

IV.

SEDUTA DI GIOVEDI' 30 APRILE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui trasporti pubblici e privati.

Porgo il cordiale saluto della Commissione trasporti ai due funzionari del Ministero dei trasporti, direzione generale della motorizzazione, dottor Alberico Belgiorno, direttore centrale della motorizzazione civile e capo del Servizio IV per gli autotrasporti viaggiatori pubblici e privati, e ingegnere Franco Armani, direttore centrale della motorizzazione, capo del Servizio V per la concessione e costruzione di ferrovie, metropolitane, filovie e tranvie. Li ringrazio molto di aver accolto il nostro invito a partecipare a questa riunione per esporre il loro pensiero sui due punti che costituiscono l'oggetto della nostra indagine, cioè i trasporti nelle aree metropolitane e nel Mezzogiorno. Do, pertanto, la parola al dottor Belgiorno.

BELGIORNO, Direttore centrale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Io credo che sarebbe più opportuno che gli onorevoli commissari ci rivolgano delle domande, perché abbiamo già inviato una ampia esposizione della direzione generale della motorizzazione e credo che siano già a conoscenza della Commissione i concetti di carattere generale. Desidero ringraziare anche a nome dell'ingegnere Armani il Presidente per il saluto che ci ha rivolto anche da parte della Commissione e siamo pronti a fornire la massima collaborazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli colleghi che desiderano rivolgere domande ne hanno facoltà.

DAMICO. Nel documento da voi inviatoci ho colto una contraddizione fra la posizione della direzione della motorizzazione civile e quella delle ferrovie dello Stato, relativamente all'impegno di queste ultime per i servizi metropolitani. Se ho ben capito, secondo la motorizzazione civile è in ogni caso sconsigliabile e con ogni probabilità anche inop-

portuno pensare che le ferrovie, in quanto tali, possano risolvere il problema del decongestionamento; viceversa queste si devono interessare delle grandi linee di comunicazione, per cui occorre prendere in esame altre soluzioni per risolvere il problema del traffico urbano. Ora, la prima questione che vorrei porre è il fatto che le stesse ferrovie dello Stato, nella persona dell'ingegnere Fienga, ci hanno fatto sapere che sono disponibili e in grado di risolvere il problema del decongestionamento delle grandi aree metropolitane. Ed allora vorrei sapere qual'è il motivo per cui la motorizzazione civile afferma che le ferrovie non possono risolvere questo problema, e che in ogni caso un loro intervento non è conveniente e nemmeno auspicabile, e ritiene opportuno che le ferrovie dello Stato si occupino solo delle grandi linee di comunicazione.

BELGIORNO, Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Credo che non ci sia un contrasto effettivo: probabilmente c'è un equivoco alla base. Evidentemente il direttore generale delle ferrovie dello Stato, allorché ha dichiarato queste pienamente disponibili per la soluzione del problema del decongestionamento e del traffico nelle grandi aree metropolitane, si è riferito all'attività delle ferrovie dello Stato sul piano della penetrazione nella rete delle altre infrastrutture locali già esistenti, nel senso che l'azienda ferroviaria statale svolge anche attività di trasporto di carattere locale, ed in effetti trasporta moltissimi viaggiatori dalle lontane periferie ai grandi centri urbani ed industriali, su una distanza media da 50 a 100 chilometri. Sotto questo aspetto è evidente che le ferrovie dello Stato hanno assolto e continuano ad assolvere un compito importantissimo; basti pensare ai programmi in atto per risolvere il grosso problema dei trasporti dalla zona di Lodi verso Milano. Ma ciò non significa risolvere i punti, che sembrano di contrasto, ma che in effetti sono complementari all'importante problema dei trasporti in un'area metropolitana. Cioè le ferrovie dello Stato hanno un compito di penetrazione generale che deve essere, però, inquadrato in una

valutazione globale di tutto il problema delle esigenze del trasporto nell'ambito di un'area metropolitana. In quest'ultimo specifico ambito, evidentemente, il compito non è più delle ferrovie dello Stato, ma di un servizio creato *ad hoc* per risolvere le relative esigenze, e quindi di un servizio basato su trasporti pubblici locali su rotaia e su strada. Com'è noto, a Roma, su iniziativa del ministro Scalfaro, si è cercato, attraverso la rete ferroviaria statale, di creare una linea circolare attorno alla città, per facilitare il traffico della periferia. Questa iniziativa è stata un esperimento utile, ma non credo che abbia dato grandi risultati. È evidente che il problema del trasporto all'interno di un'area metropolitana deve tendere ad avvicinare un punto all'altro nell'ambito della suddetta area nel senso di penetrazione e non di solo aggiramento.

In merito a ciò io penso che il contrasto non ci sia: ad ognuno il suo compito, alle ferrovie dello Stato quello molto importante di spina dorsale di tutto il sistema di trasporto del Paese, alla metropolitana e agli altri servizi pubblici di trasporto il compito di formare il tessuto connettivo e di creare i mezzi necessari, adeguati per consentire rapidamente e facilmente lo spostamento della popolazione. Sul piano più specifico l'ingegnere Armani potrà dare ulteriori delucidazioni.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Voglio chiarire un punto molto importante, che secondo me può spiegare questa apparente contraddizione. Il nostro sistema per le metropolitane è nettamente orientato verso i criteri più moderni, applicati già in tale settore, e cioè le metropolitane non si devono concepire come delle linee sotterranee, che servono solamente i centri urbani, ma devono uscire all'aperto e collegare le borgate satelliti con i centri urbani. Per esempio a Parigi hanno costruito una linea est-ovest di 56 chilometri, che collega due borgate ad est ed a ovest della metropoli, ma solo per 16 chilometri la linea è sotterranea, in quanto attraversa il centro della metropoli; per gli altri la linea è all'aperto. Anche a Milano il centro della città verrà collegato a Gorgonzola attraverso Cascina Gobba. A Roma ci stiamo orientando verso la linea aerea di contatto, con la speranza un giorno di collegare Ciampino, Spinaceto e Frascati, ecc. con il centro della città. Ecco perché noi non scorgiamo alcun contrasto, ma la soluzione del problema piuttosto che con le ferrovie, la vedremo risolta con le

metropolitane, che si espandono senza tra-sbordi anche con il passaggio della sotterranea all'aperto. Per obiettività voglio far presente che vi è una corrente esigua di urbanisti che vorrebbe il *park and ride* proprio dove la metropolitana finisce per fare il trasbordo, però la maggioranza è orientata verso questo altro concetto.

DAMICO. Lei, dottor Belgiorno, ha parlato di un servizio *ad hoc*.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Diverso dalle ferrovie dello Stato.

DAMICO. Che cosa intendete, che cosa prefigurate?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Intendiamo delle infrastrutture che permettano di dare un servizio ferroviario di grande velocità e capace di trasportare grandi masse, unitamente ad adeguate infrastrutture viarie, in quanto non dobbiamo dimenticare che il problema del congestionamento delle grandi aree metropolitane è anche determinato da un insufficiente sistema di infrastrutture viarie, ma non infrastrutture nel senso comune della parola, bensì infrastrutture che consentano il rapido inserimento nei gangli vitali di una area metropolitana.

Non dobbiamo dimenticare che un grande centro metropolitano non vive solo di uomini ma anche di merci, e perciò il trasporto delle merci, necessarie sia per le esigenze alimentari che per le esigenze più ampie del commercio in genere, rappresenta un altro problema di grande portata, destinato anch'esso ad assumere più ampie proporzioni.

Quindi occorre avere una efficiente metropolitana che consenta alle grandi masse di raggiungere determinate zone, specialmente in ore di punta, in quanto il traffico non è equamente distribuito sul piano dell'intensità, ed occorre inoltre assolvere a tutti gli altri compiti che servono a far vivere un grande centro.

DAMICO. Nel dibattito in corso che riguarda il congestionamento delle grandi aree, pare acquisito dalla grande totalità dei tecnici e dei politici, anche a livello degli enti locali, il fatto che la soluzione non potrà che essere una limitazione ed insieme una alternativa valida al trasporto privato.

Pertanto gradirei sapere, sotto questo punto di vista, cosa la motorizzazione civile, in

quanto strumento tecnico del Ministero, sta predisponendo, o quali iniziative sono in corso su questo terreno, considerando che la legge sulla metropolitana è entrata in vigore all'inizio dell'anno.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. È entrata in vigore da quattro mesi.

DAMICO. Se ci atteniamo ai tempi tecnici, dobbiamo considerare, per città come Milano, Roma, Napoli, prospettive che vanno dai cinque ai dieci anni, solo per garantire alcuni tronconi; nel frattempo abbiamo sulla base di dati statistici, che ci vengono anche dalla motorizzazione civile, una situazione di espansione e di domanda del mezzo privato per cui le aree disponibili per la circolazione tendono a restringersi inevitabilmente.

