

**IX.**

**SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDI' 13 MAGGIO 1970**

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BIANCHI GERARDO**

**INDI**

**DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO**

**E DEL VICEPRESIDENTE GATTO**

**PAGINA BIANCA**

**La seduta comincia alle 16,15.**

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

Ascolteremo il rappresentante della CISNAL, Bondini, e quindi i rappresentanti della CISL, Chiappella e Morra, della UIL, Bonello e Bellomo e della CGIL, Roscani e Zuccherini.

Do senz'altro la parola al rappresentante della CISNAL, signor Bondini, che ringrazio per aver aderito al nostro invito.

*BONDINI, rappresentante della CISNAL.*

Voglio anzitutto ricordare che la Confederazione che rappresento ha già inviato a questa Commissione una relazione sui singoli temi del programma di lavoro predisposto dalla Commissione stessa in ordine all'indagine in corso. Questo mi esime dal fare qui ora un discorso di carattere generale, in quanto è già nota alla Commissione l'opinione della CISNAL sui problemi di fondo dei trasporti nelle aree metropolitane e nel Mezzogiorno.

Mi richiamo perciò per sommi capi a quei vari punti e aggiungo solo qualcosa che è emerso da una riunione della Commissione di studio che era stata a suo tempo istituita presso il Ministero dei trasporti e che si è riunita, in seduta conclusiva il 17 febbraio, presieduta dal Sottosegretario di Stato per i trasporti.

In quella riunione ci sono state molte convergenze, cioè tutti i colleghi su alcuni punti sono stati d'accordo, mentre su altri punti c'è stato solo un accordo parziale tra i rappresentanti sindacali, gli esperti e i rappresentanti ministeriali.

Io mi soffermerò ad illustrare i punti sui quali c'è stato un completo accordo.

1) Esigenza di istituire un albo professionale degli autotrasportatori. La Commissione di studio si è dichiarata convinta che questo albo debba essere istituito.

2) Necessità di stabilire quale impresa deve effettuare i trasporti. Si è detto unanimemente che a tutte le aziende può essere lasciata la facoltà di organizzare il trasporto

con propri mezzi, cioè non ricorrere al trasportatore di mestiere e si è detto che questo potrà essere un principio di libertà in senso generico. Però noi riteniamo che tale principio debba essere disciplinato. Si deve vedere quali aziende possono essere autorizzate a crearsi questi servizi. La Commissione ha ritenuto che il principio secondo cui le aziende possano farsi il trasporto per conto proprio, vada limitato. Il fatto che le aziende ricorrano all'opera del trasportatore di professione è collegato al punto di prima, quello cioè dell'albo professionale, che dà quelle garanzie per cui si sa che ci si serve di aziende di trasporto che hanno determinati requisiti e che offrono la relativa fiducia.

3) Suddivisione del territorio nazionale in zone.

La Comunità europea ha emanato un regolamento che prescrive per tutti gli Stati membri che il territorio debba essere suddiviso in zone ai fini di una disciplina dei servizi di trasporto. La commissione ha proposto di adeguarci a questo schema della regolamentazione comunitaria.

4) Opportunità di fissare tariffe nazionali per i trasportatori privati e pubblici. Cioè l'orientamento è questo: le tariffe dovrebbero essere nazionali ed avere un limite minimo ed un limite massimo al di fuori dei quali non sia consentito agire nell'espletamento di questo servizio.

5) Orario di lavoro dei lavoratori addetti ai trasporti; questo punto riguarda oltre che l'orario di lavoro anche il modo col quale deve essere organizzata e disciplinata la presenza degli autisti dei mezzi su strada, ciò è stabilito anche da uno schema e da un regolamento emessi dalla CEE che fissano in quale modo, in quale misura, per quali orari, per quali tempi debbano essere prescritte le presenze di persone a bordo di mezzi di trasporto; stabiliscono altresì quando deve esservi un autista e un secondo autista, il numero delle ore diurne e notturne di lavoro di questi autisti, il tipo di riposo ecc.

La Commissione ha concluso che il nostro paese deve applicare il regolamento comunitario deciso a Bruxelles.

Per quanto riguarda queste conclusioni dobbiamo dire che esse sono successive al momento in cui noi abbiamo inviato la relazione scritta, a questa Commissione.

Per quanto riguarda problemi di carattere generale, debbo far presenti alcune osservazioni che possono essere interessanti. Ogni qual volta si fanno proposte di riforma uno dei principali problemi che sorge da parte degli organi governativi è quello del costo. Il Governo si preoccupa del costo. Ma si verifica anche questo strano caso, che quando le organizzazioni sindacali, nel contesto delle varie proposte di riforma, avanzano richieste che non costano niente, è proprio su queste che non si vuole mai prendere una deliberazione.

Un primo esempio, a questo proposito è dato dal fatto che, secondo noi, tutti i servizi di trasporto pubblico e privato andrebbero accentrati sotto la responsabilità di un unico organo governativo tecnico specifico: il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che dovrebbe svolgere funzioni di direzione, di coordinamento, di controllo ecc. Riteniamo che questa soluzione debba essere presa in considerazione prioritariamente. Si tratta di un fatto, più che politico, amministrativo: molte funzioni che oggi sono affidate, ad esempio, al Ministero dei lavori pubblici o al Ministero degli interni potrebbero esser attribuite al Ministero dei trasporti.

Un'altra questione che vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione è quella degli orari.

Noi chiediamo che si attui lo sfalsamento degli orari, per evitare che, in certe ore della giornata, si crei il caos nei trasporti urbani, con il disagio conseguente specie nei grandi centri e nelle aree metropolitane.

Da dieci, dodici anni, noi andiamo prospettando questa soluzione, cioè riteniamo che, per quanto riguarda, ad esempio, gli impiegati statali, stabilito che essi debbano osservare turni giornalieri di sei ore, si possa adottare un orario che vada dalle nove del mattino alle quindici del pomeriggio; allo stesso modo si può procedere per altre categorie a seconda delle loro particolari necessità, delle loro possibilità, delle loro esigenze.

Anche per quanto riguarda gli esercizi commerciali noi proponiamo la stessa soluzione: infatti anche l'afflusso degli addetti alle aziende commerciali contribuisce ad aumentare la confusione nelle ore di punta della giornata. Queste decisioni, possono essere prese senza alcuna preoccupazione di carat-

tere finanziario: si tratta semplicemente di avere il coraggio di modificare certe abitudini.

