

VII.

SEDUTA DI MARTEDI' 12 MAGGIO 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

**PAGINA BIANCA**

**La seduta comincia alle 16,10.**

**PRESIDENTE.** Porgo il cordiale saluto della Commissione ai segretari generali dei comitati regionali per la programmazione economica della Campania, dottor Testi, della Basilicata, dottor Damiano, del Lazio, dottor Manna, delle Puglie, dottor Mazzillo, che sono stati delegati dai rispettivi presidenti ad esporre il punto di vista dei comitati in ordine ai problemi che formano oggetto della presente indagine.

**MAZZILLO, Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia.** Onorevole Presidente, il Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia ha prontamente accolto il suo invito a collaborare allo svolgimento dell'indagine conoscitiva sui problemi dei trasporti nella nostra regione. In considerazione dell'importanza dei temi dell'indagine, abbiamo organizzato una conferenza regionale sui trasporti terrestri in Puglia che si è svolta, come ella sa, a Bari il 7 marzo scorso, con la partecipazione di parlamentari, amministratori, sindacalisti, operatori economici ed esperti. Vorrei ricordare a tal proposito che al dibattito hanno apportato un significativo contributo due autorevoli componenti di questa Commissione, l'onorevole Scianatico e l'onorevole Foscari. Mi onorerò di consegnarle copia degli atti stenografici della conferenza, perché vengano acquisiti agli atti della Commissione insieme con il nostro schema regionale di sviluppo per il quinquennio 1966-1970.

Sarà probabilmente interessante per lei, signor presidente, e per i componenti della Commissione, apprendere che il 18 febbraio scorso il Comitato per la programmazione ha unanimemente deciso di includere il piano regionale dei trasporti tra i progetti sociali da definire in via prioritaria ai fini della redazione del documento programmatico della Puglia per il quinquennio 1971-75.

Aderendo al suo invito, tenterò di esporre in modo più antologico che sintetico, data la complessità della materia, quelle che a mio

avviso sono le indicazioni che emergono dai lavori del Comitato per la programmazione in ordine ai temi oggetto di indagine. Sarò quindi a disposizione degli onorevoli componenti della Commissione per fornire eventuali chiarimenti avvalendomi a tal fine della collaborazione degli esperti che mi accompagnano: l'ingegner Girolamo Maraviglia, direttore dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la Puglia, il dottor Roberto Cagliozzi che è il direttore di una ricerca in corso presso la SVIMEZ sulla comprensorializzazione del territorio pugliese e l'architetto Luigi Tenore, mio collaboratore presso la segreteria tecnica del Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia.

Dai documenti e dai dibattiti del nostro Comitato emerge con estrema chiarezza il ruolo determinante che il sistema dei trasporti gioca dal punto di vista sociale, economico e territoriale.

L'aumento della retribuzione salariale non è da solo sufficiente a garantire condizioni civili di vita ai cittadini in generale ed ai lavoratori in particolare, se non si aumenta e si migliora nel contempo la disponibilità di servizi sociali. Garantire la celerità, la sicurezza, e l'economicità degli spostamenti diventa un fattore determinante ai fini del miglioramento delle condizioni di vita, specialmente di quanti, in città e in provincia, sono, per necessità di lavoro, utenti quotidiani dei mezzi di trasporto pubblici e privati.

Ritengo sia superfluo soffermarmi ad illustrare l'evidente influenza positiva che gli interventi nel settore dei trasporti hanno ai fini della promozione delle attività agricole, industriali, commerciali e turistiche. Mi sembra, invece, opportuno esporre con una certa ampiezza il nostro punto di vista in ordine al rapporto che riteniamo debba sussistere fra pianificazione dei trasporti ed organizzazione del territorio.

Uno dei principi cui si ispira lo schema regionale di sviluppo è di vedere nella politica dei trasporti uno strumento di ridistribuzione territoriale del reddito. Finalità essenziale della programmazione pugliese è, infatti,

quella di « realizzare in tutto il territorio regionale un sistema urbano ed un sistema di trasporti in grado di fornire al maggior numero di abitanti un rilevante effetto urbano, e cioè un ambiente nel quale si abbiano adeguate dotazioni di attrezzature e di servizi e ragionevoli tempi di spostamento tra residenza, luoghi di lavoro e aree per il tempo libero ».

Dovendo rendere partecipe tutto il territorio degli effetti positivi degli interventi, gli investimenti nei trasporti vanno definiti non in funzione dell'interesse di territori ristretti, ma di tutta l'area regionale.

Da tale impostazione deriva il corollario che l'esercizio del trasporto non può essere inteso come un'attività autonoma, avulsa dai problemi dell'assetto territoriale. Di conseguenza l'istituto della concessione, almeno per l'aspetto che riguarda l'attribuzione al concessionario dell'iniziativa delle infrastrutture o dell'assetto dei collegamenti e la configurazione dell'azienda esercente come autonoma produttrice di servizi, non è più attuale. Per gli interventi e l'esercizio in materia di trasporti è necessario assicurare la congruenza con gli obiettivi generali di sviluppo e quindi con le strategie prescelte a livello di governo locale, come espressione delle esigenze e delle aspirazioni della comunità. Ritenendo così superata la logica aziendale e la logica settoriale, ne deriva che deve essere la comunità in quanto tale a decidere - attraverso i suoi organi rappresentativi - quali e quanti servizi darsi, appaltandoli poi eventualmente anche a privati, ma sempre per bacini di traffico e non per singole linee. In armonia con la ricordata affermazione del nostro schema di sviluppo, noi riteniamo che gli investimenti non possono essere concepiti soltanto in termini di diminuzione del costo del trasporto per l'utente o del costo di produzione del servizio, ma piuttosto in termini di ragionevole accessibilità alle residenze, ai luoghi di lavoro, alle attrezzature sociali. Per lo stesso motivo, anche le politiche gestionali non possono più essere intese soltanto in termini di bilancio contabile, ma debbono essere riconsiderate sotto l'aspetto del livello di servizio, indipendentemente dall'imputazione dei costi alle aziende che lo forniscono. Così come le politiche tariffarie non vanno misurate esclusivamente in base al costo di produzione, ma piuttosto nel quadro della fruibilità del servizio che viene assicurato all'utente, istituendo, per esempio, una comunità tariffaria fra le diverse imprese e quindi necessariamente una cooperazione che coinvolge anche le singole politiche di bilancio. Così ancora il livello di sov-

venzione dell'esercizio delle singole infrastrutture di trasporto deve essere determinato in funzione dei benefici sociali indotti. Analogamente, la scelta della tecnica deve rispondere all'esigenza di rendere massimo il rapporto benefici-costi.

In termini di rete infrastrutturale, tutto ciò richiede che gli interventi debbono essenzialmente tendere alla creazione di un telaio di comunicazioni stradali che, partendo da un modello cosiddetto « a doppio pettine », non emargini nessuna parte del territorio dalla dinamica socio-economica della regione. In tale sistema le stesse autostrade vanno viste secondo un'ottica diversa da quella tradizionale, che le vuole erroneamente incentrate sulla esclusiva stimolazione delle lunghe percorrenze. La rete autostradale dovrebbe, a nostro avviso, essere tracciata in funzione e non in contrasto con la struttura del traffico sulle brevi percorrenze.

Ciò implicherebbe, tra l'altro, che venissero in anticipo più accuratamente definiti i tracciati e il sistema degli svincoli e dei raccordi alla viabilità ordinaria. E ciò appunto allo scopo di aderire, il più adeguatamente possibile, alla domanda di trasporto di raggio locale, comprensoriale e regionale.

Le autostrade debbono, a nostro avviso, svolgere una funzione di riequilibrio territoriale e non già solo di ponte per connettere tra di loro le aree di sviluppo, superando rapidamente il « deserto » delle zone depresse. L'autostrada (così come, per certi aspetti, la stessa ferrovia) deve essere vista come un supporto alle funzioni del trasporto stradale a livello inferiore (regionale e metropolitano). Dal riconoscimento della necessità di avere un sistema unico articolato in tre livelli (nazionale, regionale, locale) deriva una duplice necessità: 1) dotare l'autostrada di un elevato numero di accessi da e per la rete stradale minore poiché ciò rende possibile l'economia dei costi e dei tempi di percorrenza e l'allargamento della fascia di utenza; 2) fare in modo che ogni svincolo sia in collegamento diretto con la viabilità ordinaria ai fini di una penetrazione capillare nel territorio.

Una indicazione operativa immediata che si ricava da queste considerazioni riguarda l'opportunità di aumentare il numero degli svincoli sul tratto Canosa-Candela dell'autostrada Bari-Napoli e di aprire altri caselli in corrispondenza di Giovinazzo e di Bisceglie sulla stessa arteria. Quest'ultima esigenza la si avvertirà maggiormente allorché nel medio termine alla tratta Canosa-Bari bisognerà riservare esclusivamente la funzione di asse di

sviluppo regionale, prevedendo per l'allacciamento con le regioni esterne la realizzazione di un secondo tracciato, più interno rispetto a quello attuale.

Per gli stessi motivi noi ci auguriamo che gli svincoli dell'autostrada Adriatica in provincia di Foggia e di quella Jonica vengano stabiliti tenendo conto di questa esigenza di caratterizzare l'arteria anche come asse di sviluppo regionale.

Coerenti con le impostazioni di principio, che ho avuto modo di esporre a larghi tratti, sono le indicazioni e le proposte che noi formuliamo in ordine al miglioramento dei collegamenti tra la Puglia e le aree di sviluppo ed i grandi mercati extra-regionali.

Per quanto riguarda le autostrade, noi ci riterremo soddisfatti col sollecito completamento dell'Adriatica e con la realizzazione della Jonica. L'unica nuova opera che prevediamo necessaria verso la fine degli anni 1970 è il tracciato interno alla Bari-San Severo o almeno alla Bari-Canosa, eventualmente rinnovando l'antico tracciato della via Appia confluyente su Taranto. Come ho già detto, l'attuale tratta dovrebbe in prospettiva assolvere esclusivamente alla funzione di asse di sviluppo interno.

Molto meno soddisfacente è invece la situazione dei collegamenti ferroviari. La Puglia è in particolare preoccupata dello svantaggio relativo in cui si verrà a trovare nel momento in cui sarà realizzato l'asse veloce fra Firenze e Napoli. Le attività industriali, agricole e turistiche fruiranno sul Tirreno di vantaggi di localizzazione comparativamente superiori a quelli di cui le stesse attività possono fruire sull'Adriatico. I collegamenti della Puglia col Nord e col resto dell'Europa sono attualmente affidati alla linea adriatica, o all'attraversamento della dorsale appenninica, fra Foggia e Napoli. L'esigenza prioritaria che noi prospettiamo è qui quella della urgente sistemazione e del riammodernamento della linea adriatica al fine di far beneficiare anche questa direttrice delle elevate velocità di esercizio che oggi la tecnica consente e che si stanno per altro introducendo sulla linea tirrenica.

Tra gli interventi ritenuti necessari per migliorare il trasporto ferroviario merci lungo l'Adriatico noi attribuiamo notevole importanza alla ristrutturazione degli impianti per le merci di Bologna, al fine di ridurre al minimo il tempo necessario per gli smistamenti. Importante è altresì arrivare ad una semplificazione dei controlli di frontiera, dove si perde altro tempo che naturalmente influisce

negativamente sul valore delle derrate deperibili inviate all'estero.

Per quanto riguarda la tratta terminale pugliese della direttrice, noi riteniamo che il problema non sia solo quello di raddoppiare i binari sulla Bari-Lecce, ma anche di aumentare sulla stessa linea la frequenza dei treni e la velocità.

Un altro problema è naturalmente posto dal progressivo congestionamento urbano. Anche in Puglia - che pure beneficia di una situazione relativamente migliore di quella di altre regioni - tale fenomeno vanifica ormai i risparmi di tempo che si possono ottenere con l'impiego di tecniche ad alta velocità sui lunghi percorsi. Per cui riteniamo necessario studiare e predisporre gli interventi più idonei allo scopo, quali tangenziali e raccordi anulari, sopraelevate, assi autostradali regionali e, soprattutto, efficienti servizi pubblici urbani ed extra-urbani. Per quanto riguarda più particolarmente gli agganci del territorio regionale ai canali ferroviari di traffico merci col Nord, noi riteniamo che sia urgente rivedere la struttura degli scali-merci, attualmente annessi ai fabbricati passeggeri nei centri urbani. La stazione non può più essere unica. Come tale era sorta per assolvere a funzioni ormai estranee alla dinamica commerciale odierna. Gli scali-merci vanno quindi disgiunti dalle stazioni passeggeri e ben raccordati alla viabilità maggiore, fuori dalle aree ormai sature delle città.