In rapporto a questa situazione, quali altre misure ci possono essere tra una impostazione di sistemi di trasporti metropolitani in prospettiva, e la situazione attuale, considerando che su certe direttrici di traffico è impensabile una soluzione di carattere individuale?

Su questa base vorrei sapere come si sta muovendo la motorizzazione civile.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Il Presidente del Consiglio onorevole Rumor, prima della crisi aveva già costituito un gruppo di lavoro presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica, proprio con questi obiettivi.

Questo gruppo di lavoro si è riunito più volte, e a queste riunioni hanno partecipato funzionari dei ministeri competenti, i rappresentanti delle aziende urbane dei trasporti e i rappresentanti dei sindacati dei lavoratori del settore, in modo da poter sentire tutti i competenti interessati.

Purtroppo la crisi di governo ha determinato una battuta d'arresto nei nostri lavori, però è stato già deciso di riprendere i lavori interrotti.

In queste riunioni preliminari sono state fatte delle proposte concrete se pure di carattere generale, e si è molto insistito sulla istituzione di corsie preferenziali, provvedimento attuabile senza aspettare i molti anni occorrenti per realizzare la costruzione delle metropolitane, e ho motivo di ritenere che questo argomento verrà di nuovo proposto.

Naturalmente sono proposte che vengono formulate da un gruppo di lavoro composto di funzionari che non hanno poteri decisionali.

Del gruppo di lavoro fanno parte inoltre i rappresentanti del Ministero del lavoro, in quanto nei problemi trattati vi sono connessi aspetti che riguardano gli addetti alla guida dei mezzi urbani, i quali sono sottoposti a dei turni massacranti, che potrebbero venire alleggeriti con la istituzione dei percorsi preferenziali.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Per quanto riguarda la direzione generale della motorizzazione civile, desidero precisare che in questo campo la competenza, sia per la creazione dei mezzi di trasporto pubblici e privati e sia per le infrastrutture stradali, non è tanto della motorizzazione civile quanto soprattutto dei comuni, laddove si tratti di aree metropolitane.

Vorrei poi far presente che i percorsi preferenziali sono delle soluzioni valide, ma sempre nei limiti di determinate situazioni obiettive viarie, specialmente in città come quelle italiane dove il centro storico è costituito per la maggior parte da strade strette.

Infatti noi non abbiamo, al contrario degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, dell'Olanda e della Germania, una impostazione viaria ispirata sin dal principio ad esigenze moderne; per cui a mio avviso il problema non è risolvibile solo con la istituzione dei percorsi preferenziali, ma occorre provvedere anche a vie rapide di scorrimento come sottovie e sopravvie. A Roma abbiamo un esempio efficacissimo, costituito dalla svincolo sotto Corso di Italia, che ha rappresentato uno strumento vitale per tutto il traffico cittadino.

Un'altro esempio molto importante è rappresentato dalla sopraelevata costruita a Genova, sempre al fine di risolvere questo importante problema.

Concludendo credo sia indispensabile, soprattutto per quanto riguarda i grandi centri urbani, unire alla istituzione dei percorsi preferenziali, la creazione di infrastrutture di questo genere, le quali non richiedono molto tempo per la loro attuazione.

Abbiamo visto infatti che, nello spazio di due-tre anni, laddove ci siano i mezzi (perché c'è anche il problema degli investimenti), si possono realizzare nei grandi centri strutture di questo genere. A mio avviso ciò è indispensabile, in quanto la creazione della metropolitana, cioè di una infrastruttura rigida, richiede non solo molti capitali, ma soprattutto molto tempo, dovendosi effettuare studi geologici, approntare il progetto, effettuare le gare, e così via: molto spesso occorrono pa-

recchi anni. Ragionare soltanto in termini di costruzione di linee metropolitane significa, appunto a causa della lunghezza dei tempi di attuazione, mettere il nostro Paese in una condizione di arretratezza dal punto di vista funzionale dei grandi centri. È necessario invece pensare contemporaneamente a delle soluzioni direi quasi di urgenza, idonee a risolvere il problema dello svincolo del traffico cittadino in termini di realtà ragionevole.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Desidero aggiungere due informazioni che ritengo interessanti. Io seguo, naturalmente, la stampa tecnica, dalla quale ho appreso che l'ultimo « grido » che proviene dagli Stati Uniti sono le cosiddette *bus-ways*, cioè strade - sotterranee o all'aperto - costruite solo ed esclusivamente per gli autobus. Si tratta di un concetto nuovissimo; bisognerà ora studiarne i risultati pratici. C'è da tenere presente che negli USA esiste un grosso problema di inquinamento atmosferico: sotto questo punto di vista è evidente che gli autobus producono gas di scarico altamente inquinanti. Comunque, le prime esperienze in materia di *bus-ways* sembra siano state abbastanza soddisfacenti. Un dato importante è che il loro costo è molto inferiore a quello delle metropolitane.

MAROCCO. Durante le sedute dedicate allo svolgimento dell'indagine conoscitiva sui trasporti, è stato possibile ascoltare, in merito ai problemi in discussione, l'illustrazione che ne è stata fatta da eminenti personalità che operano in questo campo. Sono emerse, in sostanza, carenze veramente eclatanti nel settore dei trasporti. Le principali deficienze possono sintetizzarsi in questo modo: il nostro Paese dispone di veloci autostrade, che hanno però insufficienti collegamenti e raccordi esterni; le città sono degradate da un intenso traffico di transito; gli aeroporti sono privi di adeguati collegamenti; esiste un congestionamento dei porti, per insufficienza di attrezzature nel retroterra; si riscontra l'inefficienza e la scarsità dei terminali; ancora, ci troviamo di fronte a zone urbane invase dal traffico motorizzato privato per carenza di trasporti pubblici ed urbanizzazioni sbagliate, che impongono estenuanti tragitti tra casa e posto di lavoro; le stazioni ferroviarie non sono attrezzate per il trasferimento dei viaggiatori su altri mezzi di trasporto; i mezzi pubblici hanno orari e frequenze inadeguate per soddisfare le esigenze dell'utenza. Di fronte

a questa situazione, veramente preoccupante, che tra l'altro non mostra delle linee di tendenza verso un contenimento, ma anzi si avvia ad un rapido deterioramento, in che misura il « Progetto '80 » recepisce le esigenze di miglioramento, in che misura potrà efficacemente intervenire (in un lasso di tempo decennale, come previsto dal suo piano di esecutorietà) non solo al fine di contenere l'acceninarsi degli squilibri, ma anche, tenuto conto del previsto sviluppo, in vista di una generale armonizzazione di tutto il settore?

Questa è la prima domanda che mi permetto di rivolgere ai funzionari che la Commissione oggi sta ascoltando. La seconda domanda è, a mio avviso, interdipendente con la prima, sul piano del trasporto pubblico. Ho letto una relazione dell'ATAC, dalla quale risultava che i viaggi per anno effettuati da ciascun cittadino sono scesi da 528.000, nel 1955, a 235.000, nel 1968. Quindi, malgrado che in questo lasso di tempo (dal 1955 al 1965) l'azienda sia passata da 698 a 1.142 chilometri di esercizio, e la città da 1.693.000 a 2.682.000 abitanti, il numero di passeggeri trasportato giornalmente è sceso da 2.596.000 a 1.723.000. Le cause della decrescente domanda, nel settore dei trasporti urbani, sono evidentemente diverse; una fra le più importanti, probabilmente, è che la velocità commerciale, in conseguenza del congestionamento del traffico, è molto bassa. C'è poi da considerare il vantaggio della mobilità che il mezzo privato offre rispetto a quello pubblico. Anche sotto questo profilo, vorrei sapere in che misura si può intervenire (tenuto conto che la linea di tendenza è negativa) per contenere il deterioramento della situazione.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Per quanto riguarda la prima domanda, devo innanzitutto far presente che la sua impostazione va oltre i limiti della nostra competenza, in quanto si riferisce ad un problema politico generale, che trascende lo stesso settore dei trasporti e si colloca nel quadro della programmazione economica generale. Esiste, evidentemente, una componente che riguarda i trasporti; ma la domanda, così come è stata formulata, tende ad assumere, ripeto, quasi un carattere politico.