Un'altra questione importante è quella che si riferisce alla necessità di creare trasporti pubblici più efficienti nelle aree metropolitane. Alcuni affermano che esiste una incompatibilità tra l'incremento dei trasporti pubblici e l'uso dei mezzi privati. Anch'io riconosco questa difficoltà: ma ritengo che si possa evitare il ricorso all'uso troppo frequente dei mezzi privati solo creando un servizio pubblico rapido e poco costoso.

Un altro problema importante che bisogna risolvere è quello dei pendolari. A Milano, per fare un esempio, circa 270 mila persone al giorno affluiscono dai centri minori vicini, con gravi disagi, perdite notevoli di tempo e intasamenti di traffico.

Una proposta per eliminare questa piaga potrebbe essere quella di permettere l'insediamento dei pendolari nei centri più grossi. Ma essa è difficilmente realizzabile perché i centri urbani ormai sono saturi e non hanno quindi la possibilità di accogliere altre migliaia di famiglie.

Diventa necessario, allora, istituire una rete di linee metropolitane di collegamento fra i piccoli comuni e i grossi centri, che abbiano un costo accessibile anche alle categorie meno abbienti. E, a nostro giudizio, è essenziale armonizzare questo eventuale piano di potenziamento delle linee ferroviarie e autoferrotranviarie con lo sviluppo di altri mezzi di trasporto (aereo, automobilistico, fluviale, lacuale, ecc.).

Vi è poi la revisione dei trasporti in concessione, che è un po' collegata a quanto detto poco fa. Viene infatti segnalato da molte province, specialmente del Meridione, che questi trasporti in concessione creano, innanzitutto, un notevole ingombro, perché si verifica, a volte, che su uno stesso percorso funzionano un servizio del comune, uno dello Stato e uno di una società privata, che fanno quindi lo stesso itinerario, intralciando inutilmente il traffico ed aggravando i costi. Inoltre, ci si fa presente che molti di questi trasporti sono infatti troppo onerosi per la collettività; cioè: i sussidi che lo Stato dà a queste società o enti pubblici che gestiscono i trasporti in concessione, sono eccessivamente alti, anche se servono a tener bassa la spesa del singolo utente: è questo il cosiddetto prezzo politico. Noi siamo favorevoli alla concessione di sussidi alle aziende di trasporto, perché queste possano fornire delle linee di traffico accessibili; bisogna però ve-

dere se ne vale la pena: se ci accorgiamo che i fondi dati a questo titolo superano il beneficio che ne ricavano gli utenti, bisogna allora rivedere questa politica delle concessioni, almeno dal punto di vista del costo, cioè dell'intervento dello Stato a favore delle imprese.

L'ultimo punto da esaminare è quello dell'unificazione delle aziende di Stato. Se si dovesse cioè, come auspichiamo, convenire sull'opportunità che i servizi siano tutti accentrati nel Ministero dei trasporti, sorgerebbe il problema dell'unificazione delle aziende di Stato (che sono poi quella delle ferrovie dello Stato e l'ANAS, entrambe aziende autonome). Esse concorrono ad assicurare in modo preminente i servizi nazionali di trasporto su lunghi percorsi. Concorrenza - o dualismo - tra rotaia e strada, che siano un fatto reale o meno, non voglio in questo momento esaminare, ma in ogni modo, derivano, secondo noi, dall'esistenza di aziende separate, e che tali resteranno finché tenderanno ognuna a fare una propria politica, o comunque ad applicare certi piani o criteri che possono anche risultare in contrasto tra di loro o con l'interesse generale.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Bondini per la sua relazione.

Gli onorevoli colleghi che desiderano porre delle domande ne hanno facoltà.

**BATTISTELLA.** La domanda che io desidero porre è la seguente. Se è vero che abbiamo il fenomeno del congestionamento urbano nelle ore di punta - dovuto anche allo spostamento casa-lavoro - e se è anche vero che una razionalizzazione dello spostamento potrebbe contribuire ad una suddivisione e a uno snellimento del traffico, come pensa l'organizzazione sindacale da lei rappresentata, dottor Bondini, di risolvere i grossi problemi che in questo caso si presenterebbero per gli operai? Orario continuato vuol dire infatti mensa nell'azienda. Inoltre, in molta parte dell'Italia, abbiamo una forte occupazione femminile (ancora carente, ma che però tende ad aumentare): ora, come faranno le donne lavoratrici per accudire ai figli? Si profila, a questo proposito, il problema degli asili-nido, delle scuole materne, e così via. Come pensa, ripeto, di risolvere tutti questi problemi la confederazione che lei rappresenta?

**BONDINI, rappresentante della CISNAL.** Non è che noi vorremmo modificare il siste-

ma dell'orario. Se ad esempio in un certo settore c'è l'orario suddiviso o l'orario unico, noi non intendiamo introdurre delle modifiche, ma solo uno « sfalsamento » nel tempo, così da differenziare i tempi di inizio e di fine del lavoro, in modo che non si trovino tutti i lavoratori a dover convergere in quella stessa ora di entrata o di uscita. Non vogliamo assolutamente rivoluzionare le aziende ed i settori in materia di orario, e del resto non sarebbe questa la sede per affrontare un simile argomento. Per quanto riguarda i trasporti, il problema che noi solleviamo è solo quello di indurre le aziende ed i lavoratori, d'accordo tra loro, a spostare gli orari di lavoro, a far sì che, per esempio, se il settore del commercio decide di fare un orario, il settore dell'industria o quello bancario ne facciano un altro. Questa soluzione porterebbe già ad un sollievo immediato, pur lasciando immutato il numero delle ore lavorative, e il sistema dell'orario (unico o spezzato). Essa era già stata accolta dall'Amministrazione provinciale di Roma e dall'Amministrazione comunale, ma poi la cosa è caduta nel nulla. Per fare un altro esempio: se al mattino i ragazzi devono recarsi a scuola alle otto e mezzo, si faccia in modo che gli statali si rechino al lavoro alle nove, e i bancari alle dieci: se tutti infatti devono andare al lavoro alle otto, è inevitabile che poi a quell'ora non si circoli più! Questo non è un problema di costo, ma di disciplina: è un problema psicologico, poiché si tratta di assumere nuove determinate abitudini, che non possono più essere quelle attuali.