Sempre per quanto riguarda le merci, la Puglia è interessata all'impiego delle tecniche più avanzate di trasporto ed in particolare ai *containers*, soprattutto per l'inoltro dei prodotti ortofrutticoli verso il Nord ed i mercati esteri. Il problema è, naturalmente, sia quello di organizzare il traffico in modo da assicurare la merce di ritorno, sia quello di realizzare strutture terminali collegate alla rete viaria minore ed ai centri di produzione. Altre esigenze riguardano l'individuazione e la realizzazione dei centri di carico specializzati (fra i quali quello già deciso per *containers* a Bari) e particolarmente di centrali ortofrutticole raccordate ed inserite nella catena del freddo. La Puglia è anche interessata all'aumento della disponibilità dei carri specializzati (frigoriferi, isotermici, cisterne per vino, eccetera).

In armonia con gli obiettivi di assetto territoriale che stanno alla base della programmazione pugliese, noi non poniamo l'accento solo sui collegamenti col Nord, ma anche su quelli trasversali. Riteniamo infatti che il miglioramento del sistema dei trasporti trasver-

sali possa agevolare la formazione di un mercato unico di vendita e di acquisto nel Mezzogiorno e quindi l'integrazione economica dell'area meridionale. Tale processo, favorendo la complementarietà delle diverse economie regionali, renderà possibile un grado maggiore di specializzazione e quindi una crescita più accelerata.

Il giudizio d'insieme è, per quanto riguarda questi collegamenti, relativamente positivo per le strade e negativo per le ferrovie.

Non ponendosi, almeno nel prossimo futuro, e con l'eccezione della opportunità di una futura verifica del prolungamento dell'autostrada Adriatica fino a Brindisi e di un secondo tracciato sussidiario dell'attuale percorso interno San Severo-Bari, problemi di nuovi collegamenti autostradali, le necessità residue più rilevanti in tema di viabilità interregionale riguardano soprattutto i seguenti percorsi:

Metaponto-Matera-fondo valle Basentello-Spinazzola, con diramazioni per Canosa e Candela per gli agganci alla grande viabilità; raccordo autostrada jonica Grottaglie-Manduria, con diramazioni per Lecce e per Otranto;

Candela-Lesina (lungo il Fortore);

Candela-Manfredonia;

Foggia-Campobasso;

Altamura-Potenza, con raccordo per Avigliano con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Le carenze sono invece molto più gravi, come si è detto, per quanto riguarda i collegamenti ferroviari.

Particolarmente avvertite sono le difficoltà relative al percorso Foggia-Napoli. Attualmente la distanza fra Bari e Napoli, che per autostrada è di soli 250 chilometri, è per ferrovia di 330 chilometri e richiede con treni rapidi un viaggio di tre ore e quaranta minuti contro le due ore e mezzo sufficienti con un'autovettura di media cilindrata. Ciò è dovuto soprattutto al tratto Bovino-Benevento, lungo 68 chilometri con pendenza anche del 23 per mille, molto tortuoso, nonostante le numerose e lunghe gallerie. Con opportune rettifiche di tracciato si riuscirebbe a guadagnare circa un'ora, riequilibrando così i tempi di percorrenza tra il sistema ferroviario e l'itinerario stradale altamente qualificato. Questo acquista una particolare importanza nella prospettiva di un'ulteriore e rapida crescita economica ed integrazione dell'area apulo-campana: se il sistema ferroviario non fosse in grado di assicurare un efficiente servizio di trasporto merci nei due sensi, l'autostrada

Bari-Napoli si intaserebbe di traffico pesante, compromettendo l'efficienza dell'arteria.

Un problema analogo, anche se di dimensioni diverse, si pone per il collegamento Bari-Taranto, che rappresenta la naturale prosecuzione della ferrovia litoranea jonica: Bari, che ora dista 117 chilometri per ferrovia da Taranto, sarà lontana solo 85 chilometri con l'autostrada ed il tempo di percorrenza, ora di un'ora e venticinque minuti circa con treni rapidi, sarà di soli quaranta minuti con una autovettura media. Anche qui si impone, quindi, oltre e contemporaneamente al raddoppio, la rettifica del percorso e l'elettrificazione per aumentare la potenzialità. Insieme con queste due linee, va anche ricordata la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia-Napoli.

Dal punto di vista dei collegamenti ferroviari più specificamente intra-regionali, la situazione è forse in Puglia relativamente migliore di quella della media nazionale. Sussistono però scompensi notevoli, dovuti al fatto che linee attualmente in funzione erano sorte per esigenze diverse da quelle che dovrebbero soddisfare oggi: veloce collegamento tra i capoluoghi, da una parte, e funzione metropolitana dall'altra. Quest'ultima funzione, in particolare, potrà essere svolta dalle ferrovie secondarie, opportunamente ristrutturata e coordinate per bacini di traffico, sulla base di piani comprensoriali di trasporto che vedano le città in funzione dei loro retroterra. In tale ottica vanno risolti problemi quale il sistema dei trasporti metropolitani nella area barese, il superamento delle difficoltà di collegamento a Taranto tra l'area industriale, da una parte, e la zona residenziale, direzionale e commerciale, dall'altra.

Per quanto riguarda infine i cosiddetti « rami secchi », il punto di vista del Comitato per la programmazione è che l'opportunità di mantenerli in funzione o di sopprimerli non va valutata sulla base della mera logica della redditività aziendale, ma sulla base del ruolo che essi svolgono nell'assetto del territorio. Si tratta quindi di linee la cui eventuale soppressione può essere posta allo studio solo nella misura in cui la stessa funzione possa essere adeguatamente svolta da altro sistema di trasporto, specie se l'analisi costi-benefici dovesse risultare comparativamente favorevole. Proprio nella convinzione che si possa in tal modo evitare una sommaria liquidazione di servizi che svolgono un ruolo tuttora utile, e talvolta non sostituibile, sono state avanzate istanze per una gestione diretta di tali linee da parte dell'Azienda ferroviaria di Stato.

I diversi livelli (urbano, metropolitano, regionale ed interregionale) e i diversi sistemi (stradale, ferroviario, marittimo e aereo) di trasporto vanno tra loro coordinati, in quanto l'efficienza di ciascuna componente è condizionata dal livello di efficienza media dell'intero sistema.

Tutti i terminali delle varie modalità di trasporto (stazioni ferroviarie, porti, aeroporti) hanno - come sappiamo - problemi comuni e pressanti di collegamento rapido con il territorio circostante e di disponibilità di adeguate strutture di deposito e smistamento. Gli stessi trasporti urbani non vanno più visti nell'interesse diretto ed esclusivo del comune, ma come elementi che condizionano il funzionamento di tutto il sistema economico-territoriale. Quanto sia giusta questa tesi lo dimostrano le crescenti difficoltà del funzionamento di Bari come città terziaria a causa del congestionamento del suo sistema dei trasporti pubblici urbani. In coerenza con questa impostazione, il nostro Comitato ritiene che non vadano insabbiate iniziative legislative già prese, le quali, nel riconoscere come i trasporti urbani non possono più essere responsabilità del singolo comune, prevedono, in attesa di un organico intervento regionale, la concessione di contributi statali alle aziende pubbliche di trasporto urbano.

Coordinamento ci deve dunque essere tra politica dei trasporti pubblici e della motorizzazione privata. In mancanza di un'adeguata disponibilità quantitativa e qualitativa di mezzi pubblici di trasporto nei centri pugliesi - e nel capoluogo in particolare - ci si è ormai avviati rapidamente verso la completa paralisi del traffico automobilistico urbano. La trasformazione delle ferrovie minori in servizio metropolitano consentirebbe di ridurre la congestione urbana, riducendo i tempi di accesso, snellendo le operazioni legate ai servizi rari di cui è dotato il centro, ed incentivando la localizzazione esterna all'attuale perimetro urbano delle residenze e di alcune attività commerciali. Oltre agli ipermercati si potrebbe infatti localizzare all'esterno della cerchia urbana anche la vendita all'ingrosso, di cui si nota oggi un inutile e costoso inserimento nei centri storici, con la conseguenza di rilevanti perdite di tempo, dovute al faticoso e costoso trasporto della merce verso l'interno, e quindi al suo altrettanto faticoso e costoso trasporto verso i mercati di dettaglio della regione.

Le ferrovie vanno coordinate con le strade anche per le distanze intermedie per quanto attiene ai passeggeri e per quelle intermedie

e lunghe per le merci. Come ho già detto, bisogna fra l'altro evitare che un uso non necessario dell'autocarro per il trasporto di merci sulle lunghe distanze intralci la circolazione con i mezzi individuali sulle autostrade, riducendo l'efficienza complessiva del sistema.

Per quanto riguarda i porti, questi richiedono di essere collegati con le ferrovie allorché hanno un retroterra dal raggio superiore ai 50 chilometri. In tale situazione si vengono a trovare i maggiori porti pugliesi (Bari, Brindisi e Taranto).

L'utilizzazione integrata e combinata dei vari mezzi di trasporto sarà imposta anche dal prevedibile espandersi del traffico con *containers* che in Puglia dovrebbe, come si è detto, assumere importanza considerevole. Per inciso, va anche ricordato che, richiedendo volumi molto più rilevanti di investimenti, il trasporto con contenitori determinerà probabilmente anche un altro tipo di integrazione: quella dei piccoli operatori in grandi compagnie finanziarie.

La Puglia è infine interessata al coordinamento dei trasporti terrestri con quelli aerei sotto due altri aspetti. Il primo è quello della possibilità di esportare primizie e tardizie ortofruttilicole partendo da aeroporti commerciali serviti da un rapido sistema di smistamento stradale e ferroviario. L'altro è quello di legare i comprensori turistici (Gargano e Salento in particolare) alla grande rete infrastrutturale nazionale. Quest'ultimo tipo di collegamento potrebbe essere effettuato con elicotteri, il cui impiego permetterebbe di ovviare alla difficoltà attualmente rappresentata dal fatto che le aree di più spiccate caratteristiche ambientali si trovano dalla parte opposta a quella che è legata alla rete di comunicazioni regionali.

Per concludere su questo tema del coordinamento, dirò che noi lo vediamo in termini tecnico-economici e non già in senso sostanzialmente amministrativo-burocratico.

Predisporre un piano dei trasporti terrestri non equivale semplicemente alla redazione di un progetto di sistemazione delle strade e delle ferrovie. È necessario integrare l'aspetto fisico delle reti di trasporto con la struttura funzionale e con l'ordinamento amministrativo, soprattutto nel senso che quest'ultimo va adeguato agli indirizzi scelti come obiettivi. A parte le altre considerazioni che si potrebbero a tale proposito avanzare, io mi permetterò di sottolineare due esigenze. La prima è che venga superata l'anacronistica separazione attualmente esistente tra governo del

traffico stradale e dei trasporti pubblici. La seconda è che a livello sia nazionale che regionale non ci sia coincidenza tra autorità politica ed azienda di gestione: l'autorità politica deve garantire l'unitarietà della politica degli investimenti; la gestione delle attività va invece affidata ad agenzie metropolitane organizzate per comprensori, anche avvalendosi della forma del consorzio.

Mi sembra di aver in tal modo fornito un quadro, anche se solo approssimativo, delle tesi che sono state proposte in seno al Comitato pugliese per la programmazione e negli incontri da noi promossi. Si è trattato, come dicevo all'inizio, di un'esposizione antologica per la quale ho mutuato idee e proposte da documenti e contributi diversi. La tesi fondamentale che ho cercato di dimostrare - mi sia consentito di ribadirlo ancora una volta - è che la politica dei trasporti è strumento di guida dello sviluppo dell'economia e del territorio di una regione, e non si può pertanto limitare a prendere in considerazione l'esclusivo aspetto infrastrutturale.

**PRESIDENTE.** Ringrazio vivamente il dottor Mazzillo per il suo contributo, come pure per il contributo del Comitato che egli rappresenta.

A questo proposito desidero presentare agli onorevoli colleghi i collaboratori che hanno accompagnato il dottor Mazzillo e che sono stasera qui presenti. Essi sono: il dottor Cagliozzi, direttore di una ricerca che si sta svolgendo sulla comprensorialità del territorio pugliese; l'ingegner Maraviglia, direttore dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la Puglia; l'architetto ingegner Luigi Tenore collaboratore del dottor Mazzillo.

**MANNA, Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica del Lazio.** Voglio premettere subito che ogni problema, nel Lazio, è fortemente condizionato dalla presenza di Roma. Nella città vive circa il 60 per cento della popolazione laziale; fra dieci anni questa percentuale salirà al 70-75 per cento.