La mia risposta non può quindi essere che questa: siamo tutti, ritengo, consci di trovarci di fronte ad una situazione di strumentazione insufficiente a soddisfare tutte le esigenze che sussistono sul piano della mobilità dei cittadini. Dobbiamo fare i conti con problemi di

portata molto più vasta di quanto ci si aspettasse: ed è chiaro che, essendo rimasti un po' sorpresi, ci troviamo ora in certo modo in ritardo rispetto alle nuove esigenze. Gli inconvenienti che ella ha prospettato, onorevole Marocco, esistono senza dubbio; ma credo che riuscire a risolverli non sia solo questione di buona volontà e di impostazione politica, ma anche di tempo. L'esplosione della motorizzazione privata e l'affollamento dei centri urbani, connesso con il fenomeno dell'urbanesimo, costituiscono dei problemi che si sono manifestati nel nostro Paese, negli ultimi venti anni, in una misura superiore ad ogni aspettativa, e rispetto ai quali siamo purtroppo in ritardo. Io sono dell'avviso che tutti dovrebbero mettersi a disposizione, con buona volontà, ai vari livelli e nei vari settori, per contribuire alla soluzione di tali problemi. Noi della motorizzazione civile facciamo quanto è possibile, ma le strutture non sono adeguate alle reali esigenze funzionali dell'amministrazione, sia al centro che alla periferia. Basti pensare, ad esempio, al servizio di vigilanza sui pubblici trasporti, in relazione anche all'importante fenomeno dell'abusivismo. Non abbiamo una strumentazione sufficiente sia come personale che come mezzi materiali per poter seguire e controllare l'andamento dei trasporti e quindi rimettere in sesto certe situazioni, ove necessario. È un problema, direi quasi, di quantità, di insufficienza quantitativa dell'amministrazione. Noi facciamo ogni sforzo per assolvere alle nostre funzioni, soprattutto per quanto riguarda le condizioni di esercizio dei mezzi in funzione, gli orari e così via, ma ciò, ripeto, non è sufficiente.

Devo aggiungere che la motorizzazione civile si adegua nel modo migliore alla realtà ed alle nuove esigenze. È noto che, da questo punto di vista, c'è tutta una istruttoria che viene svolta sul piano compartimentale, alla quale partecipano in modo democratico le autorità locali e le categorie interessate, da cui deve emergere l'esigenza pubblica da soddisfare con il trasporto e il modo di soddisfarla. Sotto questo aspetto, la motorizzazione fa tutto quello che è necessario per adeguare il mezzo di trasporto esistente alle esigenze da soddisfare.

Oltre questo non possiamo andare ed anche la direzione della motorizzazione civile ha i suoi limiti. Vi è poi da aggiungere che accanto al grosso problema costituito dalla necessità di assicurare una soddisfacente mobilità dei cittadini, vi è quello dell'adeguamento delle strutture delle amministrazioni locali e periferiche che è largamente insufficiente.

Per quanto riguarda il modo di risolvere i vari problemi, abbiamo già indicato i temi di carattere generale; auspichiamo che la Regione, al momento in cui entrerà in funzione e assommerà in sé la competenza dei vari ministeri, possa trovarsi in condizioni migliori per affrontare questi problemi. Vi è una cosa assolutamente indispensabile: da una parte il coordinamento dei mezzi di trasporto e dall'altra la costruzione delle infrastrutture idonee e necessarie.

Nei grossi centri (Milano e Roma, per esempio) le infrastrutture viarie sono insufficienti; questo è un problema importante. Le strutture viarie primarie e secondarie sono assolutamente indispensabili per far sì che il traffico defluisca in modo meno congestionato.

Da un punto di vista generale, il problema è connesso a quello degli investimenti. Nel nostro paese le disponibilità sono quelle che sono; ed allora si presenta il problema di come spendere le somme che si hanno a disposizione. È necessario giungere ad una visione generale ed integrale di tutto ciò che può essere fatto con i mezzi di trasporto esistenti; da qui la necessità di un coordinamento generale.

La nostra amministrazione ha già elaborato un disegno di legge per pervenire al coordinamento dei pubblici trasporti su strada; si tratta di un disegno di legge che è stato impostato in funzione dei principi del piano quinquennale, che come è noto prevedeva la costituzione di raggruppamenti e di consorzi obbligatori. Tale legge, mira non soltanto a determinare il raggruppamento ed il riordinamento dei trasporti pubblici su strada, ma considera il raggruppamento ed il riordinamento come la condizione necessaria per giungere alla costituzione di consorzi che possano assolvere con una visione unitaria e globale alla funzione dei trasporti pubblici nei grandi comprensori.

CERAVOLO SERGIO. Ritengo che si stiano commettendo degli errori nel problema generale dei trasporti. Noi stiamo andando dietro ad uno sviluppo non previsto, e stiamo riparando i danni.

C'è la necessità di arrivare ad una unificazione per il servizio pubblico di trasporto di passeggeri e di merci; ora, però, questo problema può essere affrontato solo se esiste un serio coordinamento (direzioni centralizzate) soprattutto per quanto riguarda la programmazione. Anche per non avere delle dispersioni, per non fare delle opere inutili. È difficile pensare di poter arrivare ad una organiz-

zazione centrale in un unico ministero, ma il problema, tuttavia, esiste.

Secondo la loro esperienza, e le loro conoscenze, anche in campo internazionale, quale sarebbe la via da seguire? Vi è bisogno di una articolazione generale, e la regione si presenta come l'occasione più favorevole per arrivare a questa articolazione.

Questo problema interessa in modo particolare, in quanto è necessario arrivare a fare delle proposte concrete. Desidererei, quindi, conoscere il loro punto di vista, anche se personale.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Il problema del coordinamento è certamente il più importante e il più urgente. Debbo ripetere, che il disegno di legge cui ho accennato prevede, con il riordinamento dei trasporti pubblici e la creazione di consorzi, la possibilità di arrivare ad una visione totale comprensoriale.

CERAVOLO SERGIO. È previsto anche il trasporto merci?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. No, solo viaggiatori. Il problema potrebbe essere meglio risolto se esistesse un organo centrale; probabilmente, in questo modo, si avrebbe la possibilità di stabilire delle direttive e di determinare impostazioni di carattere generale che possano rappresentare gli indirizzi nei quali muoversi organicamente per la soluzione del problema.

Il problema si può ridurre in questi termini: o si crea una commissione nell'ambito del Ministero dei trasporti oppure, addirittura, il Consiglio superiore dei trasporti, che avrebbe una competenza anche per quanto riguarda il trasporto merci.

Fin dal 1950 sono state fatte delle proposte per la costituzione del Consiglio superiore; queste proposte, però, per una ragione o per l'altra, non sono mai andate avanti. La competenza del Consiglio superiore dovrebbe comprendere anche il settore costituito dalle ferrovie dello Stato: non è infatti pensabile ad un coordinamento generale, senza la inclusione delle ferrovie dello Stato.

CERAVOLO SERGIO. Dovrebbe essere compresa anche la marina mercantile?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*.

Il problema è diverso; il problema dei porti è di carattere urbano più che comprensoriale.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Forse la marina mercantile potrebbe entrarvi per quanto riguarda la navigazione interna che interessa il trasporto delle merci.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. In effetti l'esigenza di questo organo centrale esiste; noi prima di tutti l'abbiamo avvertita ed abbiamo chiesto che sia soddisfatta. Purtroppo nello Stato non esiste ancora questo organo coordinatore che noi auspichiamo, capace di dare una direttiva anche alle regioni. Noi abbiamo la Liguria e l'Emilia, che sono talmente intersecate con le varie esigenze di ordine economico e sociale, per cui non è pensabile attuare un piano soltanto regionale. È inevitabile, al riguardo, che i problemi si allarghino e perciò è necessario che vi sia nello Stato un organo che abbia la capacità di valutare e coordinare al tempo stesso tutte le componenti necessarie a stabilire dei criteri generali ed a risolvere determinati problemi di carattere generale.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Vorrei aggiungere un altro concetto. Il dottor Belgiorno tendenzialmente è portato a vedere i problemi dei trasporti extra-urbani, mentre io ho la tendenza a porre in rilievo quelli urbani. Noi spesso siamo interessati dalle soluzioni praticate all'estero, come per esempio quelle effettuate a Londra, Parigi e Tokio. In queste capitali vi sono delle autorità uniche che regolano tutti i trasporti. A Parigi vi è « La Régie Autonome Transports Parisiens », a Londra il « London Transport Board » e a Tokio vi è un organismo analogo. Ciò pone in risalto che a Roma manca per i trasporti urbani un organo coordinatore, difatti in questa città assistiamo al fenomeno inconsueto di una azienda che esercisce i trasporti di superficie e di un'altra che esercisce quelli sotterranei. Penso che la soluzione dell'organo coordinatore sia accettabile dalla maggioranza dei componenti la Commissione.