**BATTISTELLA.** È una soluzione abbastanza demagogica e superficiale, mi pare.

**ZUCCHINI.** Prima di arrivare alla domanda che desidero porre, chiedo che mi sia consentito di mettere in evidenza un fatto. Noi abbiamo ascoltato le dichiarazioni di tecnici, quale ad esempio il professor Vittorini del Ministero dei lavori pubblici, abbiamo udito le dichiarazioni, in risposta alle nostre domande, del direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegner Fienga, come pure, questa mattina, la relazione, assai ampia, del dottor Bassetti, presidente del Comitato regionale per la programmazione economica della Lombardia, e da queste voci - pur avendo gli uni compiti tecnici di direzione e gli altri, come il dottor Bassetti, compiti politici, ma meno pressanti sul piano concreto di quelli che possono avere i sindacalisti - abbiamo ascoltato dichiarazioni e

richiami alle cause della crisi del settore dei trasporti. Sembra a me invece che il sindacalista accenti la sua analisi sugli effetti, giungendo addirittura a proporre sfalsamenti di orario, e ponendo così, a fronte di quello che portebbe essere il beneficio della decongestione, gravosi oneri a carico dei lavoratori, i quali sarebbero costretti a subire orari disagiati e notevoli difficoltà, ed eviti invece di risalire alle cause che hanno condotto alla formazione delle enormi concentrazioni residenziali disorganiche. Aggiungo che ci troviamo di fronte agli effetti di una politica che, come ha avvertito il dottor Bassetti nella seduta di questa mattina, non ha seguito in Italia una logica pianificatoria.

Non pensa il rappresentante della CISNAL che sarebbe più giusto porre attenzione alle cause, parlare dell'esigenza di certi provvedimenti legislativi (come una legge urbanistica, cui ha accennato lo stesso dottor Bassetti, ai fini di un più razionale uso del suolo), soffermarsi sulla necessità di uno sviluppo armonioso, razionale e decentrato delle strutture del Paese, soprattutto di quelle economiche, da cui far derivare delle soluzioni infrastrutturali, quali quelle dei trasporti, che siano coordinate con tali strutture? Non pensa che sarebbe preferibile percorrere questa strada, piuttosto che ricorrere, a valle, a provvedimenti quali quelli che egli ci ha proposto in precedenza?

*BONDINI, rappresentante della CISNAL.* Io ho accennato alla grossa questione di una diversa strutturazione e disciplina urbanistica, quando ho parlato ad esempio del fenomeno dei pendolari; per cui posso dire che, senza dubbio, riuscire a risolvere il problema della connessione fra zone di abitazione e zone di lavoro, creando, con leggi, o in altro modo, una diversa distribuzione o utilizzazione del suolo per l'urbanistica, con una visione allargata dello sviluppo economico, sarebbe certamente la miglior cosa che si potesse auspicare.

Però ho detto che questi problemi comportano inevitabilmente lunghe scadenze, in quanto ci vorrebbero molti anni per affrontarli e portarli a soluzione. D'altra parte noi, organizzazioni sindacali dei lavoratori, ci troviamo un po' in difficoltà quando si arriva a discutere delle cause, anziché degli effetti. Il nostro dovere infatti, è di tutelare gli interessi immediati (e talvolta anche mediati) dei prestatori d'opera, ma sempre sul piano di quelle che sono le condizioni in cui si

svolge una vita reale ed attuale nel mondo del lavoro. Qualche volta il Governo o i datori di lavoro parlano di addentrarsi nell'esame delle cause dei fenomeni; ma questo è un problema assai complicato, nel quale o non possiamo entrare, perché non disponiamo dei necessari elementi di giudizio, o non vogliamo entrare, per non trovarci impelagati in discussioni complesse ed in valutazioni interminabili. Gli organismi di cui facciamo parte non sono i più qualificati per affrontare, a monte, i problemi delle cause che determinano l'attuale situazione dei trasporti, in quanto i sindacati sono esclusi dagli organi decisionali. Ci troviamo perciò in condizione di doverci limitare a considerare gli effetti che da questa situazione ricadono sulle spalle dei lavoratori, sulle loro famiglie, e sui cittadini in generale.

Non so se ho risposto esaurientemente alla domanda. L'onorevole Zucchini mi pare abbia insistito sul tema dell'urbanistica, relativamente al quale debbo dichiararmi d'accordo con lui. Sarebbe pienamente auspicabile riuscire a risolvere, nello stesso tempo in cui si pongono le questioni attinenti ai trasporti, i problemi più vasti afferenti alla distribuzione della popolazione residenziale, con particolare riguardo per i lavoratori del settore industriale (ma senza trascurare quelli del settore agricolo), in modo da evitare le difficoltà attuali, connesse con la necessità di spostamenti giornalieri o settimanali. Per quel che riguarda, però, l'esame delle cause (e l'onorevole Zucchini ha affermato che, a parere degli esperti, queste sarebbero da ricercarsi in una mancata applicazione di leggi che riguardano il trasporto ferroviario in generale), penso che i sindacati non siano gli organismi più indicati ai fini di una risposta pertinente. Gli esperti, i tecnici, come il direttore generale delle ferrovie dello Stato, o i direttori generali competenti del Ministero dei lavori pubblici, evidentemente dispongono di elementi di giudizio che permettono loro di proporre valide soluzioni, sfruttando anche l'organizzazione amministrativa e tecnica dei rispettivi uffici. Al contrario, i sindacati si trovano nelle condizioni di recepire quelle che sono le impressioni e le esigenze che promanano dalla base, cioè dai lavoratori dei grossi centri, da quelli dei piccoli e medi centri e della provincia, i quali ci illustrano le difficoltà che debbono affrontare e ci invitano a studiarne i rimedi. Noi siamo, in un certo senso, i portavoce di stati d'animo, che abbiamo quindi il dovere di prospettare anche alla Commissione che ci

ha invitato ad intervenire per esprimere il nostro pensiero sui problemi in discussione.