Il Comitato regionale per la programmazione economica si è preoccupato, principalmente, di attenuare questa crescita enorme, patologica, di Roma, formulando un progetto che avesse una funzione di alternativa rispetto all'area metropolitana di Roma. Si è cercato, quindi, di individuare nel Lazio tre sistemi metropolitani: il primo è quello dell'area ro-

mana; il secondo è quello del nord (Viterbo e Rieti); il terzo fa capo invece a Latina e a Frosinone. Questi centri dovrebbero essere organizzati non sulla base di un centro a prevalente caratteristica direzionale con una serie di centri satellite, ma sulla base di una pluralità di centri residenziali e produttivi, integrati fra loro e compresi in un ambito territoriale che consenta spostamenti rapidi, richiedenti cioè un tempo non superiore ai 25 minuti. Ripeto, si tratta di un progetto e null'altro. Purtroppo la realtà non è mutata in questi ultimi anni: Roma continua ad attrarre con intensità se non maggiore almeno uguale a quella del passato. Questo perché la viabilità del Lazio è trasversale e concentrata in maniera radiale verso Roma.

Il progetto da noi formulato, invece, attribuirebbe un ruolo secondario alla viabilità trasversale, causa principale dell'attuale situazione.

Negli anni trascorsi dall'elaborazione del programma ad oggi, la situazione ha continuato a peggiorare perché, purtroppo, le forze politiche del Lazio hanno vanificato tranquillamente gli interventi operativi in questo campo.

Il nostro disegno di assetto territoriale del Lazio, inoltre, potrebbe contribuire alla salvaguardia dei centri che hanno una validità storica. Faccio l'esempio di Rieti, dove per il 40 per cento le abitazioni sono abbandonate.

Il nostro progetto, poi, ritiene assolutamente essenziale che i trasporti, nell'ambito dei singoli sistemi metropolitani, siano organizzati in modo da far capo ad un unico ente. In realtà, parlare oggi di strutture dei trasporti metropolitani del Lazio significa parlare della struttura dei trasporti di Roma. A mio avviso, questo problema così come è impostato oggi è irrisolvibile: esiste infatti una pluralità di aziende che agiscono autonomamente e fanno capo, dal punto di vista finanziario, al comune di Roma il quale, tra l'altro, deve sopportare delle spese che potrebbero essere evitate: la STEFER, per esempio, ha delle linee di comunicazione con Frascati, località che non rientra nella giurisdizione del comune di Roma.

Solo adesso si è iniziato a studiare seriamente il problema in seguito ad un intervento del Ministero dell'interno: si è proposto, infatti, di giungere ad una unificazione di queste aziende. Comunque, a mio giudizio, non è logico escludere da questa unificazione il servizio della metropolitana. Mi pare, perciò,

che da un punto di vista organizzativo si sia veramente lontani da qualsiasi possibilità di soluzione.

Debbo rilevare che in realtà esiste una struttura ferroviaria che collega Roma col viterbese, e che potrebbe svolgere un ruolo di trasporto urbano, ma non risponde allo scopo per diversi motivi. In primo luogo a causa degli orari che non sono in grado di corrispondere alle esigenze degli utenti, in secondo luogo perché, oltre ad essere mal organizzata, è anche insufficiente.

Il congestionamento dell'area metropolitana di Roma non può non essere tale, quando qualsiasi nuova iniziativa, qualsiasi nuova attività pubblica comporta (cosa per altro abbastanza prevedibile) un aumento del traffico nel centro urbano.

Per quanto riguarda il costo umano e sociale dei trasferimenti, ritengo che sia un problema così ovvio da non doverlo approfondire.

Un problema sul quale vorrei esprimere un parere strettamente personale è quello che riguarda l'ordine di preferenza dell'utente verso il mezzo pubblico o privato. Secondo me l'utenza è assolutamente orientata verso il mezzo di trasporto privato, ma non per sua scelta, bensì per convenienza, per necessità, in quanto il mezzo di trasporto pubblico non è in grado oggi di fornire un servizio concorrenziale rispetto a quello privato. Io stesso mi sono trovato più volte a constatare questa carenza e a rilevare come, per un effetto psicologico, le classi di minore reddito, che sono riuscite dopo molti sacrifici ad acquistare un'automobile, non riescono più a rinunciarvi a favore del mezzo pubblico. L'unica soluzione accettabile pertanto sarebbe quella di creare una rete sotterranea ramificata, che funzioni regolarmente, e che non riduca (come oggi accade invece per i percorsi preferenziali dei mezzi pubblici) la zona di traffico percorribile anche dai mezzi privati, con la conseguenza inevitabile di congestionare ancor più la circolazione.

Infine vi è il problema del collegamento con gli aeroporti ed eliporti: si è posta innanzitutto l'alternativa se organizzare il trasporto aereo sulla base di un solo aeroporto, oppure se distinguere fra collegamenti interni e trasporti intercontinentali (come avviene in molti paesi), attrezzando due diversi aeroporti allo scopo. Il nostro Comitato, con l'approvazione del Ministero dei trasporti, ha senz'altro optato per la prima soluzione, ritenendo più opportuno accentrare tutto il traffico aereo su Fiumicino, ma studiando dei mezzi di colle-

gamento più veloci ed agevoli tra la città e l'aeroporto.

Per quanto riguarda questi mezzi di collegamento sussistono alcune possibilità, per esempio quella di una metropolitana sotterranea, oppure quella del trasporto tramite elicotteri. Ma, dato che da studi compiuti dall'Alitalia questa ultima soluzione presenta dei costi molto elevati (il costo del trasporto a carico pieno si aggira sulle 15 mila lire a persona), non resterebbe che la prima soluzione.

**DAMIANO**, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Basilicata*. Per incarico del presidente del Comitato per la programmazione economica della Basilicata cercherò di illustrare i problemi connessi ai trasporti ed alla grande viabilità in una regione scarsamente popolata e, sostanzialmente, depressa quale oggi è la Basilicata.

È opportuno precisare subito che in Basilicata, a differenza di altre regioni (Campania, Lazio e Puglia), non esiste un problema dei trasporti delle aree metropolitane, in quanto non esistono delle aree che possono essere qualificate metropolitane.

La popolazione complessiva della regione di circa 630.000 abitanti, dispersa su un territorio di circa 10.000 chilometri quadrati, per cui la densità territoriale risulta una delle più basse d'Italia, è localizzata in piccoli centri abitati, distanti tra loro, che solo di rado superano i 5.000 abitanti e non raggiungono mai i 15.000, ad eccezione dei due comuni capoluogo che raggiungono i 50.000.

Assumono perciò particolare importanza in Basilicata i collegamenti interni fra i numerosi centri abitati ed i collegamenti interregionali, la cui mancanza, unita alla scarsità delle risorse, ha favorito l'isolamento della regione. Il problema cardine di una politica di sviluppo consiste nel rompere l'isolamento della Regione con grosse arterie di penetrazione e con l'ammodernamento delle linee ferroviarie che l'attraversano: Battipaglia-Potenza-Metaponto; Taranto-Metaponto-Reggio Calabria; Potenza-Rocchetta Sant'Antonio-Foggia. Per le linee ferroviarie citate si pone urgente il problema del riammodernamento, della rettificazione dei percorsi e dell'elettrificazione.

Il problema della grande viabilità riveste un valore fondamentale, tanto che il Comitato ritenne farne uno dei punti qualificanti dello schema di sviluppo regionale 1966-70. La priorità e l'importanza della costruzione della grande viabilità regionale ed interregionale

era ed è giustificata dalla necessità di rompere definitivamente l'isolamento della Basilicata favorendo contatti economici e culturali più stretti con le altre regioni.

Infatti dall'epoca romana ad oggi la Basilicata è rimasta per le sue caratteristiche orografiche chiusa in se stessa, essendo da una parte delimitata dall'Appennino che la divide dalla grande pianura campana e fino ad epoca recente dalla piana di Metaponto, infestata dalla malaria fino agli inizi degli anni '50, mentre oggi questa zona rappresenta l'avvenire della Basilicata.

Proprio dalla piana di Metaponto, oggi riconquistata al progresso, partono le nuove grandi strade di comunicazione, che penetrano nell'interno lungo le valli dei fiumi lucani e si vanno a collegare alle autostrade Salerno-Reggio Calabria, Napoli-Bari e Foggia-Bari. Esse sono: la Basentana, la Fondo valle d'Agri, la Sinnica, la Bradanica e la Potenza-Melfi-Candela. Queste strade hanno il compito di assicurare rapidi collegamenti all'interno della Regione e con le regioni circostanti rappresentando le naturali vie di collegamento tra lo Jonio ed il Tirreno.

Di queste, la Basentana e la Fondo valle d'Agri, sono già in parte aperte al traffico, la Sinnica e la Potenza-Melfi-Candela sono in fase di costruzione, mentre la Bradanica è stata inserita nel programma Cassa 1971-75.

La Basilicata era interessata anche dal programma di costruzioni autostradali, ma all'ultimo momento si è vista deviare la Napoli-Bari, che ora va per Avellino, per cui attualmente è attraversata solo nella sua parte periferica dalla Salerno-Reggio Calabria.

La Regione lucana aveva un enorme interesse a che l'autostrada Valle del Crati-Sibari-Metaponto si fosse diretta verso il nord per Matera, fino a raggiungere il nodo autostradale accoppiato a quello già esistente Salerno-Reggio Calabria. La Lucania sarebbe stata così servita sul lato occidentale e su quello orientale; i traffici fra la Calabria e la Puglia avrebbero interessato validamente la provincia di Matera e quel capoluogo avrebbe potuto trovare finalmente un maggiore equilibrio economico anche per il fatto, ritenuto oggi fondamentale, di giacere lungo una direttrice principale di traffico.

Il collegamento non sarebbe risultato artificioso in quanto costituisce effettivamente un percorso più breve fra il versante jonico, il Tavoliere e il canale autostradale adriatico.

Ma nel programma autostradale del CIPE è stato configurato un tracciato che partendo

dal punto terminale (Bari) dell'autostrada Canosa-Bari, punta su Castellaneta per indirizzarsi verso la piana di Sibari lungo la costa jonica.

È stato così ancora una volta frustrato il sogno della Basilicata interna a vedersi inclusa in un asse di grande sviluppo: ancora una volta il peso delle regioni più forti ha avuto il sopravvento sulla logica e sulla razionalità.

Per completare il discorso sulla viabilità principale va messa in evidenza la necessità dei collegamenti Potenza-Bari e Potenza-Avellino.

La programmazione della rete viaria a rapido scorrimento acquista un valore preminente, anzi prioritario, nelle regioni depresse economicamente e caratterizzate da condizioni oro-idrografiche difficili, essendo il sistema dei trasporti soltanto un mezzo, un elemento di un insieme equilibrato e complesso, che non è possibile studiare interdipendentemente dagli altri.

La rete viaria prevista se sarà realizzata permetterà:

1) un collegamento veloce tra le aree che consente in primo luogo l'assorbimento del traffico a media distanza;

2) una rapida diffusione di merci e passeggeri nel territorio;

3) una intelaiatura infrastrutturale di servizio alle diverse attività economiche opportunamente differenziata.

Ma se è stato avviato a soluzione il programma di rottura dell'isolamento della Regione sul piano delle comunicazioni stradali con le regioni contermini, ancora poco è stato fatto nel campo della viabilità regionale tendente alla saldatura delle diverse aree economiche che i nuovi assi stradali sono venuti a creare. La realizzazione di tale rete si rende necessaria onde evitare un processo di centrifugazione della economia regionale verso la Campania ad ovest e le Puglie a nord ed a est, con grave pregiudizio quindi dell'unità regionale che non è fatta solamente di economia, ma di costumi, di tradizioni, di cultura, cioè di quel complesso di fattori che caratterizzano un ceppo di popolazione entro confini che non hanno quasi sempre un vero valore amministrativo.

La Regione lucana ha quindi bisogno di una viabilità che sia più completa di quella già avviata a soluzione, e che costituisca anche il tessuto connettivo della sua unità: una viabilità di questo tipo è indubbiamente del tipo a « maglia » secondo una definizione di forma che oggi è diffusa nel settore.

Il problema perciò, una volta risolta la grande viabilità lungo le valli dei fiumi, è quello di collegare a vari livelli queste grosse strade di comunicazione.

TESTI, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Campania*. Esordirò con alcune notazioni relative non solo all'attuale assetto territoriale della Campania, ma anche alle tendenze in atto nella regione.