DAMICO. Volevo sottoporre due domande. La prima è questa: in merito alla sua ultima considerazione io credo che ormai sia abbastanza diffuso tale orientamento anche fra le forze politiche, benché prevalga un senso di

impotenza generale; tutti sono convinti che per le grandi aree metropolitane bisogna istituire un'autorità politica dei trasporti. Ora nasce un problema, quello del moltiplicarsi di organismi, anche centrali, come per esempio il Consiglio superiore dei trasporti, per il quale noi abbiamo proposto alcune soluzioni. Si deve solo pensare al moltiplicarsi di organismi oppure non è più opportuno passare ad un decentramento effettivo di competenze e di iniziative riducendo gli organismi centrali? Vorrei sapere da lei, dottor Belgiorno, cosa pensa di fare la motorizzazione civile nello stesso momento in cui vengono istituite le regioni. Secondo il nostro parere il coordinamento dell'attività centrale deve, con le regioni, mutare completamente. Quindi tutte le funzioni e i compiti, che sono oggi della motorizzazione, possono passare benissimo o a quella autorità politica o all'assessorato regionale dei trasporti e delle vie di comunicazione. Ecco un tipico caso in cui si pone un effettivo problema di decentramento di funzioni e compiti e di responsabilità, avendo, però, al centro un organo che svolga una politica unitaria valida per i trasporti e mantenendo per la motorizzazione un coordinamento unico. Altrimenti per assurdo noi potremmo avere una richiesta continua di comitati e di organismi, senza ottenere una effettiva efficienza della macchina statale. Questa è la prima domanda.

La seconda riguarda l'argomento trattato da lei, dottor Belgiorno, concernente le infrastrutture. Qui dobbiamo intenderci, perché trattasi di investimenti, di possibilità e di scelte. Vorrei rilevare che, come è dimostrato dagli studi inglesi, il rapporto tra l'inserimento della motorizzazione privata nella viabilità e le infrastrutture necessarie per ogni mezzo è di 1 a 3, dove 1 è il costo del mezzo e 3 il costo delle infrastrutture. Questo è quanto ci dicono gli urbanisti. E da rilevare, inoltre, che attuando tutte quelle infrastrutture costituite da sopravvie, sottovie, tangenziali, parcheggi ed altro noi siamo coscienti di non risolvere il problema, perché ad un ingorgo dopo poco tempo ne seguirà un altro, sempre che noi adottiamo una circolazione cosiddetta « libera ».

L'importante problema della scelta degli investimenti, impone perciò da parte nostra precise e qualificanti scelte nazionali. Se dovessimo continuare ad operare come nel passato e compiere scelte per le infrastrutture, noi dovremo essere preventivamente coscienti che siamo nell'ordine di spesa di centinaia e centinaia di miliardi da investire per la co-

struzione di sopravvie, tangenziali, sottovie, parcheggi, metropolitane e depositi nuovi per le ferrovie dello Stato. Ognuno presenta un suo progetto, ognuno propone il suo traforo alpino, le sue idrovie, per cui ci troviamo in una situazione veramente impressionante. Leggendo la relazione predisposta dalla motorizzazione civile ho rilevato che a giudizio di tale direzione gli enti locali dovrebbero concorrere al costo delle infrastrutture. Ora io chiedo come gli enti locali possano dare un contributo, se questi, come tutti sappiamo, sono dissanguati per il problema dei trasporti. Difatti nell'incidenza dei bilanci comunali il costo dei trasporti sta soffocando le amministrazioni locali. Ciò stante non vi è alcuna possibilità di fare scuole, ospedali e asili, per cui agli enti locali non rimane alcuna scelta da fare. Inoltre se pensiamo ai 20 milioni di vetture che si prevedono circolanti nel 1980 e se noi li rapportiamo alle opere infrastrutturali necessarie, soprattutto nelle grandi aree, ho l'impressione che effettivamente facciamo dell'utopia. Quindi vorrei che lei, dottor Belgiorno, ci esponesse un orientamento più coerente e di breve periodo in rapporto ai grandi problemi in questione.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Per quanto riguarda la prima domanda non credo sia difficile dare una risposta in quanto abbiamo già l'esperienza delle regioni a statuto speciale, nelle quali il problema delle competenze si è posto.

La direzione compartimentale della motorizzazione civile assolve un compito di ausilio, di collaborazione della Regione: è chiaro che esiste un problema di competenza tecnica che riguarda strettamente l'esercizio, cioè la efficienza dei mezzi occorrenti per il funzionamento delle infrastrutture, efficienza non solo dal punto di vista della costruzione, ma anche delle dimensioni necessarie in rapporto a determinati tipi di strade, specialmente per quanto riguarda la penetrazione in centri di modesta portata.

A questo proposito sorge un problema che è di ordine di esercizio e tecnico, e su questo piano la direzione compartimentale assolve, e dovrebbe continuare ad assolvere, un compito importantissimo, quale quello di collaborare a dare al pubblico il trasporto più adeguato in rapporto alle condizioni del traffico locale.

Riteniamo che l'esperienza fatta in Sicilia, in Sardegna, in Alto Adige e nel Friuli-Venezia Giulia dimostri che l'organo competente

della regione, cioè l'assessorato dei trasporti, e la direzione compartimentale operano in piena integrazione sia per la parte istituzionale sia per la parte di esercizio.

Per quanto riguarda il secondo problema, volevo far presente che non credo che si potrà mai pervenire ad una soluzione che valga per tutti i problemi esistenti, per cui ritengo necessario che il problema venga impostato sul coordinamento, che non è soltanto del mezzo di trasporto esistente, ma anche di ordine economico e cioè rapportato alla possibilità del paese e delle regioni.

Quanto poi al fenomeno del congestionamento delle grandi aree urbane, questo è un problema la cui soluzione è certamente oggi molto al di sopra delle nostre possibilità, per cui si potrà affrontare man mano che il paese avrà le disponibilità necessarie per la creazione delle infrastrutture adeguate.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Volevo fare alcune brevi osservazioni. Per quanto riguarda le infrastrutture, c'è da osservare che il CIPE coordina queste realizzazioni, per esempio la costruzione di autostrade, di opere ferroviarie, ecc.

Per quanto riguarda il problema specifico dei trafori alpini, fin quando si è trattato di aprire la prima galleria del Gran San Bernardo, *nulla quaestio*, ma i problemi di vicinato sono sorti quando si è trattato del Monte Bianco.

Quando si sono proposti altri trafori, quali quello del Frejus, la cosa è andata a finire al CIPE, dopo essere passata dalla nostra direzione generale del coordinamento, per cui questa corsa sfrenata verso la costruzione di trafori si è rallentata.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Non dobbiamo dimenticare che la efficienza delle infrastrutture relative ai valichi alpini è per il nostro turismo un problema vitale.

DAMICO. Il turismo sta prendendo altre direzioni.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Vorrei far presente che il traffico turistico internazionale è in fase di crescita, anche perché stiamo allacciando accordi con i paesi dell'est e del centro-Europa, quali ad esempio la Cecoslovacchia, la Jugoslavia,

l'Ungheria, la Polonia, la Bulgaria, e siamo in attesa di poter giungere ad un accordo anche con l'URSS.

A questo riguardo bisogna rilevare che il turismo proveniente da quei paesi è un turismo particolare; infatti il lavoratore ungherese, quello jugoslavo, quello cecoslovacco non dispone di molti mezzi, quindi deve poter sfruttare al massimo le sue modeste risorse, e per far questo è indispensabile che il tempo di arrivo sulle nostre coste sia ridotto al minimo.

Sapete perfettamente quali sono le condizioni attuali dei nostri valichi, per cui credo che la questione della infrastruttura viaria non sia un problema solo dei grandi centri urbani, ma piuttosto un problema di carattere generale. Va poi anche tenuto presente il problema del traffico delle merci ai valichi ed a tale riguardo vorrei accennare ai gravi inconvenienti che abbiamo per l'importazione della carne dalla Jugoslavia e dall'Ungheria, difficoltà che derivano dall'insufficienza di parchi per poter ricevere queste merci, e questo significa, specialmente nel periodo estivo, gravi complicazioni anche dal punto di vista sanitario.

Ed ecco che il quadro che ci si presenta è un quadro di carattere generale.

PRESIDENTE. Abbiamo finito per quanto riguarda la prima parte della nostra indagine. Passiamo ad esaminare i problemi dei trasporti nel Mezzogiorno.