**AZIMONTI.** Debbo confessare onestamente che sono piuttosto sconcertato di fronte al tipo di soluzione che viene indicata dal rappresentante della CISNAL. Già non mi sembra opportuno che l'organizzazione sindacale rinunci a studiare le cause originarie dei problemi e a proporre i rimedi che le sembrano più adeguati; ma inoltre, pur accettando - senza approvarla - questa impostazione, in base alla quale il sindacato si dovrebbe sganciare dalla considerazione dei problemi « a monte » e limitarsi a indicare le soluzioni rispondenti a esigenze immediate delle categorie lavoratrici, mi rifiuto di credere che le proposte avanzate rispondano effettivamente ad un interesse delle categorie in questione. Mi sembra di poter affermare queste cose, non solo sulla base delle osservazioni del collega Battistella, ma anche per il fatto che, attuando una simile disarticolazione degli impegni di attività e di lavoro dei vari settori, io sono convinto che oltre a non risolvere il problema, andiamo incontro ad un costo sociale superiore, che alla fine finirebbe col gravare esclusivamente sui lavoratori.

Ritiene davvero la sua organizzazione, signor Bondini, che una disarticolazione o una articolazione in termini diversi delle varie attività dei servizi possa risolvere il problema? E soprattutto una tale soluzione non andrebbe ad incidere in termini di costo superiori a quelli attuali sulle stesse classi lavoratrici?

Non ritengo nel modo più assoluto che una soluzione di questa natura possa essere considerata come una richiesta esplicita, voluta dalle categorie di lavoratori, in quanto invece che risolvere il problema, lo aggraverebbe.

**BONDINI, rappresentante della CISNAL.** La nostra Confederazione, non è che non abbia affrontato i problemi anche di carattere più generale e più impegnativo, in quanto nell'elencazione, alla quale lei non è stato presente, delle risposte da noi date al promemoria della Commissione, era compresa la nostra opinione sui problemi di carattere generale. Quindi nessuna rinuncia a studiare gli aspetti d'insieme e le loro cause.

Quel riferimento a cui lei faceva cenno - sfalsamento degli orari - era una questione di dettaglio, non una questione fondamentale, era un suggerimento che riguarda solamente i grandi centri urbani, e del resto non lo

abbiamo inventato noi ma era stato suggerito dai tecnici del traffico.

Potrebbe essere solo un provvedimento provvisorio, in attesa di radicali soluzioni che risolvano il problema lamentato da molti sul trasporto urbano, cioè quello di non far coincidere tutti gli orari di lavoro nello stesso momento.

Non è che si debba disarticolare nel senso produttivo quelli che sono i rapporti tra settore bancario, industriale, commerciale, ecc., in quanto si tratta soltanto di una questione che riguarda lo spostamento degli uomini addetti ai vari settori, compreso quello scolastico.

Indipendentemente da questi problemi, dovevamo dare una risposta a tutti i quesiti che la Commissione ci aveva prospettato, e precisamente quelli che riguardano tutta la politica dei trasporti; lo abbiamo fatto, esprimendo il nostro parere per suggerire i rimedi anche radicali, e non solamente parziali, per affrontare questa situazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Bondini per la sua esposizione.

**La seduta, sospesa alle 17,5, è ripresa alle 17,15.**

**PRESIDENTE.** Pongo il saluto della Commissione ai sindacalisti della CGIL, della CISL e della UIL che hanno accolto il nostro invito a venire per riferire il punto di vista delle rispettive organizzazioni intorno ai problemi che sono stati loro sottoposti. La CGIL è qui rappresentata dai signori Roscani e Zuccherini, la CISL dai signori Chiapella e Morra e la UIL dai signori Bonello e Bellomo.

Do la parola al rappresentante della CISL.

**CHIAPELLA, rappresentante della CISL.** Abbiamo apprezzato l'iniziativa della X Commissione della Camera e l'intenzione con la quale (ci auguriamo) siamo stati convocati. Prima di entrare nel merito dei problemi che ci sono stati sottoposti, vorrei fare alcune considerazioni di massima, come premessa ed introduzione. I problemi riguardano i trasporti nelle aree metropolitane e nel Mezzogiorno e nelle isole.

Chiedo scusa al signor Presidente se saremo estremamente chiari, e se troverete qualche sfumatura di dissenso: il modo stesso con cui ci avete sottoposto i problemi, ha destato perplessità in noi. Desta perplessità e preoccupazioni in noi il fatto di affrontare

così, in maniera settoriale, i problemi, considerando soltanto due aspetti della grossa questione dei trasporti.

Tali preoccupazioni sono state avvertite nei mesi scorsi, e anche negli anni scorsi, in analoghe iniziative per altri problemi, che sono state intraprese dal governo, sia tramite il Ministero dei trasporti, per un verso, sia tramite il CIPE, dall'altro verso.

Affrontare una materia così complessa, dai riflessi tanto importanti per la vita del Paese, in questa maniera settoriale, si sgomenta assai.

Non è comprensibile per noi come si possano enucleare questi problemi dal quadro generale di una politica coordinata dei trasporti.

L'indagine potrebbe essere interessante sul piano conoscitivo della situazione in atto, ma soltanto agli effetti conoscitivi, non già sul piano di soluzioni da prospettare.

**PRESIDENTE.** L'indagine è solamente conoscitiva: per regolamento, non può essere di altra natura.

**CHIAPELLA, rappresentante della CISL.** Se è così, la cosa ci tranquillizza.

Però la parte del pro-memoria inviatici dalla Commissione, in cui si afferma di voler creare un efficace e coordinato sistema di trasporti limitatamente alle aree meridionali, conferma la nostra preoccupazione. Infatti, noi riteniamo che un sistema di trasporto efficace e coordinato debba essere previsto per tutto il territorio nazionale, in quanto riteniamo che il sistema dei trasporti abbia una funzione strettamente strumentale nei confronti della vita sociale ed economica del paese.

A tale proposito, la nostra Confederazione ha predisposto una documentazione che riteniamo debba essere approfondita, eventualmente anche in collaborazione con le altre due organizzazioni qui rappresentate, la CGIL e la UIL.

Ne indicherò brevemente i concetti fondamentali.

Noi riteniamo, innanzitutto, che sia necessario assicurare la migliore utilizzazione possibile di tutti i mezzi di trasporto: a nostro parere, al raggiungimento di questo obiettivo possono dare un contributo fondamentale il Parlamento e il CIPE: il primo attraverso le scelte, il secondo attraverso il coordinamento.

Per quanto riguarda i contenuti concreti della nostra documentazione essi si basano su

tre punti essenziali: il problema infrastrutturale, il problema dell'esercizio e quello della normativa.