La Campania, è noto, è una regione che riproduce abbastanza caratteristicamente quella situazione di dualismo economico e territoriale presente nell'intero paese. La Campania, infatti, ha una fascia costiera fortemente urbanizzata, dove si concentrano le principali attività produttive. A questa si contrappone la fascia dei territori interni, diversi dal punto di vista morfologico (in quanto collinari e montagnosi), ove l'agricoltura versa in condizioni endemiche di sottosviluppo, da cui si originano fortissimi flussi di emigrazione rivolti verso la fascia costiera e le regioni del Nord, ed in cui è inesistente un tessuto industriale di tipo moderno.

Il Comitato regionale per la programmazione economica della Campania ha sempre considerato l'intervento nel settore dei trasporti una componente funzionale e fondamentale di una politica di riequilibrio della struttura economica e produttiva della regione, e quindi di riassetto del territorio. Il Comitato regionale non ha dunque elaborato un piano regionale dei trasporti dettagliato in tutti i suoi particolari, poiché ha ritenuto che per far ciò fosse necessario disporre preventivamente del disegno di assetto territoriale, che tramutasse gli obiettivi di sviluppo economico-produttivo in precise proposte di intervento sul territorio.

A questo riguardo, nello Schema di sviluppo economico della regione si sottolinea che - attualmente - il legame istituzionale tra programmazione economica e pianificazione urbanistica è carente. Si è infatti trovata una soluzione compromissoria e meramente interlocutoria secondo la quale i provveditori regionali alle opere pubbliche, che sono competenti in materia urbanistica, coordinano (secondo una certa procedura di tipo iterativo che qui si dà per nota) le loro attività con quelle dei comitati regionali per la programmazione, competenti in materia economica.

Orbene, nel momento in cui fu elaborato lo schema di sviluppo economico della regione, il provveditore regionale alle opere pubbliche non aveva ancora sottoposto al Comi-

tato, sia pure in via meramente preliminare, le proposte di riassetto del territorio regionale con il relativo disegno.

Per questi motivi, nell'elaborare lo Schema di sviluppo economico regionale, gli uffici del Comitato non ritennero di poter definire il quadro « a regime » della politica dei trasporti nella regione: tenendo anche conto della esigenza di non proporre la realizzazione di interventi e di attrezzature che avrebbero poi potuto a breve scadenza risultare in contrasto col disegno di assetto territoriale, e pregiudicarne il conseguimento. Vennero forniti dunque in quella sede solo degli indirizzi generali e preliminari in materia di intervento nel settore dei trasporti.

Gli elementi di politica dei trasporti presenti nello Schema muovono da alcune considerazioni di carattere generale.

Si nota anzitutto che con la generale espansione dei sistemi di trasporto nel nostro paese si è progressivamente determinato una sovrapposizione concorrenziale dei vari sistemi tra di loro.

Un'altra considerazione di carattere generale è che nel sistema dei trasporti si riscontra una eccessiva suddivisione delle competenze tra gli organi aventi responsabilità nel settore, che determina una estrema difficoltà sia ai fini della conoscenza dei progetti e del loro stadio di realizzazione sia - e ancora di più - ai fini dell'identificazione degli interventi strategici per il coordinamento del settore.

Lo Schema nota inoltre che le infrastrutture di trasporto richiedono una programmazione a lungo termine: e naturalmente, l'ampiezza dell'orizzonte temporale da considerare determina una maggiore aleatorietà nelle previsioni. È per questo complesso di considerazioni (mancanza di un disegno sia pure preliminare di assetto territoriale, e quindi conseguente maggiore difficoltà di fare delle previsioni circa la domanda di trasporti, sulla quale prevedere l'offerta dei servizi di trasporto) che lo Schema si limita a dare soltanto delle indicazioni di politica dei trasporti e non di specifiche infrastrutture.

Per quanto riguarda le modalità generali di articolazione della politica dei trasporti terrestri nella regione (rimanendo peraltro a disposizione per fornire le indicazioni formulate anche sui trasporti di altro tipo) essa dovrà essere ispirata al contempo a criteri di specializzazione e di coordinamento, attraverso una classificazione e gerarchizzazione funzionale dei vari sistemi.

Il problema è cioè quello di individuare specifiche funzioni e specifici caratteri di ogni

tipo di trasporto al fine di eliminare le sovrapposizioni oggi esistenti.

Passando ad esaminare più in dettaglio i problemi dei trasporti, lo Schema ritiene che all'interno di un sistema razionale di comunicazioni, i trasporti su rotaia risultano contrassegnati da una particolare rilevanza per le peculiari caratteristiche di rapidità ed economia che li qualificano, in relazione sia al problema degli spostamenti collettivi verso ed all'interno delle aree di concentrazione metropolitana (e comunque di concentrazione delle attività), sia alle possibilità del trasferimento rapido delle merci sulle grandi distanze.

Nelle zone di concentrazione residenziale e produttiva il livello di efficienza, che il servizio su rotaia assumerà in seguito alla sua riorganizzazione tecnologica e funzionale, potrà condizionare l'ulteriore aumento della pressione della motorizzazione privata.

Per quanto concerne le ferrovie dello Stato, gli interventi dovranno concentrarsi sulla rete fondamentale, che dovrà specializzarsi per il trasporto sulle lunghe percorrenze.

Va particolarmente considerata l'esigenza della rapidità e di altre caratteristiche qualitative del servizio, specie in rapporto al trasporto viaggiatori, aumentando a tal fine anche l'efficienza degli scali terminali.

Inoltre, nel quadro della utilizzazione delle percorrenze a breve raggio per i trasporti di massa, occorrerà risolvere il problema dei « rami secchi ». In particolare, risulta opportuno che soltanto quei rami che non offrono la possibilità di detta utilizzazione siano gradualmente abbandonati e sostituiti con auto-linee.

Per le ferrovie in concessione, gli interventi dovranno - secondo lo Schema - attuarsi sulle linee di maggiore interesse comprensoriale e regionale. Pertanto, il potenziamento delle linee con traffico più intenso dovrà essere soggetto di esame particolare nell'ambito dei piani urbanistici comprensoriali e regionali. È in generale auspicabile, per i trasporti su ferrovia, un'azione di integrazione e di organico collegamento fra la rete stradale e quella delle ferrovie secondarie.

In proposito, considerata la insufficienza della gestione in concessione, appare auspicabile che si giunga fino alla cessione degli impianti allo Stato. Tale è il caso della Ferrovia Napoli-Cancello-Benevento, gestita dalle Strade Ferrate Sovvenzionate, che già nel tratto Napoli-Cancello si avvale della sede della ferrovia statale. Si sottolinea che il passaggio allo Stato permetterebbe una abbreviazione di

circa 27 chilometri nel tratto Benevento-Napoli rispetto alla linea Benevento-Caserta-Napoli, e di circa chilometri 37 nel caso di rettifica dell'attuale tracciato.

Le ferrovie dello Stato, inoltre, avrebbero il massimo interesse ad utilizzare questa linea per le comunicazioni passeggeri e merci dell'est con Napoli e Roma. La linea servirebbe egregiamente anche alle necessità del movimento pendolare di una vasta zona della regione col suo capoluogo oltre che a servizio del nuovo insediamento dell'Alfa-Sud e degli impianti indotti, costituendo soprattutto uno degli ipotizzati assi di penetrazione per la valle Caudina.

Per quanto riguarda la sistemazione di tutto il traffico ferroviario verso il Sud, dovrebbe essere operato lo spostamento a monte del Vesuvio della linea ferroviaria Napoli-Salerno, ponendo le premesse per l'utilizzazione dell'attuale linea lungo la costa come servizio metropolitano dell'area costiera Napoli-Castellammare di Stabia. Questo provvedimento andrebbe ulteriormente integrato con la creazione di una stazione regionale nell'area compresa tra Napoli e Caserta, e destinata a decongestionare la stazione di Napoli dal traffico da e verso le altre regioni meridionali.

Il sistema ferroviario si diparte da Napoli con linee tutte a doppio binario; tuttavia la linea per Foggia, da Caserta in poi, si limita ad una sola sede. Considerata la funzione che svolge, di collegamento tra le opposte sponde della penisola, oltre che della Puglia con Roma, Napoli e tutto il versante medio-tirrenico, appare urgente il raddoppio di questa linea, con le opportune rettifiche nel tratto Caserta-Benevento-Foggia.

Si impone, altresì, la necessità di riesaminare, in base alle esigenze di sviluppo della regione, il problema della soppressione di alcune linee ferroviarie, quali ad esempio la Torre Annunziata-Cancello.

È opportuno tener presente la necessità nella regione dell'integrazione tra i trasporti su gomma ed i trasporti su rotaia, considerando che laddove la popolazione è più sparsa è opportuno puntare sui trasporti su gomma, mentre laddove la popolazione è concentrata (area metropolitana e zone costiere), occorrerebbe puntare sui trasporti collettivi su rotaia.

Più che ad una generica proposizione di nuove strade, lo Schema sottolinea che occorre dunque pensare ad una ristrutturazione funzionale della rete ferroviaria esistente per creare un sistema di trasporti collettivi efficienti nella zona compresa nel triangolo pia-

neggiante compreso fra Caserta, Napoli e Salerno.

Se si tiene conto, infatti, che nella zona napoletana e nel triangolo suddetto la rete delle ferrovie secondarie è abbastanza sviluppata, si può ritenere realistico puntare su una rivalutazione dei trasporti su rotaia per gli spostamenti collettivi per motivi di lavoro.

Si tratta, però, di colmare il *deficit* di queste aziende, dipendente da una bassissima produttività, determinata a sua volta dall'avenuto superamento tecnico degli impianti. Questa situazione ha determinato un circolo vizioso: il traffico (e con esso i redditi dell'esercizio) diminuisce continuamente; ciò aumenta il disavanzo e rende impossibili gli investimenti per l'ammodernamento, ma lo stato di superamento tecnico delle ferrovie determina, a sua volta, l'ulteriore diminuzione del traffico.

La regione campana è interessata pertanto alla sistemazione organica dei trasporti ferroviari che deve articolarsi intorno ad una migliore organizzazione del personale e ad un aumento delle tariffe che consenta un aumento dei flussi di investimento.

Bisogna cioè tendere risolutamente ad un aumento della produttività dei trasporti pubblici in genere, sia su gomma che su rotaia, che fronteggi la congestione determinata dalla esplosione della motorizzazione privata. Non risulta conveniente destinare tutti gli investimenti del settore dei trasporti in Campania unicamente al sistema stradale; infatti, a parità di condizioni, ove la domanda è intensa, la ferrovia - gestita in base a criteri economici - è capace di fornire servizi migliori ed a prezzi meno elevati della strada. Si tratta perciò di potenziare in via prioritaria i trasporti collettivi pubblici che attualmente sono in forte *deficit* (50 miliardi all'anno è il *deficit* dei trasporti in Campania); nello stesso tempo prevedere una più moderna regolamentazione delle concessioni e delle sovvenzioni alle ferrovie secondarie.

Lo Schema esamina poi il trasporto su strada. Ad esso, dato l'elevato grado di elasticità con cui aderisce alle particolarità del territorio ed alla domanda di trasporto, andranno invece - in linea di principio - riconosciute come specifiche le funzioni di collegamento rapido all'interno della regione. Questo non esclude tuttavia che il sistema di comunicazione su strada possa svolgere particolari funzioni a raggio più ampio: interregionale e nazionale, specie per quanto riguarda il trasporto delle merci. L'intervento infrastrutturale deve favorire lo sviluppo del

traffico stradale lungo quelle direttrici e quei bacini cui esso si adatta più convenientemente, nonché realizzare un sistema di connessioni tra le aree ad elevata concentrazione produttiva ed economica, favorendo lo smistamento di merci e passeggeri dai punti terminali dei trasporti a lunga distanza (ferroviari, marittimi ed aerei).

Pertanto il Comitato regionale per la programmazione economica ha ritenuto che investimenti prioritari si dovranno volgere alle strade che sopportano notevoli intensità di traffico medio giornaliero, in specie le strade di avvicinamento ai comprensori urbani ed alle aree di sviluppo, in tutti quei casi in cui non risulti conveniente risolvere i problemi di più efficienti e rapide comunicazioni con soluzioni tecniche diverse (es. vettori su ferro) specie nelle aree di gravitazione dei centri urbani che presentino già fenomeni di rilevante congestione del traffico stradale.

Per quanto riguarda la manutenzione del sistema di viabilità ordinaria, risulta necessario effettuare decisi interventi di razionalizzazione, al fine sia di assicurare un maggior grado di sicurezza ed economicità sia di ottenere una migliore regolarità di funzionamento.