FOSCARINI. Prima di porre delle domande, credo che sia necessario fare alcune considerazioni sulla relazione stessa, predisposta dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. La costruzione e l'esercizio delle ferrovie, che vengono definite come linee « su sede propria », sono gestite o attraverso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, o attraverso società private concessionarie. Ora, si dice nella relazione che l'Azienda delle ferrovie dello Stato interviene, sia per l'esercizio che per l'ammmodernamento della rete, sulla base dei contributi dello Stato; per quanto riguarda le concessioni, analogamente interviene lo Stato, attraverso sovvenzioni o contributi straordinari, sia per quanto riguarda l'esercizio che per quanto attiene all'ammmodernamento della rete. Mi pare che queste affermazioni non rispondano a verità, poiché in effetti le ferrovie dello Stato, per quanto attiene all'esercizio, non ottengono sovvenzioni dallo Stato, essendo

una azienda autonoma; ottengono contributi a fondo perduto per l'ammodernamento, per lo meno riguardo al piano decennale (riguardo al piano poliennale, invece, viene ventilata la proposta di contrarre un mutuo, analogamente a quanto avviene nel campo dell'esercizio). Nelle concessioni a privati, invece, lo Stato interviene sia per quanto riguarda l'esercizio (per il ripianamento del bilancio) sia per ciò che riguarda l'ammodernamento, sulla base di leggi, quali ad esempio la legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Dobbiamo quindi preliminarmente constatare questo diverso trattamento a favore dei privati rispetto all'azienda di Stato. Per quest'ultima, infatti, la copertura del disavanzo di esercizio viene effettuata ricorrendo alla contrazione di mutui (quindi con un indebitamento dell'azienda stessa): proprio alcuni giorni or sono la nostra Commissione ha approvato un disegno di legge che stabiliva le condizioni del mutuo per coprire il disavanzo della gestione 1969. Per le aziende che operano in regime di concessione, invece, lo Stato interviene con sovvenzioni sia relativamente all'ammodernamento che all'esercizio. A questo proposito mi sarebbe piaciuto che nella relazione fosse stata inserita una tabella dalla quale risultasse (almeno per gli ultimi trenta anni) in che misura lo Stato è intervenuto per sovvenzionare le ferrovie in concessione.

Tali ferrovie in concessione coprono - nell'Italia meridionale e nelle isole - 2237 chilometri. Soltanto alcune linee, come la Circumvesuviana e la Cumana, si afferma nella relazione, rivestono una certa importanza, in quanto assumono quasi caratteristiche di metropolitana. Ci sarebbe da considerare anche qualche gestione governativa, ad esempio per ciò che riguarda le ferrovie calabro-lucane.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Queste ferrovie sono gestite dallo Stato.

FOSCARINI. Ma, fino a pochi anni fa, erano in concessione. Ora, per tutte le rimanenti linee in concessione, viene espresso un giudizio severo. Nelle conclusioni, al punto 7, dove si parla dei rapporti tra i trasporti su ferrovia e quelli su strada, la relazione afferma infatti che si tratta di linee ferroviarie che non assolvono più alle loro funzioni. Si sostiene che, ai fini del trasporto delle merci e dei passeggeri, è preferibile - per questi brevi tragitti - la strada alla rotaia.

Mi pare che una simile affermazione non possa risolvere il problema che è oggetto della nostra indagine conoscitiva.

Io non riesco a capire la ragione per la quale in Puglia, in Sicilia, in Sardegna ed in Calabria e nelle altre regioni meridionali non vi debbano essere ferrovie come quelle che esistono nell'Italia settentrionale. C'è una spiegazione riguardo all'esistenza, nel Mezzogiorno, di linee ferroviarie passive sotto ogni punto di vista: originariamente si trattava di ferrovie statali, passate poi in concessione a privati. Soltanto pochissime di queste linee sono state costruite direttamente dai concessionari. Di qui l'abbandono, in quanto lo Stato se ne è disinteressato, delegando tutto ai concessionari.

Tanto per fare un esempio da Gallipoli (Lecce) passava una linea ferroviaria statale il cui servizio era ineccepibile. Adesso, per un certo tratto (quaranta chilometri) la linea è gestita dalle Ferrovie del sud-est, con ritardi e disservizi notevoli. Le ferrovie in concessione sono passive per la gestione dei concessionari: questo bisogna dirlo.

Vorrei fare alcune considerazioni su quei passi della relazione dove si afferma che « soltanto uno spirito campanilistico e di falso prestigio può fare insistere ancora per la conservazione di ferrovie » che sono passive, e addirittura che « forti pressioni per la conservazione della ferrovia provengono per la maggior parte dal personale in essa impiegato ». In realtà non si deve parlare né di pressioni del personale, né di spirito campanilistico; c'è invece da discutere sulle scelte che sono state compiute. Pensate che un'azienda come quella delle Ferrovie del sud-est, in Puglia, con 470 chilometri di linea, riceve ogni anno contributi per sei miliardi di lire! Sembra addirittura che questa somma subirà, quanto prima, degli aumenti (si parla di altri otto miliardi da destinare alle concessioni). Quanto denaro si è speso in questo modo! Se fosse stato invece investito nell'ammodernamento delle linee, certamente molte ferrovie che oggi si trovano in uno stato deplorabile avrebbero avuto sorte diversa.

C'è stata, quindi, una scelta sbagliata, certo si tratta indubbiamente di una scelta politica, e quindi la responsabilità non può essere addebitata alla direzione tecnica, ma nella relazione vedo confermata e teorizzata questa scelta.

Nell'Italia meridionale, una situazione come quella di cui ho parlato ha posto un serio ostacolo anche allo sviluppo economico. La ferrovia costituisce, si è detto, il sistema

circolatorio di un paese, come le arterie e le vene nell'organismo umano; il mancato potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria ha quindi inciso sulle possibilità di sviluppo del Mezzogiorno. Nella sola provincia di Lecce, per fare un esempio, vi è un traffico di otto milioni di quintali di prodotti agricoli; si può mai pensare di servirsi solo di mezzi stradali per il trasporto? Esiste anche un problema di modifica del tracciato delle strade ferrate, senza dubbio. Nella relazione si afferma che ciò richiederebbe enormi spese: ma io credo che, assumendo queste posizioni, la situazione si aggraverà sempre di più. Per cui, credo che occorra un esame più attento; le ferrovie in concessione debbono passare alle ferrovie dello Stato; è necessario modificare o potenziare a seconda delle necessità: solo in questa maniera si potrà venire incontro alle esigenze delle popolazioni.

Altro grave problema: i doppi binari e le linee elettrificate sono quasi inesistenti nel Sud. Un esempio per tutti: in Puglia esistono soltanto 156 chilometri di linea elettrificata e 1.300 di linea non elettrificata; eppure, la Puglia ha una popolazione uguale a quella dell'Emilia Romagna che ha ben 1.200 chilometri di linea elettrificata.

Nella relazione si dice: « Si è accennato talvolta alla possibilità di rivalutare le ferrovie accelerandone le percorrenze mediante sostanziali modifiche del tracciato; ma, a parte le ingenti spese che tali lavori richiederebbero, assolutamente sproporzionate rispetto ai risultati ottenibili nella più ottimistica delle previsioni, è evidente che eventuali rettifiche di tracciato e abbassamenti della livelletta, finirebbero con l'allontanare maggiormente la ferrovia dai centri abitati, peggiorando la situazione.

Appare pertanto più razionale avviare eventuali investimenti al miglioramento delle strade, che, anche se già percorribili dai servizi automobilistici sostitutivi, possono essere rese più scorrevoli, con vantaggio non soltanto di detti servizi, ma anche di tutte le altre categorie di utenti della strada, e quindi, in definitiva, nell'interesse generale della regione ».

Ciò premesso, la domanda che vorrei formulare è questa.

Risulta che alcune ferrovie concesse, come quella delle Ferrovie del Sud-Est, hanno avuto prorogata la concessione per altri 20 anni. Perché non si è preferito trasferire allo Stato la gestione di queste ferrovie?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.*

Ho l'impressione che l'esposizione non corrisponda perfettamente alla realtà. Noi non abbiamo inteso fare un raffronto tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie concesse; tutti sanno che il bilancio delle ferrovie, comunque, deve essere integrato dallo Stato o sotto forma di corresponsione degli interessi per i mutui, o sotto forma di investimenti, o sotto forma di spese di esercizio o sotto forma di spese patrimoniali. Lo Stato, dunque, in questo modo fa fronte alle esigenze delle ferrovie.

Per quanto concerne le ferrovie in concessione, vi è la necessità di assicurare l'equilibrio tra i costi, continuamente crescenti, soprattutto in misura determinante per quanto riguarda il personale (80 per cento circa di incidenza), e i ricavi assolutamente insufficienti non soltanto per il traffico limitato, quanto per le tariffe che vengono praticate.