Tutte le infrastrutture, a nostro avviso, da quelle ferroviarie a quelle stradali, da quelle marittime a quelle aeree, costituiscono l'esempio palpante, la dimostrazione concreta delle scelte che il legislatore ha fatto, e continua a fare, in ordine allo sviluppo economico del paese.

Per quanto concerne la questione dell'esercizio, noi riteniamo che poiché il sistema dei trasporti rappresenta il mezzo strumentale per lo sviluppo economico del paese, le aziende di trasporto debbano essere gestite da enti pubblici e non da privati.

Terzo punto fondamentale: la normativa. Noi siamo del parere che oggi essa sia estremamente eterogenea, e ne auspichiamo quindi una sollecita revisione.

Per quanto riguarda poi il problema delle scelte, secondo noi il Parlamento dovrebbe fare le sue scelte in modo prioritario soprattutto nei confronti delle infrastrutture. E qui sorgono i problemi in merito alle disponibilità finanziarie: nel quadro di una politica globale, coordinata, dei trasporti, si dovrebbero indicare gli obiettivi che si vogliono raggiungere e quindi, sulla base delle risorse disponibili, si dovrebbero stanziare gli investimenti per il perseguimento di tali obiettivi. Purtroppo, noi abbiamo assistito a sperequazioni enormi di stanziamenti che indicano scelte discutibili, e comunque, non coordinate.

Il sindacato si occupa, evidentemente, dello sviluppo sociale soprattutto per quanto riguarda i lavoratori cioè gli utenti dei mezzi di trasporto, le loro condizioni sociali e, di conseguenza, le loro condizioni contrattuali.

Ora, per questi motivi, noi ci limitiamo a trattare, in modo molto sintetico i singoli temi oggetto specifico dell'indagine della Commissione.

Noi riteniamo che l'area metropolitana potrebbe essere delineata in un comprensorio in relazione al traffico, configurabile nel bacino di traffico, nei quali si realizzi una certa omogeneità del flusso del traffico stesso. Pertanto, consideriamo il comprensorio comunale ormai superato e siamo del parere che debba essere ulteriormente approfondita l'analisi del comprensorio regionale.

Dobbiamo poi dire che esiste una certa confusione di competenze tra le autorità che operano oggi nel settore: da una parte abbiamo il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e dall'altra gli enti locali. Accanto ad essi troviamo altre autorità minori. Circa



i mezzi finanziari e tecnici, di cui si servono le autorità per operare nel settore, dobbiamo far notare che esiste il problema delle tariffe. Lo Stato non è intervenuto in questo campo e ciò rappresenta un aspetto certamente negativo.

A proposito del discorso fatto in precedenza in ordine alle risorse obiettive, e quindi agli investimenti, devo dire che gli enti locali, anche con l'ultima legge, non sono in condizioni di poter far fronte alle necessità delle aziende municipalizzate che si trovano nella impossibilità (sul piano veramente aziendale, nel senso tradizionale della parola) di portare avanti un discorso del genere, e così pure le aziende private, laddove esse esistono.

Circa le possibilità di accedere al credito, queste sono scarse, perché gli onorevoli deputati sanno che i mutui e altre forme analoghe di reperimento dei mezzi non sono più supportabili da parte degli enti locali.

Anche per quanto concerne la competenza territoriale, la materia è piuttosto intricata, perché si entra nel problema delle concessioni, e gli onorevoli deputati sanno che questo problema, anche se esiste al riguardo una precisa normativa, ha degli aspetti non ancora risolti in modo soddisfacente: come la questione del « concerto » con gli enti locali, che spesso, di fatto, non avviene.

Circa il problema del coordinamento e delle norme relative al sistema dei trasporti, devo dire che il coordinamento manca assolutamente, mentre, per quanto riguarda le norme, mi permetto di citare le principali. C'è il testo legislativo sulle aziende municipalizzate del 1925; la legge sui servizi pubblici e successive modificazioni (cioè la legge n. 1822 del 28 settembre 1939, e successive modificazioni introdotte con il decreto del Presidente della Repubblica n. 771 del 1955).

Circa il grado di utilizzazione delle reti ferroviarie esistenti nelle aree metropolitane, facciamo osservare che tale utilizzazione potrebbe costituire un punto di partenza se il problema fosse affrontato con razionalità; qui rientriamo nel quadro del coordinamento, del collegamento tra i modi di trasporto esistenti e quelli che potrebbero aversi in futuro.

Per quanto riguarda il problema delle cause dirette o indirette del fenomeno del congestionamento, bisogna dire che tali cause sono molteplici (la materia è stata trattata in diverse sedi) e mi permetterò di ricordarne le principali: prima di tutto, la mancata pianificazione del territorio; la mancata attuazione, in concreto, della legge urbanistica; lo sviluppo della motorizzazione privata; la man-

canza di piani di viabilità per i mezzi pubblici esistenti, e la conseguente inefficienza dei mezzi stessi; l'inadeguatezza del parco auto-mezzi, e così via.

Circa, poi, il costo sociale dei trasferimenti nelle zone metropolitane, se la Commissione lo intende come costo diretto, sostenuto da ogni singola unità lavorativa, secondo l'indagine che noi abbiamo fatto (soprattutto nel triangolo industriale e nelle aree urbane di maggior sviluppo) abbiamo valutato mediamente un costo annuo di 120 mila lire - con punte naturalmente più alte o più basse - sui trasporti pubblici esistenti, escludendo quelli privati. Questo è il costo sociale, relativo cioè al costo che ciascuna unità mediamente sopporta per quanto concerne le aree in questione.

Anche il costo umano è notevole sia per gli addetti al settore, sia per i lavoratori in genere.

Per quanto riguarda gli addetti al settore si verificano malattie professionali derivanti dalla attività lavorativa che non sono riconosciute, come non sono riconosciute le malattie di natura psicofisica.

Circa il tempo destinato al trasporto, attraverso medie che sono state fatte in base a delle indagini compiute non solo nel triangolo industriale ma anche in altre zone, esso può essere calcolato in cinque ore giornaliere.

Ci si pone la domanda relativa alla preferenza degli utenti per i diversi mezzi esistenti oggi; non bisogna dimenticare che la preferenza è subordinata alla velocità e frequenza del mezzo pubblico.

Il discorso relativo al collegamento tra le aree metropolitane rientra in quello delle scelte politiche generali.

