciò non accade soltanto in Sicilia: anche qualche tratto del raddoppio della Genova-Ventimiglia è nelle stesse condizioni. Valgono le cose che dicevamo prima a proposito della necessità di un coordinamento. Linee da potenziare ne vedo; nuove ferrovie certamente no; semmai qualche linea è in più rispetto alle sue possibilità di buona utilizzazione. D'importanza vitale è soprattutto il raddoppio del binario della Catania-Messina, che attraversa il cuore della zona agrumaria con traffico notevolissimo, e che presenta difficoltà naturalmente accresciute nel corso degli anni.

Un accenno al problema dei traghetti.

Attualmente vi sono 10 navi, le due ultime arrivate sono addirittura super-navi (in Sicilia le hanno chiamate « le cattedrali»), ed una altra è già stata ordinata; malgrado tutto questo credo, però, che a breve distanza di tempo un problema di adeguamento del servizio sarà inevitabile, soprattutto con riferimento alle esigenze della campagna agrumaria.

Hanno fatto bene le ferrovie a studiare in tempo il problema ed a mettere gli occhi su un servizio di trasporto containerizzato sulla Catania-Reggio. Questo servirà ad alleggerire il traffico in uno dei punti più nevralgici della rete ferroviaria. Quando poi la linea sarà a doppio binario, non dico che sarà illimitata la capacità di deflusso del traffico, ma sarà tanto aumentata che non esisteranno più problemi.

Tornando al discorso che facevo prima, se si sapesse che tra dieci anni ci sarà un ponte o un tunnel fra Reggio e Messina, si dovrebbe

operare in una direzione, se invece si sapesse che non ci sarà mai si lavorerebbe in un'altra direzione potenziando i servizi dei traghetti; invece, per ora, nulla si riesce a sapere.

Attualmente il traffico siciliano è veramente condizionato e v'è la prospettiva che lo possa essere sempre di più.

Però altre possibilità positive vi sono; se ne è discusso a lungo di recente al Consiglio di amministrazione delle ferrovie, ed alla fine è apparsa buona l'idea di avvalersi, nel frattempo, di un servizio di trasporto con *containers* a sussidio del trasporto diretto con traghetto. Certo che in questo caso il servizio arrecherà un elevato costo alle ferrovie, e non escludo che organizzando un servizio di traghetto per semi-rimorchio si possa avere una soluzione più economica, sempre rimanendo fermo per l'utente il prezzo delle attuali tariffe. A volte in casi simili lo Stato interviene sapendo benissimo di compiere un'operazione antieconomica, e secondo me fa benissimo perché è il miglior modo per venire incontro alle necessità degli operatori economici e dei produttori siciliani. L'anno scorso, per esempio, accadde qualcosa del genere, quando lo Stato intervenne mandando due navi per il trasporto di camion carichi di agrumi assumendosi tutte le spese del tragitto stradale e delle operazioni di scarico ai porti e di ricarica su vagone ferroviario.

FOSCARINI. Analogamente a quanto è necessario a livello centrale, non riterrebbe valida la costituzione di un Comitato del coordinamento a livello regionale? Io credo si senta l'esigenza di un comitato che rappresenti la sintesi delle economie a livello regionale.

SANTORO, *Direttore generale del coordinamento e degli affari generali del Ministero dei trasporti*. Sono persuaso della necessità di un Comitato regionale dei trasporti, e penso che al momento opportuno questo problema sarà affrontato valutandone tutti gli aspetti e le possibilità. Ho già espresso questo convincimento parlando degli enti regionali per i trasporti.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro intende fare domande, possiamo considerare concluso il nostro colloquio con il professor Santoro, direttore generale del coordinamento. A nome della Commissione lo saluto e ringrazio per le preziose informazioni.

**La seduta termina alle 13,30.**