Il ripiano di questi bilanci deficitari viene effettuato o attraverso sussidi o attraverso sovvenzioni; lo Stato contribuisce a coprire le passività che debbono essere accertate. Teniamo presente che lo Stato in ogni caso dovrebbe intervenire, anche se queste ferrovie fossero gestite dalle ferrovie dello Stato.

Nel Mezzogiorno e nelle Isole i trasporti su linee ferroviarie in concessione sono per la massima parte affidate a quattro aziende: ferrovia Circumvesuviana che è dell'IRI; ferrovie Calabro-Lucane, ferrovie del Sud-Est, ferrovie Complementari sarde. Teniamo presente che le ferrovie Calabro-Lucane sono gestite dallo Stato, e così pure la Circumetnea; pertanto, oltre al 50 per cento di queste ferrovie sono praticamente in mano dello Stato.

Quanto alle Complementari sarde ed alle Ferrovie del Sud-Est, esse hanno già ricevuto il finanziamento per gli ammodernamenti che sono stati realizzati. Questi ammodernamenti furono stabiliti, previo approfondito studio, da una commissione interministeriale della quale facevano parte anche rappresentanti del Ministero del tesoro.

Concludendo debbo dire che, se vi sono delle carenze — che io non escludo — esse sono attuali e non si riferiscono a circostanze già valutate in sede d'ammortamento.

In alcuni casi ci siamo anche trovati nella necessità di sopprimere alcuni tronchi ferroviari, ma questa soppressione è stata determinata da una evidente scarsità di traffico sulla linea.

Vorrei aggiungere, per quanto riguarda le ferrovie del Sud-Est, che queste ferrovie assolvono ad un compito importantissimo; infatti, non è assolutamente vero che tutto il traffico

merci vada su strada. Le ferrovie del Sud-Est raccolgono tutte le maggiori produzioni agricole e le trasportano verso le grandi linee ferroviarie o verso la rete autostradale in modo che possano essere inviate all'estero. Dobbiamo tener presente che per questo trasporto le ferrovie del Sud-Est hanno un ricavo molto basso in quanto esso è direttamente in relazione alla distanza che, naturalmente, è molto breve sul loro tratto.

Per le ferrovie del Sud-Est vi è stato il potenziamento della rete e il prolungamento della concessione; ma le sovvenzioni date dallo Stato sono in massima parte necessarie per coprire il costo del personale che incide in modo essenziale sul bilancio delle ferrovie in concessione, come del resto su quello delle ferrovie dello Stato.

Per le sovvenzioni alle ferrovie in concessione vi è un apposito capitolo di bilancio; il problema, dal punto di vista dei costi di esercizio non si sposta.

Quindi il problema del costo di queste ferrovie è quello che è ed è determinato dai costi essenziali. Il Ministero dei trasporti in sede di revisione delle sovvenzioni tiene conto solo delle spese obbligatorie, come per esempio quelle concernenti i contratti di lavoro, e conseguentemente siamo di fronte a costi crescenti e a ricavi decrescenti. C'è da tener presente che i pubblici trasporti, specialmente nelle zone meridionali, sono utilizzati dalle masse più modeste, come operai, impiegati e studenti, per i quali occorre applicare delle tariffe molto basse, tariffe assolutamente insufficienti a coprire i costi di esercizio. Non dobbiamo poi dimenticare che per la ferrovia Circumvesuviana, le ferrovie Calabro-Lucane, le ferrovie del Sud-Est, le ferrovie Complementari e le Strade Ferrate Sarde lo scartamento è diverso tra una ferrovia e l'altra, per cui non possiamo pensare a servizi coordinati in questo campo. D'altra parte dobbiamo ancora rilevare che, a differenza dell'Italia settentrionale ed in parte anche centrale, nell'Italia meridionale ed insulare molti paesi sono lontani dalle ferrovie, per cui è impossibile che queste possano assorbire tutto il traffico, tanto più che oggi i viaggiatori sono di modesta condizione economica, come operai, studenti ed impiegati, che hanno interesse a raggiungere la propria casa dopo il lavoro. Dobbiamo, perciò, nell'Italia meridionale potenziare soprattutto la rete secondaria, anziché quella nazionale, per poter rendere più facili i trasporti pubblici su strada, in modo che i lavoratori e gli studenti possano raggiungere i loro posti di lavoro. Inoltre nel

Meridione vi è il grosso problema agricolo ed industriale. Com'è noto si stanno creando dei grandi centri industriali, che pertanto richiedono, essendo ubicati in zone decentrate, una adeguata soluzione del problema di trasporto che sia confacente alle masse operaie, mediante strade che siano rese efficienti per concorrere alla soluzione del problema. Occorre quindi avere una rete ferroviaria dorsale efficiente e difatti noi abbiamo in corso, nell'Italia meridionale, l'ammodernamento delle ferrovie Calabro-Lucane. La legge è stata approvata nel 1968 e prevede la spesa di 16 miliardi per l'ammodernamento. Le ferrovie del Sud-Est e la Bari-Barletta sono state già a suo tempo sostanzialmente ammodernate. Non possiamo prevedere la costruzione di nuove ferrovie, però stiamo completando l'ammodernamento di quelle esistenti.

FOSCARINI. Conosco la situazione della Puglia. Per quanto riguarda le ferrovie del Sud-Est, benché siano stati concessi miliardi, finora di ammodernamento se n'è visto poco. La velocità di percorrenza continua ad essere di solo 40 chilometri all'ora, mentre continua ad esistere personale direttivo presso la direzione generale a Roma, costosissimo, oltre a quello di Bari.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Ciò è previsto dall'atto di concessione.

FOSCARINI. Queste maggiori spese non hanno nulla a che fare con la gestione stessa. Le ferrovie concesse debbono ritornare allo Stato.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Questa è una considerazione di carattere politico.

FOSCARINI. Non vedo le ragioni per cui queste ferrovie non debbano essere gestite dallo Stato.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. È in vigore con la società per le ferrovie del Sud-Est un atto di concessione, che ha una sua durata e per il quale fu imposto alla società il mantenimento a Roma della direzione generale, come viene praticato per le altre società, perché il ministero intendeva in questo modo avere contatti diretti con i responsabili del servizio ferroviario. E da tener pre-

sente che presso questa sede centrale vengono impostati i problemi di carattere generale ed attuati i collegamenti con i ministeri. Con lo stesso atto di concessione fu imposto alla società di mantenere una direzione di esercizio a Bari. Tutto questo si riferisce ad un atto stipulato cinquanta anni fa. Certamente oggi ci può essere una diversa valutazione, però bisogna tener presente che per il trasferimento della gestione di queste ferrovie allo Stato occorre che il problema sia risolto in sede politica e non amministrativa. Difatti per le ferrovie Calabro-Lucane intervenne una valutazione di carattere politico e l'amministrazione procedette al riscatto delle ferrovie, ma da tale riscatto non si è ottenuto alcun beneficio, perché i costi sono aumentati nella stessa proporzione verificatasi presso le altre linee ed il servizio non è sostanzialmente diverso. Fino a quando non sarà stato completato l'ammodernamento, le condizioni tecniche e di esercizio rimarranno invariate, sia come tracciato che come materiale rotabile. Nel caso delle ferrovie del Sud-Est è stato effettuato un ammodernamento in base alla legge n. 1221 del 1952, nei limiti di quei 18 miliardi che furono stanziati per l'ammodernamento di tutte le ferrovie in concessione in Italia. Naturalmente, essendo la somma insufficiente per un ammodernamento completo, si dové sopprimere qualche tronco, che non andava ammodernato essendo molto scarso il traffico. Il servizio delle ferrovie del Sud-Est, benché abbia una velocità commerciale modesta, deve essere ritenuto efficiente, sia come rete ferroviaria ammodernata, sia come materiale rotabile. Infatti vi sono in dotazione delle automotrici messe in servizio 10-15 anni fa, all'epoca dell'ammodernamento. Se oggi in conseguenza di un ulteriore sviluppo di alcune zone della Puglia, si sono verificate delle carenze, io non escludo che debbano essere eliminate. Ciò, però, non pone un problema di ammodernamento di carattere generale.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Anzitutto premetto che io ho iniziato la mia carriera nel compartimento di Bari, per cui conosco a fondo i problemi delle ferrovie del Sud-Est. In questa sede ho rilevato che qualche membro della Commissione si è meravigliato che il trasporto delle merci venga effettuato su strada. In merito voglio far presente che alcuni possibili contratti fra ditte tedesche e pugliesi non sono stati stipulati, perché le prime volevano che i prodotti ve-

nissero trasportati direttamente dalla azienda agricola alle loro fabbriche e le ditte pugliesi non riuscirono ad ottenere gli autotreni. Com'è noto gli autotreni trasportano notevoli quantitativi di prodotti.