Per concludere ritengo che le preoccupazioni evidenziate in premessa rimangano, per lo meno per quanto riguarda la formulazione che ci è stata posta, e rimane il nostro vivo desiderio di poter produrre al più presto alla Commissione un documento unitario che illustri gli orientamenti delle tre Confederazioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il rappresentante della CISL signor Chiappella, del suo intervento.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GUERRINI GIORGIO

**BONELLO, rappresentante della UIL.** Questa indagine conoscitiva, che costituisce a mio modo di vedere una delle forme nuove con

cui la rappresentanza politica del paese affronta i diversi problemi della collettività nazionale, ritengo abbia una sua notevole importanza e debba venire sviluppata a tutti i livelli e nel modo più ampio possibile.

Quindi ringraziamo la Commissione trasporti per averci voluto chiamare a riferire sui problemi con i quali siamo giornalmente a contatto, e su una realtà che spesso e volentieri non appare così viva e tagliente come è nei normali rapporti che ci sono nell'ambito della collettività nazionale.

Il problema dei trasporti ha assunto nello sviluppo della nostra società una dimensione che forse era impensabile al normale uomo della strada, se non come elucubrazione fantascientifica di alcuni scrittori che avevano affermato 30-40 anni fa che saremmo arrivati alla situazione attuale.

Malgrado questo dovevamo pur aspettarcelo, e la collettività nazionale ha mancato ad una importante previsione, dal momento che in altri paesi il problema si era presentato.

I sindacati sono immersi in questa realtà per due motivi che a prima vista potrebbero sembrare antitetici: principalmente in quanto rappresentano i lavoratori, cioè gli addetti al settore dei trasporti, ed inoltre in quanto rappresentano, sia pure indirettamente, la massa degli utenti di questi mezzi.

I risvolti sociali del problema dei trasporti sono molti e gravi; tra di questi uno che a prima vista potrebbe apparire di secondaria importanza, e cioè quello relativo alla congestione dei trasporti specie nelle aree urbane e nelle aree ad alta intensità di urbanizzazione, praticamente vanifica gli sforzi dei sindacati tesi alla riduzione dell'orario di lavoro.

Siamo pervenuti con grandi sforzi al raggiungimento delle 40 ore settimanali, traguardo sociale di inestimabile valore, e ci troviamo purtroppo con una media giornaliera per i trasporti di ben 5 ore, che comporta uno impegno psichico notevolissimo.

Tutti conosciamo benissimo il problema dei pendolari di Milano e Torino, diventato veramente ossessionante. La nostra organizzazione ha tenuto presenti questi problemi e di recente al nostro ultimo Comitato Centrale è stata stilata una risoluzione la quale vuole affrontare anche questo problema con la dovuta responsabilità.

Non starò a ripetere il concetto espresso dall'amico Chiapella, che ovviamente condivide; vorrei solo soffermarmi un istante sui problemi che sono poi quelli classici, vale a dire quelli del trasporto urbano.

A tale riguardo citerò alcuni dati che riguardano quattro grandi città, e precisamente Roma, Milano, Torino e Napoli. In queste città abbiamo il 71 per cento di perdite per la congestione, mentre il 22,7 per cento riguarda il resto del paese. Per cui la collettività paga duramente non solo la congestione dei trasporti per i motivi di urbanizzazione, ma paga soprattutto la mancanza dei piani regolatori, paga la mancanza della lotta alla speculazione che ha favorito l'insorgere del problema della congestione.

Quindi è principalmente un problema politico che si riallaccia alla mancanza di piani regolatori, e quindi all'assetto del territorio.

Comunque, noi riteniamo che vi sono alcuni punti che dovrebbero essere affrontati dal potere legislativo ed esecutivo, e quindi dai rispettivi organi: si tratta della disciplina della circolazione; si tratta, come conseguenza, della possibilità di una agevole mobilità da parte del mezzo pubblico. Vorrei rilevare, a questo proposito, che la scelta effettuata dalle organizzazioni sindacali a favore del mezzo pubblico non è un fatto populista, è invece un elemento molto importante, che si basa sulla considerazione che oggi, in tutte le grandi metropoli del mondo, l'unica via per affrontare i problemi (e non già per risolverli: semmai per evitarne l'aggravamento) è quella di affermare la priorità del mezzo pubblico. A nostro modo di vedere, il miglioramento del trasporto pubblico è una componente dell'elevazione sociale, in quanto si deve dare a tutti, comunque e dovunque, la possibilità di raggiungere i posti di lavoro o di svago, consentendo una facoltà di scelta circa il mezzo di trasporto più adeguato. Oggi, per contro, non è possibile una scelta tra mezzo pubblico e mezzo privato, in certe condizioni (come quella di Roma). La propaganda di certi settori d'opinione dice che il cittadino è libero in quanto ha la possibilità di usufruire del mezzo privato. Ma si tratta di una falsa libertà, perché i veicoli rimangono bloccati a causa della congestione. Ecco perché noi insistiamo sulla priorità del mezzo pubblico.

C'è ancora il problema delle aziende di trasporto municipalizzate, che si trovano in una grave situazione di *deficit*, dovuta soprattutto alla difficile situazione della circolazione (come si vede siamo dinnanzi a un circolo chiuso). Pertanto sarà necessario affrontare anche certi impegni, quali quello di una parziale fiscalizzazione degli oneri che gravano su tali aziende, le quali debbono essere viste non più soltanto come meri strumenti economici o di

servizi, ma come strumenti inquadrati in una dimensione sociale.

Un altro punto che riteniamo fondamentale riguarda la programmazione, a breve e medio termine, di una integrazione tra i trasporti su rotaia e su strada, non limitata all'ambito del bacino di traffico, ma estesa (oggi che il progresso sta accorciando le distanze) all'ambito regionale.

Il 7 giugno prossimo, onorevoli membri della Commissione, si procederà alla elezione dei primi consigli delle regioni a statuto ordinario. Non ci pare fuor di luogo affermare che uno dei primi compiti cui le istituende regioni saranno chiamate a far fronte dovrebbe essere quello relativo all'organizzazione dei trasporti. Ci pare che un decentramento di questo tipo potrebbe consentire di affrontare e risolvere almeno una parte dei problemi (io non credo alle medicine miracolose che guariscono tutti i mali!). Comunque, si tratta di una prospettiva da tenere presente, e dispiace quindi dover rilevare che il « Progetto '80 », in questo campo, contiene delle indicazioni non molto chiare. I sindacati ritengono, per conto loro, che anche questo problema vada affrontato in modo preciso e che, pertanto, vi sia una grossa lacuna nel « Progetto '80 », da colmare al più presto. È chiaro che possono sussistere al riguardo una molteplicità di impostazioni, poiché nessuno pretende di indicare le soluzioni ottimali in senso assoluto. Quello che noi diciamo è che tutti i problemi possono e debbono essere affrontati, con buon senso e senza schematicismi.