Lo Schema rileva poi che le grandi infrastrutture formanti l'ossatura del sistema viario regionale debbono qualificarsi anche in rapporto al ruolo che esse - in alcuni casi - possono svolgere ai fini del collegamento interregionale. A questo riguardo va sottolineata la funzione innovatrice che una rete di moderne strade di scorrimento regionale, costituenti la trama di un sistema di assi di penetrazione dello sviluppo, può svolgere per la regione campana.

L'attuale struttura viaria della regione richiede specifici interventi nel settore autostradale, con particolare riferimento alle specifiche esigenze delle zone di concentrazione dello sviluppo.

Il Comitato regionale per la programmazione economica, tuttavia, ha notato, a questo riguardo, che i tracciati finora realizzati, diretti a stabilire collegamenti veloci a lungo raggio, sono stati basati più sulla economicità di costruzione delle opere che sulle effettive esigenze della regione.

I tracciati, infatti, oltre a passare a notevole distanza dai centri urbani, presentano un numero insufficiente di stazioni e risultano non soddisfacentemente collegati alla viabilità ordinaria il cui traffico non ha convenienza ad inserirsi nelle autostrade. Sembra invece opportuno modificare tali criteri, in modo che

i progetti di nuove autostrade rispondano in maniera più efficiente – in un quadro di migliore integrazione dell'intero sistema viario – alle esigenze di collegamento rapido a raggio regionale ed interregionale.

Inoltre è stata fatta presente l'esigenza che i problemi dei comuni più depressi, non direttamente attraversati dagli assi di penetrazione ed impossibilitati a realizzare le sole opere di base necessarie per il godimento dei positivi effetti indotti dalle nuove arterie, vadano risolti ricercando possibilità legate ad ambiti più vasti. Attenzione particolare merita la viabilità ordinaria e quella rurale (collegamenti tra zone industriali e, nell'interno di ciascuna zona, tra zone urbane, mercati agricoli, ecc.).

La tipologia e le dimensioni (piccole e medie) prevalenti nel sistema industriale campano, nonché la stessa distribuzione territoriale delle imprese tra le aree ed i nuclei di industrializzazione, ribadisce l'indispensabilità di un sistema di trasporti stradali, improntato a carattere di specializzazione ed economicità del tipo di quello cui si è brevemente accennato.

Le stesse considerazioni lo Schema ha svolto anche per le zone di produzione agricola e per quelle di sviluppo turistico. In particolare, per quanto riguarda la sistemazione dei collegamenti dell'area portuale napoletana, c'è da rilevare la necessità di realizzare un complesso stradale e ferroviario che svincoli le aree portuali da ogni servitù urbana e, mediante arterie di penetrazione, le metta in comunicazione con l'*hinterland* regionale.

È stata inoltre sottolineata la necessità, nel breve periodo, della costruzione del raccordo autostradale che colleghi l'Autostrada del Sole (da Caserta) con la Napoli-Salerno (Camerelle, tra Nocera e Cava dei Tirreni), raccordo già approvato tra l'altro in sede CIPE, auspicandone il prolungamento fino a Ponte Fratte, per innestarsi direttamente sulla Salerno-Reggio, e ciò allo scopo di sganciare tutto il traffico interregionale dal tratto Pompei-Salerno, divenuto incapace di soddisfare le attuali e le future esigenze della zona.

Tale tronco autostradale dovrebbe effettuare lo « shuntaggio » di tutto il traffico proveniente dal Nord e diretto verso Sud, consentendo di qualificare in senso urbano la rete autostradale esistente così liberata, destinandola al traffico locale ed a quello a servizio del porto. Verrebbe così assicurata la continuità del grande asse nazionale Milano-Reggio Calabria senza incidere sulla viabilità metropolitana.

Un'altra arteria con caratteristiche di collegamento veloce che si prospetta di rilevante importanza, specie ai fini delle comunicazioni tra i versanti tirrenico ed adriatico, è quella che si articolerebbe lungo il percorso Caianello-Telese-Benevento-Castel del Lago, realizzando una connessione tra l'Autostrada del Sole e la Napoli-Bari.

È indispensabile, infine, richiamare l'attenzione sul fatto che la costruzione di nuove infrastrutture, specialmente viarie, non può comportare l'edificazione sulle fasce di terreno ad esse prospicienti. Solo evitando l'edificazione lungo le nuove strade queste infrastrutture potranno svolgere le funzioni loro assegnate di decompressione delle zone congestionate e di attenuazione degli squilibri tra i diversi territori.

Per quanto concerne i trasporti urbani, lo Schema rileva che essi si svolgono in condizioni di grave inefficienza ed antieconomicità.

La congestione del traffico, conseguente ad una pressione della motorizzazione privata largamente superiore alla capacità delle strutture viarie, ha determinato esigenze di specializzazione e di coordinamento dei vari sistemi di trasporto urbano.

L'urgenza di intervento nel settore è imposta, oltre che dalla esigenza di offrire servizi di trasporto rapidi ed efficienti, dalle pesanti ripercussioni che la situazione attuale esercita sul già grave problema della finanza locale.

Poiché la disponibilità di risorse da destinare ad investimenti pubblici non è tale da consentire la realizzazione di infrastrutture a servizio di tutti i tipi di trasporto, occorrerà – almeno nel futuro più prossimo – puntare decisamente sul mezzo di trasporto che si considera più efficiente ed economico, tralasciando altre – pur valide – soluzioni che si ispirano al criterio della libertà di scelta tra i sistemi di trasporto privati e quelli pubblici.

Il Comitato regionale per la programmazione economica ha sottolineato che il decongestionamento del traffico urbano non potrà essere perseguito se non intervenendo in misura massiccia nel settore dei trasporti pubblici.

È da rimarcare, tuttavia, che – pur in un generale ed opportuno quadro di politiche volte al contenimento dei *deficit* delle aziende di pubblico trasporto – andrà prioritariamente perseguito il miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio. L'adozione di interventi ispirati a tali criteri consentirà an-

che di assorbire gradualmente l'accresciuta domanda di trasporto. Ciò consentirà altresì di impostare in forme più corrette il problema dei rapporti e delle interferenze tra trasporti pubblici e motorizzazione privata.

Pur senza escludere l'opportunità di ricorrere, per talune particolari situazioni, alla adozione di misure dirette di esclusione del traffico privato da talune zone, nonché di misure volte a creare percorsi preferenziali per i mezzi pubblici, gli interventi nella viabilità urbana andranno rivolti essenzialmente alla razionalizzazione del sistema viario, senza pretendere di assorbire la crescente domanda di trasporti interni mediante il continuo aumento della capacità viaria.

Per quanto riguarda il sistema dei trasporti pubblici nell'area napoletana, lo Schema, affermata preventivamente l'opportunità di costituire un ente regionale dei trasporti che permetta l'integrazione ed il coordinamento dei servizi, ritiene necessaria e prioritaria un'azione che tenda a rendere meno oneroso l'esercizio di detti trasporti.

Già allo stato lo Schema giudica tuttavia opportuno:

da una parte l'unificazione funzionale fra le varie aziende di trasporto operanti nell'area napoletana (ATAN, Tranvie Provinciali Napoletane, ecc.) e, dall'altra, una più articolata diversificazione dei loro campi di attività;

l'ammodernamento delle quattro funicolari esistenti ed il loro migliore inserimento nel sistema dei trasporti nell'ambito del territorio comunale di Napoli; alla scadenza delle concessioni si porrà, tuttavia, il problema di definire la loro collocazione nel quadro dell'organizzazione dell'Ente regionale dei trasporti;

l'assorbimento della Ferrovia Alifana da parte delle Tranvie Provinciali Napoletane;

l'acquisizione al comune della linea metropolitana delle ferrovie dello Stato.

Occorrerà anche effettuare interventi rivolti all'ammodernamento della linea tranviaria urbana, adottando la sede unica, sistemi automatici di accelerazione, ed alcuni tratti in sotterranea, con un impegno prevedibile di 10 miliardi di lire.

La costruzione di nuovi tronchi della metropolitana a servizio di nuovi insediamenti e l'istituzione di nuove fermate e relative stazioni, rispondenti in maniera più articolata alle esigenze dell'utente, dovrebbe comportare un impegno di spesa di 4 miliardi di lire. Gli interventi per la Ferrovia Cumana dovranno essere volti a trasformarla in una linea metropolitana di collegamento tra le stazioni di

Pozzuoli e dei Campi Flegrei. Si può prevedere una spesa di 10 miliardi di lire.

La Ferrovia Alifana, anche per la nuova importanza che acquista ai fini del collegamento degli insediamenti previsti in applicazione della legge n. 167, dovrà essere ammodernata, eventualmente anche con sistema non convenzionale (monorotaia). L'opera, che nell'ultimo tratto potrebbe essere realizzata in galleria, è destinata a sostituire, sulla direttrice Aversa-Caserta, gli attuali, insufficienti servizi automobilistici.

Il costo dell'opera dovrebbe aggirarsi sui 34 miliardi. In una prima fase tuttavia, prevedendo l'ammodernamento del tronco fino ad Aversa, occorrerebbe sostenere un onere di circa 14 miliardi.

Il Comitato regionale per la programmazione economica, infine, ha auspicato la costruzione di una quinta funicolare che colleghi il centro della città con i quartieri collinari. La realizzazione di quest'opera comporterà una spesa di 8 miliardi di lire.

Complessivamente, quindi, per i trasporti collettivi pubblici dell'area metropolitana di Napoli lo Schema prevede un fabbisogno di investimenti di 66 miliardi di lire.

Infine, poiché il Programma economico nazionale prevede una cifra di 150 miliardi per interventi nel settore dei trasporti pubblici nelle aree metropolitane di Milano, Roma e Napoli, il Comitato regionale per la programmazione economica ha vigorosamente sottolineato la necessità di apprestare e completare rapidamente concreti programmi sulla base dei quali utilizzare la quota di tale cifra, che potrebbe essere il terzo virtuale, spettante all'area napoletana.

Per quanto riguarda in generale il funzionamento del sistema dei trasporti nella regione, il Comitato regionale per la programmazione economica ritiene opportuno, allo scopo di realizzare una politica di ristrutturazione e razionalizzazione del settore, puntare sulla costituzione di un Ente regionale dei trasporti, che dovrebbe assolvere il compito fondamentale di facilitare l'integrazione funzionale fra le diverse forme di traffico su strada e su rotaia, nonché la integrazione delle competenze, oggi frazionate fra i diversi enti territoriali.

La legislazione vigente rende possibile indicare di fatto, attraverso un tale Ente, la programmazione degli interventi e la gestione integrata che rappresentano gli scopi di un Ente autonomo dei trasporti.

L'Ente regionale dei trasporti, cui sarebbero affidati compiti di gestione, potrebbe

avere un bilancio unico, così da utilizzare eventuali profitti ricavati da alcuni tronchi (per esempio, dai pedaggi autostradali) per l'investimento o la compensazione di *deficit* d'esercizio in altri tronchi (per esempio, quello dei trasporti collettivi urbani).

La costituzione di una unica autorità, nel settore dei trasporti pubblici, che sovrintenda alla gestione delle singole aziende e ne armonizzi i servizi, potrà risolvere il problema della conduzione tecnico-amministrativa dei trasporti collettivi, costituendo un efficace strumento organizzativo.

Lo Schema propone quindi che siano rivolte sollecite premure alla costituzione dell'Ente per i trasporti pubblici. Il problema è di vitale importanza, perché ad esso è legata, per buona parte, l'evoluzione economica delle popolazioni.

Successivamente alla elaborazione e alla approvazione dello Schema regionale di sviluppo da parte del Comitato, il provveditore alle opere pubbliche della regione ha trasmesso al Comitato le « ipotesi di assetto territoriale », cioè il primo approccio alla definizione del Piano territoriale di coordinamento. A seguito della discussione su tale documento, il Comitato ha approvato un documento risolutivo che contiene notevoli implicazioni in ordine alla politica dei trasporti da attuare nella regione, confermando in particolare il concetto che la politica regionale dei trasporti può essere definita solo in relazione a precisi obiettivi della politica del territorio: può cioè essere definita solo in funzione di servizio a determinati centri residenziali e a determinate localizzazioni produttive.

Il Comitato regionale per la programmazione economica dunque, nell'approvare le « ipotesi di assetto territoriale », ha ribadito che lo studio e la definizione delle soluzioni tecniche da adottare in sede di politica dei trasporti nella regione devono essere strettamente collegati alle proposte di assetto del territorio specialmente per quanto riguarda la creazione di una struttura urbana policentrica nella regione.

Consegnerò ora al Presidente il documento in questione, da cui potranno essere ricavati degli elementi più specifici, limitandomi a richiamare che in questo documento di particolare significato (in quanto crea la possibilità di arrivare alla rapida approvazione del piano urbanistico regionale), il Comitato ha ritenuto di sottolineare la funzione specifica e insostituibile ed il ruolo primario che deve assolvere il trasporto collettivo su ferrovia.