Noi ci troviamo in questa Commissione trasporti dove il problema viene visto da parlamentari, che esaminano le questioni da un determinato punto di vista, ma noi quando ci rechiamo presso il Tesoro veniamo maltrattati, perché non riusciamo a risolvere con rapidità i problemi complessi attinenti alle ferrovie. I funzionari del Tesoro sono pressanti, perché pensano a questioni di bilancio e di sovvenzioni.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Per quanto riguarda le merci, il problema troverà una diversa soluzione nel momento in cui avrà una maggiore diffusione il sistema dei *containers*, i quali consentiranno di assolvere le esigenze alle quali si riferiva l'ingegner Armani.

FOSCARINI. Per i prodotti agricoli c'è sempre stata una scarsità di vagoni ferroviari frigoriferi; infatti forti quantitativi di prodotti sono andati distrutti nella zona del Salento e nella zona di Barletta, a causa di queste insufficienze. Perciò si è dovuto ricorrere al trasporto su strada.

Quando invece il percorso è rapido e veloce è preferibile la strada ferrata, questa è la realtà.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. In teoria.

PRESIDENTE. Per una questione di metodo vorrei pregare i colleghi di porre solo delle domande, precise e puntuali, senza eccedere nelle motivazioni.

FOSCARINI. Cercavo di motivare la ragione per la quale non si può accogliere una scelta che oggi viene fatta anche dagli stessi funzionari, nella relazione di cui ci occupiamo.

Infatti la relazione conclude affermando che per quanto riguarda le ferrovie in concessione per il trasporto sia delle merci che dei viaggiatori, essendo queste ferrovie passive non conviene modificarne il tracciato, per cui conviene scegliere la via del trasporto su strada.

Quella che ci è pervenuta è una relazione che trae delle conclusioni, sulle quali non posso non esprimere il più completo disaccordo.

PRESIDENTE. Onorevole Foscari quale è la domanda che vuole porre?

FOSCARINI. L'ho già posta: passaggio delle ferrovie concesse allo Stato. Secondo il mio punto di vista non è per spirito campanilistico che si vogliono mantenere le ferrovie in concessione, così come esse oggi si trovano.

Si tratta soltanto di impegnare lo Stato, e quindi l'azienda ferroviaria, ad esaminare attentamente la situazione di queste ferrovie, effettuandone il passaggio alle ferrovie dello Stato, come avvenne per le ferrovie Calabro-Lucane.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Queste ultime non interessavano le ferrovie dello Stato.

FOSCARINI. Non è più una azienda privata.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. È una gestione governativa.

FOSCARINI. Ma deve rendere conto, come l'azienda delle ferrovie dello Stato che, pur autonomia dal Ministero dei trasporti, rende conto della sua gestione.

Per quale motivo, mentre per le ferrovie dello Stato e per gli enti pubblici i mutui concessi dallo Stato non estinguono le spese di esercizio, ciò avviene per le ferrovie private in concessione che ricevono contributi a fondo perduto, a ripiano dei loro bilanci?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Non è esatto, infatti lo Stato non interviene a fondo perduto, in quanto lo Stato non fa altro che dare quello che è necessario per la regolare prosecuzione dell'esercizio.

FOSCARINI. Ma sempre sulla base del bilancio.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Però, non a fondo perduto, diversamente sembrerebbe che lo Stato così facendo spenda dei soldi inutilmente.

FOSCARINI. Vuol dire che l'azienda non è tenuta a restituire le somme ricevute, sotto forma di mutui?

Quando l'azienda delle ferrovie dello Stato chiude l'esercizio con un passivo, diciamo, di 350 miliardi, l'azienda stessa è autorizzata a contrarre un mutuo, ma deve però restituirlo.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Questo avviene solo in via teorica, in quanto nella sostanza quelle somme non vengono mai restituite (dovendo tali oneri trovare sempre copertura a carico di chi sopprime al deficit delle ferrovie dello Stato).

GIACHINI. Ma intanto si pagano miliardi e miliardi di interessi passivi.

PRESIDENTE. Faccio presente che questo non è un tema che riguardi direttamente la nostra indagine.

BIANCHI GERARDO. È stata fatta rilevare la necessità, specie per il Meridione, di costruire strade, autostrade ecc., al fine di agevolare i trasporti dei prodotti esistenti.

Pensando, in ipotesi, ad un trasporto da effettuarsi dal Mezzogiorno d'Italia fino in Germania o in Svizzera, con una distanza da coprire di migliaia di chilometri, dovrebbe preferirsi la rotaia alla strada (si potrebbero utilizzare dei carri adeguati al tipo di merce, e la circolazione si dovrebbe svolgere con una certa rapidità). Compiere un percorso di mille o duemila chilometri su ferrovia mi sembra abbastanza agevole: al massimo si dovrà sostituire periodicamente il macchinista del treno. Se invece si tratta di effettuare lo stesso percorso con un autocarro, si dovranno affrontare molti inconvenienti (traffico, congestione crescente via via che si va verso il nord). Non capisco quindi per quale motivo nel Mezzogiorno si debba preferire la strada alla rotaia.

Io non ho nulla da obiettare circa la soluzione del trasporto su strada; però ritengo che, migliorando la percorribilità delle strade ferrate nel Sud, senza magari ricorrere a quei dispendiosi interventi cui si accenna nella relazione, ma compiendo dei lavori di miglioramento di media entità, potrebbe essere preferibile il trasporto su rotaia. Desidererei un chiarimento al riguardo.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Alcuni anni fa, a Bruxelles, presso la Comu-

nità economica europea, ho avuto occasione di partecipare ad un gruppo di lavoro, che ha elaborato degli esempi pratici di trasporti con autotreni, attraverso tutti i Paesi comunitari. Sono stati fatti i casi di autotreni che partivano dall'Olanda, per arrivare in Puglia o in Campania ecc. Abbiamo studiato il problema a fondo e abbiamo visto che, finanziariamente, rotaia e strada su per giù si equivalevano; quello che è importante, però, è che il tempo di percorrenza era minore nel caso della strada, naturalmente tenendo conto delle norme di lavoro dei conducenti.

GIACHINI. Norme che, tra l'altro, non sono quasi mai rispettate.

ARMANI, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Io ripeto quanto ho affermato in precedenza: è accaduto che alcuni industriali di Paesi del nord-Europa, essendo limitato il numero di permessi per viaggi internazionali con autotreni, hanno rifiutato le offerte avanzate da alcune ditte italiane circa il trasporto per ferrovia, in quanto esigevano il trasporto su strada.

BIANCHI GERARDO. Come spiegare, allora, il fatto che in Germania moltissime merci viaggiano per ferrovia? Ragionando in termini percentuali, infatti, in Italia si utilizzano gli automezzi assai più che in Germania.

GIACHINI. Ed in qualsiasi paese del Mec.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Innanzitutto c'è una differenza fondamentale tra l'attuale sistema ferroviario italiano e quello tedesco, che è in funzione essenzialmente della diversa configurazione orografica dei due paesi. L'Italia è attraversata da una dorsale montuosa, e questo fa sì che le ferrovie dello Stato siano condizionate, ai fini della velocità del traffico ferroviario, dalla capacità dei centri di smistamento. Tenendo conto che alcune linee non sono a doppio binario (come la parte meridionale della linea adriatica, che è a binario unico), si comprende come ci troviamo nell'impossibilità di poter far marciare il traffico ferroviario con la stessa rapidità che riscontriamo in Germania. In questo paese, che si presenta dal punto di vista geografico quasi completamente piatto, non vi sono problemi

di tracciato; la rete ferroviaria dispone del terzo e talora anche del quarto binario, per cui il traffico merci può svolgersi senza ostacolare il traffico dei passeggeri; non solo, ma la rete dispone di collegamenti di arroccamento di tale portata da poter assolvere, in condizioni di estrema brevità di tempo, traffici di enormi dimensioni. A questo si aggiunga che la Germania ha il grande vantaggio di disporre di vie d'acqua, utilizzabili per i trasporti minori (non bisogna dimenticare che il traffico ferroviario in Italia non è soltanto quello « a carro pieno » di una determinata merce, ma riguarda anche le spedizioni « a collettame », fenomeno che non si verifica in Germania).

Nonostante questo, in Germania esiste una rete viaria superiore alla nostra, in funzione del traffico automobilistico, sia di viaggiatori che di merci.