Tutto questo, però, presuppone, da parte della classe politica, l'impegno di misurarsi con grosse questioni, quali l'assetto del territorio, le leggi sull'urbanistica e sulle infrastrutture sociali, e così via, in modo che veramente sia possibile inserire i trasporti in una realtà non soltanto sociale, ma anche giuridica, e quindi fonte di sviluppi oggettivi.

Un altro punto dolente, in materia di trasporti urbani (ed anche extra-urbani) riguarda le strozzature che si riscontrano nelle dimensioni aziendali. Le reti di trasporto sono legate al comune, entità che, nel mondo di oggi, sta diventando poco più che anagrafica (nel senso letterale della parola); la legge sulle aziende municipalizzate, cui si è riferito il collega Chiappella, è vecchia, non tanto per gli anni quanto per l'impostazione: occorre dilatarla, in modo da superare quel dualismo e quelle fratture che si creano nello sviluppo dei trasporti.

C'è qualcosa da dire anche sulle autolinee private in concessione che, nate forse tenendo d'occhio l'esigenza di raggiungere e servire paesini sperduti, sono andate trasformandosi col tempo in doppioni di linee ferroviarie o di altre linee automobilistiche. Anche questo problema (faccio soltanto un accenno, rimettendolo all'intelligenza dei membri della Commissione) deve essere inquadrato nella visione dei dati generali cui prima accennavo.

Vorrei dire qualcosa, per concludere, sui porti italiani. È un argomento non molto incoraggiante: tutti sappiamo che il nostro è un Paese marittimo nel quale però, l'ottanta per cento degli abitanti non sa nuotare; allo stesso modo possiamo riscontrare che esistono in Italia centoquarantaquattro porti, abilitati a compiere tutte le operazioni, quando la tendenza mondiale è verso la concentrazione delle aree portuali e, soprattutto, verso la specializzazione.

**PRESIDENTE.** La questione che ella sta trattando è senza dubbio molto interessante, tuttavia debbo avvertirla che l'indagine deliberata dalla Commissione ha per oggetto i trasporti terrestri. La prego, comunque, di terminare il discorso che ha iniziato.

**BONELLO, rappresentante della UIL.** Chiedo scusa per essere andato fuori dal tema proposto. Il fatto è che la nostra logica, ormai, tende ad una considerazione unitaria di problemi che sono legati indiscutibilmente tra loro.

**PRESIDENTE.** Non è escluso che la Commissione decida di occuparsi anche dei trasporti per via d'acqua, in un prossimo futuro. Certamente le cose che ella sta dicendo sono degne della massima attenzione; sono intervenuto soltanto per ricordare quali sono i limiti oggettivi della nostra indagine.

**BONELLO, rappresentante della UIL.** Concludo rapidamente sull'argomento dicendo che la tendenza alla specializzazione dei porti è evidente, anche in riferimento alle linee di sviluppo della marineria mondiale, sempre più orientata verso navi specializzate, navi porta-*container*, navi-*roller*, ecc. Quindi, anche i problemi di questo particolare settore vanno visti alla luce di una organica politica dei trasporti.

I sindacati, in sostanza, sostengono che è necessario un maggiore approfondimento dei problemi aperti. Dobbiamo guardare in particolare alla situazione del Mezzogiorno di

Italia, che non ha (per sua fortuna o per sua sfortuna? - forse non è il caso di parlarne in questa sede) - i problemi dell'urbanizzazione e della industrializzazione che troviamo nell'Italia settentrionale, ma ne ha di diversi, a cominciare da quello dell'abbandono sociale in cui si trovano i paesi e le stesse città. Dobbiamo, in altre parole, cercare di rompere la crosta delle barriere, che sono anche di carattere storico, in quanto costituiscono il prodotto di situazioni reali e non teoriche, e dobbiamo inquadrare anche i problemi del trasporto in questa prospettiva. Non dimentichiamo che spesso la stazione ferroviaria, l'autobus di linea, ecc., rappresentano uno degli aspetti più vivi e più legati alla situazione dello Stato e della società.

Quindi il sistema di trasporto deve essere uno strumento strategico di forzatura della situazione, e non deve essere legato ancor oggi, come è, purtroppo, ai particolarismi, alle situazioni locali; bensì, nell'ambito di tutte queste idee che ho cercato sinteticamente di spiegare, dobbiamo vedere il trasporto, particolarmente nel meridione, come un fattore di unità; qualcuno diceva che «l'Italia non sarà nazione perché è troppo lunga». Una delle possibilità che rimane è quella di un trasporto che permetta di accorciare il nostro bello e lungo stivale.

Mi rivolgo caldamente ai rappresentanti del popolo, dicendo: sentita tale questione, consideratela anche come un aspetto di cultura. Sapete che la cultura non è solo quella che si impara a scuola, ma anche quella che viene giornalmente con il contatto con la civiltà, che stiamo costruendo tutti quanti. Quindi alla sua base deve essere anche una politica dei trasporti che raggiunga gli obiettivi sociali, economici ed istituzionali che sono propri di un moderno paese in sviluppo, come vogliamo e dobbiamo essere.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il signor Bonello, rappresentante della UIL e do la parola al signor Roscani rappresentate della CGIL.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GATTO

**ROSCANI, rappresentante della CGIL.** La breve esposizione che farò atterrà a valutazioni di carattere complessivo; ma nella parte delle valutazioni relative alla situazione dei trasporti nelle aree metropolitane, vi sono indicazioni di soluzioni dei problemi che l'indagine conoscitiva si pone.

Siamo qui a disposizione per approfondire, in sede di domande, argomenti più particolari.