Porto a conoscenza di questa Commissione che, aderendo all'invito del Ministero del bilancio (relativo alla indicazione dei settori di intervento, per i quali elaborare specifici « progetti sociali »), il Comitato ha ritenuto di indicare il settore dei trasporti collettivi, fornendo anche delle prime indicazioni sulle modalità di elaborazione di un tale progetto sociale, nell'ambito di una considerazione unitaria di tutto il sistema dei trasporti.

Per una eventuale, più puntuale conoscenza delle proposte e delle indicazioni formulate dal Comitato regionale per la programmazione economica ritengo che sia comunque necessario rinviare alla documentazione che ho il piacere di consegnare nelle mani del Presidente.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i segretari generali dei comitati regionali per la programmazione economica per le loro interessanti ed esaurienti esposizioni.

Gli onorevoli colleghi che intendono porre domande ai nostri ospiti ne hanno facoltà.

**DAMICO.** Noi vogliamo fare una pregiudiziale che vuole essere anche una protesta, nel senso che la nostra indagine ha anche una finalità di carattere politico generale e noi sapevamo che oggi dovevano essere presenti i presidenti dei comitati regionali della programmazione economica.

Comunque ringrazio coloro che sono venuti e vorrei fare una domanda al dottor Mazzillo, rappresentante del Comitato regionale della Puglia.

Noi abbiamo avvertito una contraddizione fra l'impostazione generale, che mi pare estremamente significativa, sul ruolo determinante di un sistema dei trasporti, con alcune esigenze di investimenti a carattere infrastrutturale. Quando si tratta di guardare le scelte, c'è una somma di richieste (tangenziale, sopraelevata, ecc., per quanto riguarda la città di Bari) e noi abbiamo la sensazione che, quando si tratta di scendere dalle enunciazioni di carattere generale, acquisite non soltanto dalla classe politica, ma dalla classe tecnica, ci sia uno scompenso sul fenomeno della priorità.

**MAZZILLO, Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia.** Anzitutto ringrazio l'onorevole Damico per l'apprezzamento che ha fatto sulla impostazione di carattere generale della mia esposizione. Forse le contraddizioni che egli ha rilevato fra l'impostazione generale e le indicazioni specifiche derivano dal

fatto che non avevamo in realtà avuto la possibilità, né il tempo, di formulare un vero e proprio piano regionale dei trasporti. Negli ultimi mesi abbiamo compiuto un primo tentativo di cominciare a mettere insieme le idee di base per arrivare a determinare un tale piano. Ed abbiamo perciò convocato la conferenza regionale sui trasporti terrestri, sia per rispondere alle richieste che ci provenivano da questa Commissione, sia per avere, ai fini della redazione di questo piano (che intendiamo includere nel nostro schema di sviluppo per il quinquennio 1971-1975, come uno dei progetti sociali prioritari) le informazioni e le direttive necessarie. Per quanto riguarda le indicazioni precise di certe priorità, io le potrei dire che per quanto attiene alle ferrovie, noi attribuiamo la priorità numero 1 alla rettifica del tracciato e al raddoppio del binario Foggia-Caserta, seguiti ugualmente dalla rettifica e dal raddoppio della Bari-Brindisi-Lecce e della Bari-Taranto.

In relazione alla rete delle strade, ho già detto che secondo noi la rete autostradale è sufficiente, ma insisto però nel dire che le autostrade devono assolvere anche alla funzione di assi regionali di sviluppo e non soltanto di collegamento dei maggiori centri della regione con l'esterno.

DAMICO. Vorrei soltanto esprimere un senso di sconforto per quanto riguarda la situazione del Lazio, espresso per altro anche da altri rappresentanti delle amministrazioni interessate, come per esempio il presidente dell'ATAC. La metropolitana esiste, l'aeroporto intercontinentale esiste, esiste anche una ferrovia Fiumicino-Roma abbandonata: potremmo fare un elenco di tutto ciò che in una città come Roma è stato pianificato e programmato ed ora giace nel caos più completo.

MANNA, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica del Lazio*. Nel Lazio c'è un piano di assetto territoriale predisposto e accettato dal Ministero e approvato dal nostro Comitato, c'è una precisa priorità da seguire, però quando si tratta di fare un'opera risulta che mancano i fondi. Lo stesso provveditore, che è un rappresentante della pubblica amministrazione facente parte del nostro comitato, si trova nelle stesse difficoltà di fronte ad analoghe priorità che è costretto a disattendere.

Alla base di tutto questo c'è una mancanza assoluta non di volontà di coordinamento (perché il Lazio è riuscito ad avere una programmazione di assetto territoriale sulla quale

sono tutti consenzienti) ma di mezzi necessari. La situazione si aggrava sempre più a causa dell'aumento della popolazione di Roma: si prevede che nel 1980 i tre quarti della popolazione del Lazio saranno concentrati a Roma. Dal 1965 al 1970 la popolazione di Roma è aumentata del 3 per cento. Qual è la causa di questo aumento? La risposta è semplice: i posti di lavoro si creano a Roma, le strade si fanno in funzione della concentrazione urbana e ciò comporta un circolo vizioso dal quale è difficile uscire. La popolazione del reatino, per esempio, ha subito una notevole decurtazione in questi ultimi tempi: si prevede che quella parte del Lazio non possa più avere una ripresa.

DAMICO. Vorrei rivolgere una domanda al dottor Testi per quanto riguarda il problema del decongestionamento di Napoli. Vorrei sapere se c'è un minimo di coordinamento tra i trasporti dalla ferrovia, dalle tangenziali, dal nuovo aeroporto (perché si parla anche di un nuovo aeroporto per Napoli) alla nuova area industriale dell'Alfa-Sud, al fine di evitare un ulteriore congestionamento di Napoli.

Infine vorrei sapere che cosa intende per enti regionali di sviluppo.

TESTI, *Segretario generale del Comitato per la programmazione economica della Campania*. Riguardo all'ultimo punto del quesito dell'onorevole Damico, preciso di aver parlato della costituzione di un Ente regionale dei trasporti.

DAMICO. Intende un ente di gestione? Ora, questa soluzione è vista come un effettivo strumento di decongestionamento o è soltanto ancora una volta un tentativo per risolvere il congestionamento, stabilendo poi delle comunicazioni veloci tra le aree industriali e i vecchi centri urbani? Infine, ripeto, quando lei parla di Ente regionale di sviluppo cosa intende specificamente?

TESTI, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Campania*. Intendo l'Ente regionale dei trasporti.

DAMICO. Allora vuol dire un ente di gestione e cioè un'azienda che gestisca un sistema di servizi di trasporto.

TESTI, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Campania*. In realtà l'onorevole Damico ha sollevato non solo dei problemi molto seri,

ma anche molti problemi in una sola volta. Il decongestionamento della fascia costiera è un obiettivo di politica del territorio sottolineato ripetutamente dal Comitato regionale, che lo ha posto a fondamento del piano urbanistico regionale, cioè del Piano territoriale di coordinamento. Le « ipotesi di assetto territoriale », che costituiscono i preliminari del Piano territoriale di coordinamento, prevedono una limitazione all'ulteriore insediamento nella fascia costiera ed una riduzione della popolazione residente nell'ambito del territorio comunale di Napoli. In conformità a questa indicazione il comune di Napoli, nell'elaborare il Piano regolatore generale, recentemente adottato, ha fissato come obiettivo il ridimensionamento della consistenza demografica della città ad un milione e centomila abitanti.

Già attualmente la popolazione è superiore a questo limite; ne deriva, pertanto, l'esigenza di un trasferimento, naturalmente non forzato, di circa trecentomila abitanti dall'area comunale verso l'*hinterland* nel corso dei prossimi dieci anni. Qui si apre un discorso molto difficile, dal momento che mezzi di coercizione per la delocalizzazione demografica non sono disponibili, né comunque sarebbero compatibili con i principi costituzionali. Si tratta dunque di porre in atto nel territorio regionale dei processi di sviluppo in grado di attrarre la popolazione dalla fascia costiera verso l'interno. Il Piano regolatore di Napoli limita il suo esame e le sue previsioni al territorio comunale ed indica, pertanto, l'esigenza di spostare un'aliquota della popolazione all'esterno del suo territorio. Ma un pericolo, ripetutamente avvertito durante il dibattito sul piano regolatore generale di Napoli, è che la popolazione che dovrà lasciare il territorio comunale (ammesso che tenda realmente a spostarsi) non si indirizzi verso l'interno della regione, saltando la fascia di più intensa conurbazione alle spalle della città, ma si sposti invece nei territori comunali contermini. Se tale fenomeno si verificasse, certamente non si risolverebbero né i problemi specifici di Napoli né quelli comuni all'intera fascia costiera della regione.

Il problema del coordinamento dei trasporti è del tutto aperto ed ho già illustrato i motivi per cui non si è ritenuto di elaborare un piano generale dei trasporti, mancando il supporto di precise scelte urbanistiche sulle quali articolare funzionalmente le soluzioni tecniche.

Per quanto riguarda il quesito relativo al nuovo aeroporto, devo precisare che finora la

questione non è stata portata alla conoscenza del Comitato. Quest'ultimo, comunque, quando si è pronunciato in materia di trasporti interregionali, ha sempre sostenuto che la localizzazione del nuovo aeroporto deve essere inquadrata nel nuovo sistema aeroportuale regionale, che comporta anche il potenziamento di taluni scali aeroportuali minori, in vista sia della possibilità di creare differenziazioni funzionali (traffico turistico, merci, ecc.) sia di utilizzare diversi tipi di mezzi di comunicazione (aerei ed elicotteri) per il rapido collegamento tra i vari centri dell'intera regione.

Nel quadro della razionalizzazione del sistema dei trasporti si inserisce la proposta costituzione dell'Ente regionale dei trasporti. La soluzione tecnico-amministrativa andrà ricercata in maniera empirica sulla base delle possibilità finanziarie da destinare all'iniziativa e nel contesto delle norme vigenti. Come ipotesi di lavoro si è pensato ad un Ente regionale dei trasporti costituito come « ente funzionale » di attuazione della politica regionale in materia di trasporti: quindi ad un organo tecnico il quale, anzitutto, dovrebbe rilevare la gestione dei trasporti urbani dell'area napoletana e delle aree immediatamente contermini. Progressivamente, allo scadere delle concessioni dei trasporti collettivi nell'ambito regionale, tale ente dovrebbe essere investito anche della gestione di tali linee.

L'Ente regionale dei trasporti quindi, partendo dal rilevamento delle concessioni attualmente in atto nell'area napoletana dovrebbe gradualmente estendere la propria attività all'intero territorio regionale.

AZIMONTI. Su alcune questioni di carattere generale la Commissione concorda pienamente, in particolar modo sul fatto che il problema generale dei trasporti è considerato non più come problema settoriale, ma viene inserito nel contesto generale dello sviluppo economico e soprattutto nel problema urbanistico. Da ciò consegue l'esigenza di considerare il servizio dei trasporti urbani al di là dei ristretti limiti delle vecchie linee daziarie comunali, come pure è da tener presente l'altro problema gravissimo e prioritario, cioè la ricerca a livello regionale degli strumenti di coordinazione, oltretutto di gestione, di tutto il sistema dei trasporti nel bacino comprensoriale dell'intera regione.

Nell'indicare la serie dei provvedimenti menzionati dal dottor Mazzillo ho avuto l'impressione, e vorrei essere smentito, che nelle intenzioni di questi, o comunque in quelle del

Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia, si dovrebbe dare una certa priorità alla trasformazione dell'attuale indirizzo della politica autostradale, oggi vista come mezzo di comunicazione rapido da centro a centro, e cioè si vorrebbe modificare tale indirizzo per rendere questi mezzi di comunicazione più intercomunicanti con le aree urbane e con la rete regionale. Ora vorrei chiedere a lei, dottor Mazzillo, se questa priorità non le sembra che aggravi ulteriormente quel problema che lei stesso ha menzionato. E cioè ormai, data la congestione urbana esistente anche in grandi centri dell'Italia meridionale, una politica di questa natura, se anticipata ad altri provvedimenti che adesso dirò, favorirebbe ulteriormente l'accrescimento dell'esercizio del mezzo di trasporto privato, e andrebbe quindi ad aggravare quel congestionamento già esistente. Non le sembra invece che le stesse richieste avanzate dal Comitato per la programmazione economica della Puglia non possono essere viste separatamente, ma in diretta relazione a uno sviluppo delle cosiddette « linee trasversali »? C'è infatti l'esigenza del decongestionamento della fascia costiera; la politica seguita fino ad oggi ha favorito evidentemente l'insediamento industriale sulla fascia costiera; la modifica di questo indirizzo deve servire, se non a decongestionare, almeno a fermare questo congestionamento e a favorire lo sviluppo cui accennavo prima. Anche la questione dei cosiddetti « rami secchi » può essere vista in questa prospettiva.