BIANCHI GERARDO. Quando avevo parlato del raffronto tra i due tipi di trasporto, nei due paesi, mi ero riferito ad un rapporto percentuale, che però ha un suo valore preciso. Ovviamente, in cifre assolute il discorso sarebbe diverso.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Anche in Germania, però, vi sono delle grosse difficoltà, tanto è vero che il ministro Leber, aveva studiato un piano per arrivare ad un coordinamento fra i trasporti su ferrovia e quelli su strada. Il fatto è che, in questo paese, vi sono grossi problemi di intasamento, con punti di strozzatura del traffico. Ciò dimostra che anche in un paese di capacità economica molto superiore alla nostra, non tutto è stato risolto.

BIANCHI GERARDO. Lei intende riferirsi a intasamenti nel traffico stradale?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Esattamente; ciò vuol dire che la rete ferroviaria tedesca, nonostante tutto, è insufficiente, e di questo risente ovviamente il traffico stradale. Nel nostro paese, aggiungo, esistono delle strozzature che non riscontriamo in Germania, e che ci condizionano nei tempi di percorrenza, che sono importantissimi per noi: c'è infatti il problema di far pervenire i prodotti agricoli (frutta, primizie) in tempi estremamente brevi sui mercati. Questo risultato non si può ottenere con il solo trasporto per ferrovia: basti pensare che prima di per-

venire al centro smistamento di Verona possono verificarsi per le merci tempi morti addirittura di alcuni giorni per l'insufficienza della rete ad assolvere tutti i compiti.

BIANCHI GERARDO. Allora, se noi abbiamo carenze sia nell'uno che nell'altro settore, con scarsità di attrezzature tecniche, e nello stesso tempo con scarsità di risorse da investire, dobbiamo scegliere come utilizzare i pochi mezzi a disposizione. Ad esempio: è meglio potenziare il centro di smistamento di Verona, oppure costruire un'autostrada? Questo è l'interrogativo che abbiamo dinanzi a noi.

BELGIORNO, Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Più che di autostrade, abbiamo bisogno di strade di rapido scorrimento: strade moderne, ma di carattere secondario. Questo soprattutto nel Meridione.

BIANCHI GERARDO. La scelta che dobbiamo affrontare, comunque, è questa: costruire ferrovie oppure strade?

GIACHINI. La mia domanda è suggerita, in parte, dalla piccola polemica che è sorta sulla questione delle linee in concessione, quindi soltanto sotto questo punto di vista ha attinenza con i problemi del trasporto nel Mezzogiorno.

Sappiamo che esiste un problema del traffico, che riguarda il nostro paese e tutti i paesi più progrediti del mondo; le diverse opinioni dei tecnici e dei politici sembra che concordino nel ritenere che l'unica soluzione è rappresentata dal trasporto collettivo. Se la premessa è valida, vorrei conoscere il parere dei nostri interlocutori - che potrà aiutarci a maturare le nostre decisioni finali - circa gli strumenti più validi da utilizzarsi al riguardo. In sostanza, è preferibile l'azienda privata, sovvenzionata dallo Stato, oppure l'azienda pubblica?

BELGIORNO, Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Potrei rispondere - e mi sembra molto evidente - che per questa domanda non c'è una risposta adeguata da un punto di vista generale, bensì caso per caso.

GIACHINI. Questo fatto non pare a me altrettanto evidente.

BELGIORNO, Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

sione. Mi spiego meglio con un esempio. Prendiamo il caso delle ferrovie del Sud-Est. Si tratta di un'azienda che presenta condizioni tecniche di esercizio analoghe a quelle delle ferrovie dello Stato. In un caso come questo, il problema che ha posto l'onorevole Giachini si presenta sotto l'aspetto di una scelta di carattere politico. In generale, se si pensa di riscattare la rete delle ferrovie del Sud-Est, si può benissimo farlo. Non ci troviamo più di fronte ad una valutazione di ordine economico, ma ad una scelta politica. A mio avviso, infatti, sia che ci si serva dell'azienda pubblica, sia che si impieghi lo strumento della concessione, il costo non subisce grandi cambiamenti. Anzi, se devo esprimere una mia personale valutazione, il costo è maggiore nel caso di gestione statale, in quanto il sistema di conduzione pubblica è diverso da quello che è posto in essere nel caso di gestione privata.

Per le ferrovie non unite alla rete statale, che presentano carattere locale, come la Circumetnea, la Circumvesuviana e la Cumana, il problema è diverso, poiché dette ferrovie assolvono ad esigenze di carattere locale. Vorrei aggiungere, in relazione alla Circumetnea, che è importante per la Sicilia, anche dal punto di vista turistico, che il Ministero dei trasporti in passato ha più volte interessato l'Assessorato regionale siciliano per i trasporti ad assorbirla nella sua competenza. Però, siccome si tratta di una linea deficitaria, e che tra l'altro esige degli ammodernamenti, è chiaro che la Regione preferisce che se ne continui ad occupare lo Stato, attraverso una gestione governativa, assumendone il relativo disavanzo.

Le ferrovie dello Stato non avrebbero alcun motivo di prendere linee (come di Circumetnea) che hanno un carattere complementare locale e sono anche a scartamento ridotto.

Per quanto riguarda le ferrovie Complementari Sarde il potenziamento è stato fatto nei limiti consentiti dallo stanziamento; la gestione è pienamente controllata, sia localmente che al centro, dagli organi della motorizzazione. Il problema di ordine finanziario non cambia se visto in relazione ai costi di esercizio; esiste un problema di scelte politiche che deve essere risolto con l'ausilio dell'ente regione che ha la competenza primaria sui trasporti.

Anche qui vi è un problema di scelte, più che un problema tecnico; questo problema, infatti, investe la politica del Ministero dei trasporti. Dal nostro punto di vista non è pas-

sando alle ferrovie dello Stato che la situazione possa cambiare.

GIACHINI. Brevemente. Si dice che chi investe privatamente corre il rischio di perdere; ora qual è il rischio di queste società che gestiscono le ferrovie in concessione quando da una parte si rifanno con un certo tipo di trattamento che riservano ai dipendenti ed hanno garantito il ripiano dei bilanci e dall'altra lasciano, quando si avvicina la scadenza della concessione, che il materiale invecchi, facendosi però pagare come quasi nuovo dallo Stato. Qual è il loro rischio?

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Queste società possono fallire; questa è una situazione che può facilmente verificarsi in quanto il ripiano dei loro bilanci avviene con molto ritardo.

È chiaro che il capitale che rappresenta il patrimonio di queste società è oggi del tutto irrilevante, rispetto all'attuale situazione economica degli esercizi.

Il fallimento rappresenta però un fatto del tutto anormale e di solito è preceduto da tutta una serie di inadempienze da parte della società concessionaria come il mancato pagamento dei contributi, delle imposte e tasse, ecc.

In questi casi lo Stato interviene per costringere la società a far fronte ai propri impegni; se ciò non avviene lo Stato interviene allora con una propria gestione provvisoria per conto e a danno del concessionario.

Le società, in caso di *deficit*, debbono coprire la perdita di esercizio intaccando il capitale sociale: il che a sua volta comporta la necessità di integrare tale capitale sociale. Ciò a meno che non emettano obbligazioni, ma tale altra possibilità non esiste sul piano pratico non essendo il mercato finanziario disposto ad accettare obbligazioni di aziende che non hanno prospettive positive.

Il problema è difficile. Si obietta: perché vi sono queste società. Esse esistevano già

prima: vi sono gli atti di concessione. Teniamo presente che i costi che si sostengono per la gestione con queste società sono inferiori a quelli di una eventuale gestione di queste linee da parte dello Stato ed anzi in altro settore, quale quello delle aziende municipalizzate di trasporto, il costo di esercizio è di molto superiore per la maggiore notevole incidenza delle spese di personale.

DAMICO. La Corte dei conti, nella relazione dell'anno scorso, riferita al bilancio 1967, ha dichiarato che l'assorbimento delle ferrovie concesse da parte dello Stato avrebbe consentito un risparmio di circa 8 miliardi.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Non so su quali elementi siano stati fatti questi calcoli; quindi, non posso discuterli.

FOSCARINI. La sovvenzione alle autolinee non viene data, mentre la sovvenzione stessa viene concessa per le strade ferrate. Sto parlando, è chiaro, delle Sud-Est.

BELGIORNO, *Direttore centrale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Per quanto concerne le ferrovie del Sud-Est, tutti i ricavi di tutte le autolinee sono compresi nel bilancio dell'azienda, ma soltanto le passività di quelle che sono considerate integrative sono comprese nel piano finanziario della sovvenzione ferroviaria, in quanto considerate, queste ultime, adduttrici di traffico sulla rete ferroviaria Sud-Est.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro intende fare domande, ha così termine questa riunione dell'indagine sui trasporti pubblici e privati in Italia. Ringrazio tutti gli intervenuti, ed in particolare il dottor Belgiorno e l'ingegner Armani.

La seduta termina alle 12,20.