La domanda che io intendo porre è cioè questa: è vero che esigenza prioritaria sembra a voi essere quella di modificare l'attuale indirizzo di politica autostradale, oppure intendete anticipare, rispetto ad altre iniziative, le comunicazioni trasversali, che oltre tutto servono a decongestionare la fascia costiera?

MAZZILLO, *Segretario generale del Comitato regionale della programmazione economica della Puglia*. Debbo anzitutto precisare che le considerazioni di politica autostradale da me svolte vanno intese solo come una critica al modo in cui i tracciali sono stati concepiti. Il presupposto di questa critica è che non bisognerebbe vedere l'autostrada solo come arteria di collegamento tra i centri di maggior sviluppo, ma bisognerebbe far sì che essa servisse anche come asse di sviluppo regionale, in un sistema in cui i diversi livelli stradali siano fra loro collegati. E siccome proponiamo, a base della nostra politica di assetto del territorio, proprio l'obiettivo di non emarginare nessuna zona della regione

dal processo di sviluppo, pensiamo che un tale sistema possa far sì che ogni parte del territorio sia inserita nella dinamica più vasta della regione.

Ho detto che è necessario realizzare un modello di rete infrastrutturale viaria cosiddetto « a doppio pettine », proprio per poter portare sugli assi veloci tutte le parti del territorio: di qui l'esigenza di realizzare non solo gli assi longitudinali, ma anche quelli trasversali. Questo mi pare di averlo già detto: forse non con abbondanza di particolari, e perciò sarà sfuggito. Pertanto noi non pensiamo solo alla realizzazione della Bari-Napoli, ma anche a quella delle arterie trasversali, come la Bari-Taranto, che ne è una delle principali.

Per quanto riguarda più specificamente i « rami secchi », anch'io ho detto come la loro soppressione non deve essere vista secondo la logica esclusiva della produttività aziendale, ma considerando qual è il ruolo che questi tratti ferroviari esplicano ai fini della politica territoriale; e soltanto nel caso in cui risulti che questo ruolo possa essere più utilmente e convenientemente assolto (dopo un'analisi costi-benefici) da altri sistemi di collegamento, si potrà pronunciare la sentenza di morte.

MARAVIGLIA, *Direttore dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la Puglia*. Il problema della priorità del trasporto stradale rispetto a quello ferroviario va visto anche sotto un altro aspetto e cioè quello della diversa influenza che hanno i due modi di trasporto sulle questioni di carattere sociale ed economico inerenti l'assetto territoriale degli insediamenti delle popolazioni.

Il trasporto stradale, infatti, ha un effetto diffusivo degli insediamenti, cioè consente una localizzazione di questi diffusa sul territorio. Il trasporto ferroviario invece, per la sua caratteristica di avere scambio con altri modi di trasporto solo in punti nodali (stazioni) ha invece l'effetto contrario di concentrazione delle localizzazioni.

Ora, nell'ipotizzare una distribuzione territoriale degli insediamenti, è ovvio che se si dispone soltanto della tecnica ferroviaria, si giunge ad uno schema di distribuzione con essa compatibile cioè con accentramenti in nodi.

È quello che è successo all'inizio della diffusione delle ferrovie quando il trasporto stradale non aveva la rilevanza che ha attualmente. Oggi si pone come prioritaria l'esigenza di adottare schemi di insediamento nel territorio più consoni all'attuale importanza

del trasporto stradale, schemi che presentano il vantaggio di coinvolgere un più ampio territorio nei processi di sviluppo.

È da queste considerazioni che è nato il concetto di un assetto del territorio pugliese sorretto da connessioni stradali così dette a doppio pettine.

Il trasporto per ferrovia rimane naturalmente condizionato da queste scelte: resta ad esso una funzione sussidiaria, ristretta alle comunicazioni veloci a lungo raggio ed ai trasporti di massa suburbani nelle zone densamente abitate.

Delle comunicazioni a lungo raggio si è parlato quando si accennava al trasporto sulla linea adriatica e sulla ferrovia Foggia-Bari. Del trasporto nelle zone densamente abitate si è fatto cenno parlando delle aree metropolitane delle principali città della Puglia. Per quanto riguarda i « rami secchi », il problema esiste anche in Puglia. In proposito il Comitato ha voluto solo indicare un metodo di verifica dell'ulteriore utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie, consistente, in definitiva, in un'analisi costi-benefici. Ha auspicato cioè una valutazione che non fosse solo subordinata all'occasionale equilibrio fra spese e prodotti aziendali.

CAGLIOZZI, *Esperto*. Le richieste di delucidazioni riguardo alla relazione del dottor Mazzillo mi pare abbiano posto entrambe l'accento sull'esigenza di fissare un ordine di priorità nelle proposte d'intervento a favore del settore dei trasporti, dal momento che, essendo le risorse limitate, non è possibile soddisfare tutti i bisogni.

Preso atto della validità in linea di principio di una simile impostazione, non si può, d'altra parte, ritenere che le risorse siano un qualcosa di univocamente determinato e che non possano, in una certa misura, venir opportunamente commisurate alle esigenze. Una determinazione univoca delle risorse da destinare alle infrastrutture di trasporto nell'ambito, ad esempio, di una regione, presupporrebbe calcoli di convenienza la cui fattibilità è, al momento, completamente al di fuori delle concrete possibilità. Dunque è l'insieme dei giudizi di valore politici l'unico fondamento in base a cui ci si riesce ad orientare. E al riguardo vorrei far notare che lo sviluppo delle regioni meridionali è stato posto come uno degli obiettivi prioritari della politica economica nazionale; che l'arretratezza di tali regioni è per molti aspetti ancora un fenomeno corposo, per la presenza, tra l'altro, di strozzature, inadeguatezza e disorganicità in

alcuni comparti delle attrezzature infrastrutturali; che i problemi di trasporto, per i nessi che essi hanno con i problemi attinenti all'assetto territoriale, costituiscono un punto cruciale di una politica di sviluppo.

In particolare è da ricordare che la Puglia rappresenta una delle regioni meridionali più suscettibili di sviluppo e che è opportuno valorizzare questa possibilità, compatibilmente con l'obiettivo di una crescita economica equilibrata nell'ambito dell'intero Mezzogiorno.

Mi è parso utile sottolineare questi aspetti affinché, nel riconoscere la necessità della determinazione di un ordine di priorità, sia, al tempo stesso, allontanata ogni interpretazione restrittiva di questo principio e ci si orienti invece verso il criterio di commisurare, nei limiti del possibile, le risorse finanziarie alle soluzioni dei gravi problemi di trasporto urbano e interurbano presenti principalmente nel Mezzogiorno.

BATTISTELLA. Mi meraviglio che nessuno dei rappresentanti dei Comitati per la programmazione economica abbia espresso un giudizio sulla rispondenza della gestione privata dei trasporti a esigenze di efficienza, di comodità, di economicità.

La mia domanda è rivolta specificatamente ai rappresentanti del Comitato pugliese: essi, dopo una esposizione abbastanza chiara della situazione della loro regione, hanno avanzato richieste precise per un potenziamento delle linee ferroviarie, soprattutto all'interno delle Puglie. Ora io chiedo: si pensa di risolvere questo problema con delle linee ferroviarie secondarie, con quelle a gestione privata esistenti attualmente? Che tipo di servizio esse sono in grado di offrire all'utente?

Questa domanda si inquadra in quella più generale riguardante il giudizio sulla gestione privata dei trasporti in relazione alle esigenze di efficienza, sicurezza e comodità.

MARAVIGLIA, *Direttore dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la Puglia*. Non classificherei queste aziende fra quelle dell'ambito privatistico perché esse agiscono sulla base di concessioni assai dettagliate e vincolanti, tali da impedire il libero gioco dell'economia di mercato.

A mio parere, per poter portare i trasporti effettuati da queste aziende concessionarie ad un livello qualitativo più rispondente alle esigenze moderne, è necessario aumentare gli investimenti.

Per questo settore dei trasporti in concessione fino ad ora sono stati messi a disposizione dallo Stato solo 20 miliardi con la legge n. 1221 del 1952, mentre l'apporto del capitale privato è stato trascurabile. Altri stanziamenti sono stati fatti recentemente con leggi speciali ma con carattere episodico.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie locali voglio ricordare che la rete che fa capo a Bari dimostra di avere propensione al trasporto di carattere pendolare suburbano. Bari è servita da sette linee che la collegano a ragguardevolezza con il suo *hinterland*.

La gestione diretta dei servizi di trasporto da parte di enti pubblici è un problema di scelta più politica che tecnico-economica.

ZUCCHINI. Nell'intervento del dottor Damiano è stato dato molto peso alle autostrade ed alle superstrade. La domanda è questa: ciò è dovuto solo alle caratteristiche geologiche della Basilicata o a questioni di principio?

DAMIANO, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Basilicata*. Senza esitazione dico che questa preferenza è dettata dalle caratteristiche oro-idrografiche della regione.

La Basilicata può disaggregarsi facilmente in cinque aree economiche; ora di queste solo due sono attraversate da linee ferroviarie, mentre le altre tre sono prive di tale mezzo di comunicazione. Bisognerebbe perciò creare delle nuove linee ferroviarie a servizio di territori non densamente popolati che sarebbero oltretutto dei doppioni della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, che già da sola non è utilizzata totalmente. Purtuttavia il Comitato regionale per la programmazione economica della Basilicata, proprio al fine di dare maggior peso al trasporto ferroviario, ha chiesto di ammodernare ed elettrificare la linea suddetta sì da rendere il trasporto ferroviario competitivo con quello su strada.

MONACO. Ringrazio il dottor Manna per la sua esposizione sul Lazio, che ha il pregio della sincerità e della rassegnazione finale e che ha avvilito, credo, anche i colleghi non romani.

Inoltre mi associo a quanto ha detto il collega Damico, perché avrei gradito questa sera parlare con il presidente del Comitato regionale della programmazione.

La mia domanda richiede una premessa non molto lunga.

Il dottor Manna ha detto che sulla pianificazione territoriale il Comitato è d'accordo,

tutti sono d'accordo. Questo accordo è venuto dopo quattro anni di crisi, scissioni amministrative, dispute, eccetera; e se non c'era il Ministero questo accordo non sarebbe venuto: è più un accordo politico che tecnico. C'è questa pianificazione territoriale, ma l'ente regionale dei trasporti è ancora una cosa molto vaga.

Roma ha un piano regolatore che è stato approvato nel 1962. Siamo nel 1970 e le cose stanno quasi al punto di partenza. Lei sa, dottor Manna, che in precedenza era stato votato dalla maggioranza del consiglio comunale un altro piano regolatore che prevedeva molte cose, tra le altre il famoso piano intercomunale che abbracciava ben 39 comuni della provincia di Roma e che prevedeva una rete metropolitana completa con quattro linee, un sistema di trasporti extra urbani su strada e su rotaia, ecc.

Il piano regolatore è in vigore da otto anni e, salvo qualche parte relativa ad alcuni tracciati di grande viabilità, non è ancora operante, specialmente per quanto si riferisce alla metropolitana (siamo ancora fermi a un terzo della prima linea).

Poi c'è stata la questione delle due aziende di trasporto riunite fra di loro e perpetuamente in lite.

Non ritiene il dottor Manna che il ritardo nella sistemazione e nell'attuazione del piano regolatore generale di Roma sia la causa prima di quella situazione che lei stesso ha dovuto constatare, tanto che con rassegnazione ci ha esposto il fatto dell'impossibilità nel momento attuale di prevedere una soluzione del problema dei trasporti nell'area metropolitana di Roma?

MANNA, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica del Lazio*. È vero che c'è stato un ritardo notevole di tre o quattro anni, però è stato un ritardo positivo, dovuto a discussioni su diversi problemi.

Ci sono state discussioni in tutti gli ambienti, ed io sono incapace di vedere implicazioni di carattere politico. Non so se questo ritardo sia dovuto a fatti politici.

Per quanto riguarda il piano regolatore di Roma io vorrei esprimere una opinione molto personale: a mio avviso è stato un grosso errore fare un piano regolatore di Roma. Molto più ragionevole sarebbe stato fare un piano intercomunale. Oggi, nel 1970, fare un piano regolatore limitato all'area della circoscrizione amministrativa di Roma non ha molto senso.

Però certamente, a mio avviso, il ritardo non è accettabile. Il ritardo dell'attuazione di questo piano non può non danneggiarci. Tra l'altro il piano regolatore ha delle cose che possono essere accettabili e il non aver attuato quelle strutture fondamentali porta all'aggravamento di quei problemi. Però da questo non sono in grado di trarre un giudizio politico.

BATTISTELLA. Si potrebbero fare lunghi discorsi per trovare le spiegazioni del senso di demoralizzazione e della serie di imbarazzi sulle cause reali dei ritardi.

Vorrei porre al dottor Manna questa domanda. Tra non molto tempo giungeranno a Fiumicino ed entreranno in funzione i *Jumbo Jet*. Si parla e si discute del fatto che ci saranno migliaia e migliaia di passeggeri di più al giorno. Come pensa il Comitato della programmazione laziale di risolvere il relativo problema di trasporto da Fiumicino a Roma?

MANNA, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica del Lazio*. Il problema di fondo era quello se dovevano esistere un solo aeroporto o più aeroporti. Pare che sia stato deciso che l'Alitalia costruirà una seconda stazione.

Questo aeroporto di Fiumicino si avvia a diventare di fatto, superando ogni decisione, ogni volontà politica, l'unico aeroporto di Roma. Il problema è quello di collegare Roma con lo scalo aereo; a mio avviso non ci sono che due alternative: o una via sotterranea diretta (possibile tecnicamente), o una via sopraelevata del tipo di quella che si è fatta a Londra. Poiché si è calcolato che il traffico aereo di Fiumicino debba raggiungere nel prossimo futuro gli 80 milioni di passeggeri annui, si reputa che queste siano le uniche due soluzioni possibili, dato che una strada in superficie è portata, naturalmente, ad intersecare il traffico residenziale delle zone marine che è già tanto intenso.

TRIPODI GIROLAMO. Vorrei porre alcune domande al dottor Damiano, il quale nella sua esposizione, ha cercato di mettere in risalto lo stato di arretratezza e di abbandono della sua regione, prendendo in considerazione il notevole processo migratorio. A questo proposito egli ha affacciato un'ipotesi di interventi per opere viarie, rivendicando superstrade e autostrade. Io non penso che questi mezzi possano facilitare lo sviluppo economico della sua regione, e delle altre regioni del Mezzogiorno; semmai si rischia, con queste

strade, di far sì che si produca un deserto completo. Come pensa il Comitato regionale di risolvere questo problema?

DAMIANO, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Basilicata*. Rispondendo all'onorevole Tripodi, debbo dire che nella mia esposizione ho trascurato di illustrare che l'ipotesi dell'assetto viario fatta dal Comitato regionale per la programmazione non è solo un'ipotesi di viabilità fine a se stessa, ma è legata allo sviluppo contemporaneo dei territori attraversati da queste strade.

Contemporaneamente alla costruzione delle cinque superstrade che attraversano la Basilicata lungo la valle dei fiumi si è iniziata la valorizzazione agricola dei territori latitanti con la distribuzione dell'acqua per l'irrigazione, onde favorire lo sviluppo di una agricoltura irrigua altamente competitiva. Ciò è già in avanzata fase di realizzazione. Si pensa inoltre che questi assi a rapido scorrimento possano favorire l'insediamento di industrie lungo di essi. Ciò si sta verificando lungo la Basentana, dove sono sorte nuove iniziative industriali per circa 10.000 occupati.

TRIPODI GIROLAMO. Eppure nel 1969 abbiamo avuto circa 75 mila emigrati, oltre 700 mila in 10 anni. Questa autostrada che doveva servire come la premessa allo sviluppo sta invece portando via gli abitanti.

FOSCARINI. La Puglia ha una rete ferroviaria di 750 chilometri delle Ferrovie dello Stato e di 682 chilometri di ferrovie in concessione, di cui 61 chilometri a scartamento ridotto. Vorrei chiedere al dottor Mazzillo: la esistenza di queste ferrovie in concessione, non è stata una forte remora allo sviluppo socio-economico della regione? E nell'affermativa, qual è oggi l'orientamento del Comitato regionale, dopo l'ampio dibattito che sull'argomento si è avuto nel convegno a cui ella, nella sua introduzione, si è richiamata?

MAZZILLO, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Puglia*. Per poter rispondere a queste specifiche domande dell'onorevole Foscarini, bisognerebbe aver compiuto uno studio specifico sul ruolo che le ferrovie in concessione hanno svolto in Puglia. Va comunque riconosciuto che in effetti la densità delle ferrovie in concessione è in Puglia una delle più elevate tra le regioni italiane e può aver rappresentato, a mio avviso personale, una re-

mora allo sviluppo regionale. Si tratta infatti di una rete ferroviaria sorta per rispondere a esigenze che non sono più quelle attuali e che, naturalmente, va ora ristrutturata soprattutto dal punto di vista del coordinamento tra le diverse linee, del loro potenziamento, ed eventualmente, in taluni casi, della soppressione di alcuni tratti e della loro sostituzione con altri mezzi di trasporto.

Per quanto riguarda più specificamente l'aspetto istituzionale, l'ingegner Maraviglia ha già precedentemente fornito una risposta. È essenziale che il potere pubblico definisca in anticipo quale deve essere il modello di assetto territoriale ed in funzione di questo stabilisca i tracciati delle direttrici ferroviarie, l'ubicazione dei nodi ferroviari, le caratteristiche del trasporto ferroviario e di quello stradale. A queste condizioni il problema della gestione diventa secondario.

Ricorderò comunque che nello schema regionale di sviluppo viene avanzato il suggerimento di procedere eventualmente anche alla assunzione della gestione diretta da parte delle Ferrovie dello Stato, per lo meno per quanto riguarda le ferrovie del Sud-Est, che, come ella sa, operano soprattutto nella provincia di Lecce.

Per concludere, mi preme ribadire che l'aspetto più importante è quello della programmazione della rete dei trasporti, che non deve essere affidata al concessionario - nel caso in cui ci si volesse continuare a servire di questa figura - ma deve essere di diretta responsabilità del potere pubblico. In tal modo la gestione diventa un fatto secondario, equivalente in pratica all'appalto di un'opera infrastrutturale.

ZUCCHINI. Vorrei porre una domanda al dottor Testi. Di recente è stata approvata una legge che finanzia la costruzione del bacino di carenaggio nel porto di Napoli. Ciò costituisce un elemento di valorizzazione e di sviluppo del porto. Si parla, inoltre, nella relazione del Progetto 80, di un sistema che abbia Genova come centro nord tirrenico e Napoli come centro sud tirrenico dei trasporti marittimi. Questo farà di Napoli un porto di grandi dimensioni, più di quanto non lo è attualmente. Ora, come intende il Comitato della programmazione avviare ai problemi che sorgono a seguito dello sviluppo così intensivo, allorché verrà attuato il programma previsto dal Progetto 80?

Nella sua relazione ha parlato della necessità di una metropolitana per lo snellimento

del traffico cittadino. Ora vorrei farle presente che il Direttore generale delle ferrovie dello Stato ha escluso che si potesse ottenere un maggiore uso del tracciato delle ferrovie e concordava sulla necessità della metropolitana. A questo punto si pone l'interrogativo: che cosa pensa di fare il Comitato regionale per la programmazione economica della Campania, di comune accordo con le Ferrovie dello Stato, per la soluzione di questo problema?

TESTI, *Segretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Campania*. Rispondo alla domanda sul porto. È stata finanziata la costruzione di un superbacino di carenaggio per navi fino a 200.000 tonnellate di stazza. È in corso da parecchi mesi negli ambienti interessati un dibattito sull'ubicazione, nell'ambito dell'area portuale, di questa attrezzatura. Il porto di Napoli ha dei gravissimi problemi di spazio derivanti anche dalla commistione di diverse funzioni portuali; esso è infatti un porto passeggeri, ed al contempo un porto commerciale, industriale e petrolifero. Le aree attualmente disponibili sono del tutto insufficienti allo svolgimento di tutte queste funzioni, specialmente se si considera che si sono verificati alcuni promettenti avvisi dell'industrializzazione nell'*hinterland* del porto. Comunque tra i problemi principali, cui si deve far fronte per quanto riguarda il funzionamento del porto di Napoli, è quello dell'esportazione di una quota non ancora precisata, ma certamente notevole, della produzione dell'Alfa-Sud.

Si tratta di reperire le aree per la sosta del prodotto dell'Alfa-Sud all'interno del porto in attesa dell'imbarco. Il problema è gravissimo. Sono state reperite, nello stesso Piano regolatore di Napoli, delle aree a ridosso dell'attuale perimetro del porto che potrebbero essere destinate allo svolgimento di attività portuali. Si tratta, però, di aree insufficienti alle reali esigenze. Il problema comunque è fortemente sentito ed è stata recentemente portata all'attenzione del Comitato anche la proposta costruzione di un *terminal* per le superpetroliere che superano le centomila tonnellate di stazza lorda ed arrivano fino a trecentomila. Su questa questione, però, il Comitato ha ritenuto di non potersi pronunciare, tenendo conto - fra l'altro - dei pericoli dell'inquinamento, molto gravi in considerazione anche del fatto che sullo specchio del golfo di Napoli si affacciano località di eccezionale interesse turistico. Il Comitato ha rinviato ogni decisione in merito, in attesa di poter valutare in che modo l'even-

tuale soluzione tecnica (costruzione di un'isola galleggiante), per liberare l'attuale banchina adibita ai traffici petroliferi, si inserisca nel Piano regolatore del porto di Napoli, che è in fase di avanzata elaborazione e che sarà presentato nei prossimi giorni all'autorità competente. Il Comitato regionale attende di ricevere i relativi elaborati per ritornare sull'argomento.

Il problema portuale in Campania è molto grave e da qualche tempo si comincia a considerare con interesse una proposta, avanzata già molti anni fa dalla SVIMEZ e che è stata recentemente ripresa, tendente a realizzare un porto industriale alle foci del Volturno. Su questo argomento potrà fornire maggiori dettagli il dottor Cagliozzi, autorevole rappresentante della SVIMEZ. Tra l'altro, la realizzazione di un porto industriale alle foci del Volturno potrebbe essere l'occasione per risolvere alcuni gravi problemi di delocalizzazione di attività industriali che attualmente vengono gestite all'interno del territorio urbano di Napoli, come quella siderurgica, quella cementiera, e quella di raffinazione del petrolio.

Per quanto riguarda la metropolitana sono a conoscenza del parere delle ferrovie dello Stato, le quali non ritengono che la funzione della metropolitana attualmente svolta sul percorso della rete ferroviaria possa essere potenziata. Su tale problema può darsi che vi sia una certa preoccupazione da parte delle ferrovie dello Stato, che considerano con sfavore la possibilità, sia pure remota, di vederli sottratta la gestione di quei tratti.

ZUCCHINI. L'ingegnere Fienga diceva il contrario e cioè che quei determinati tratti dovevano essere utilizzati maggiormente dalle ferrovie per i treni veloci tra Nord e Sud e

conseguentemente in futuro saranno limitati per l'uso metropolitano.

TESTI, *Ségretario generale del Comitato regionale per la programmazione economica della Campania*. Nella mia esposizione, per necessità molto sintetica e forse lacunosa, avevo anche ricordato come nello Schema regionale di sviluppo sia contenuta una specifica proposta circa la realizzazione di un arco ferroviario di « shuntaggio », di un tratto ferroviario cioè che, partendo grosso modo da Aversa, scavalchi alle spalle il Vesuvio e si congiunga al proseguimento della linea ferroviaria verso il Sud nell'area di Nocera.

Il significato di questa proposta (fra l'altro, abbiamo avuto comunicazione di una deliberazione positiva in merito da parte delle ferrovie dello Stato) è proprio quello di alleggerire dal traffico a lunga percorrenza dei tratti interessanti il tessuto urbano e suburbano di Napoli, per poterli prevalentemente destinare al traffico metropolitano.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente il dottor Damiano, il dottor Testi, il dottor Manna, il dottor Mazzillo, come pure l'ingegner Maraviglia e il dottor Cagliozzi per il notevole contributo che hanno voluto portare all'indagine conoscitiva che la nostra Commissione sta svolgendo.

Comunico ai colleghi che i nostri lavori proseguiranno domani con l'audizione di altre personalità del settore, tra cui l'avvocato Santini, amministratore delegato della metropolitana Milano, i rappresentanti dell'ACI, dell'ANAC, della FEDETRAM, e il dottor Bassetti, presidente del Comitato regionale per la programmazione economica della Lombardia.

**La seduta termina alle 19,10.**