Ci interessava fundamentalmente affermare che una vera politica dei trasporti non è quella che sodisfa soltanto la domanda derivante in forma crescente dallo sviluppo demografico, produttivo e sociale del paese; una politica organica dei trasporti deve essere fattore di propulsione e di sviluppo. Intesa, quindi, come uno strumento fondamentale dello sviluppo economico e sociale del paese, essa non può essere subordinata a scelte di natura privata, ma solamente a scelte di natura collettiva.

Deriva da tali affermazioni il fatto che, per la CGIL, la politica dei trasporti ha chiaramente un'impronta pubblicistica, e che, in secondo luogo, il trasporto collettivo non può essere subordinato a quello privato: ecco i due punti fondamentali della linea e degli orientamenti della CGIL.

Una politica dei trasporti, quindi, che esalta il principio della prevalenza dell'interesse collettivo e pubblico in questa materia, non può che essere un fatto globale; deve, cioè, investire tutto l'arco del sistema dei trasporti, non una dimensione settoriale, e neppure in una dimensione territoriale parziale.

Questa indagine conoscitiva deve affrontare dei problemi che sono posti con urgenza da situazioni particolari che si sono verificate nelle zone di «congestione»: lo comprendiamo; ma riteniamo, come sindacati, che i problemi indicati non possano essere affrontati senza inquadrarli in una visione complessiva, di insieme.

Allora, a questo proposito, diciamo che la politica dei trasporti deve inserirsi in un contesto più generale, relativo all'assetto del territorio in senso generale, assetto che intendiamo nella sua accezione più ampia di dislocazione delle attività economiche e produttive e degli insediamenti umani.

Non possiamo discutere il problema dei trasporti nelle aree metropolitane, nelle isole, senza tener presente questo termine di riferimento, poiché ogni politica dei trasporti che non fosse inglobata in questa visione rischierebbe di risolversi in mera espressione della politica di infrastrutture, sin qui determinata dalle scelte e dagli interessi privati. Scelte e interessi che il sindacato (e non è una novità) non hanno condiviso. Per di più noi pensiamo che se non affrontassimo il problema nella sua interezza, ogni soluzione di politica dei trasporti, al di fuori appunto

della globalità, sarebbe rapidamente superata.

Non vogliamo sollevare in questa sede il problema generale della posizione che i sindacati unitariamente hanno assunto sul tipo di sviluppo economico nel nostro paese, né quello della concezione diversa e nuova dello sviluppo affermata dai sindacati.

Vorremmo limitarci qui ad indicare i caposaldi della politica economica affermata dai sindacati. Abbiamo affermato ripetutamente che siamo per uno sviluppo equilibrato ed armonioso nel nostro paese, sia per quanto riguarda gli insediamenti industriali, gli insediamenti economici e produttivi più generali, sia per quanto riguarda gli insediamenti umani.

Allora, dentro questo contesto prende rilievo il fatto che c'è un'affermazione, da parte dei sindacati, di una politica industriale ed agricola nuova e diversa da quella che le forze spontanee del nostro sistema hanno determinato nel paese: una novità vera, clamorosa, c'è, ed è che i sindacati hanno affermato, nel nostro paese, di volere uno spostamento radicale, profondissimo, dai consumi a fruizione privato-individuale a quelli a fruizione collettiva e pubblica.

Ecco il dato nuovo. Non vogliamo questo spostamento soltanto in termini di assestamento e sviluppo delle condizioni sociali e civili del nostro paese; riteniamo che la politica delle riforme, affermata dai sindacati, intesa come spostamento dai consumi privati a quelli collettivi e sociali, diventi anche uno degli elementi fondamentali su cui deve basarsi una nuova politica economica del Paese.

Sono queste le scelte generali che sono state fatte dalla Confederazione e dentro questo quadro dobbiamo collocare anche la questione dei trasporti. Se noi affermiamo, come sindacato, queste scelte (che sono state poi riprese da altre forze), è chiara l'assoluta priorità dei mezzi collettivi di trasporto su quelli individuali. Quindi, una politica dei trasporti deve avere questo orientamento, affermare, cioè, la priorità del consumo del mezzo collettivo di trasporto rispetto a quello privato.

Quando parliamo dei problemi di politica dei trasporti, partiamo da questo punto di vista a cui subordiniamo tutte le altre esigenze economiche e produttive. Per noi politica dei trasporti significa fondamentalmente assicurare la possibilità di mobilità dei lavoratori e dei cittadini, nell'ambito di un determinato assetto territoriale e urbanistico. È chiaro che sotto questo aspetto c'è un nesso tra la politica dei trasporti e la politica del-

l'assetto urbanistico e territoriale in senso più generale.

Penso che non sarebbe male che la Commissione assumesse, tra il materiale conoscitivo, anche il documento dei sindacati sulla politica dell'assetto del territorio urbanistico e della casa, poiché è di lì che parte la loro posizione in merito alla politica dei trasporti.

Prima affermavo che noi siamo per un tipo di sviluppo equilibrato ed armonioso, il che significa che contestiamo fino in fondo la politica di congestionamento urbanistico e territoriale che è in atto e che non si riesce neppure a fermare. Dobbiamo convincerci tutti che il fenomeno della congestione è una forma di economia « interna » utilizzata da parte del settore industriale, che praticamente significa, dobbiamo affermarlo chiaramente, assorbimento da parte dei grandi gruppi economici privati di forti aliquote di produttività e diminuzione dei costi aziendali e scarico sulle spalle dei lavoratori di tutti i costi sociali, dei costi « esterni » e dei costi che abbiamo definito « nuovi ».

Non possiamo certamente accettare questa logica e i motivi che la rendono operante; e non accettiamo neppure la posizione di coloro che vorrebbe risolvere i problemi del trasporto unicamente sotto il punto di vista dell'efficienza e dell'economicità aziendale, perché prendere questi due elementi come base della politica dei trasporti significherebbero far rientrare il settore entro quella logica: avremmo egualmente zone congestionate, probabilmente meglio servite dal punto infrastrutturale con alti costi per la collettività, ma non avremmo una inversione di quella tendenza e di quel tipo di sviluppo che i sindacati rivendicano.

Per la CGIL, è impossibile quindi accettare misure e provvedimenti che tentino di realizzare una situazione di concorrenzialità nel settore dei trasporti.

All'interno del nostro sistema economico e produttivo il settore dei trasporti si trova in una situazione di mercato marcatamente imperfetto. Non c'è possibilità alcuna di riportare questo settore entro un mercato concorrenziale, entro un mercato perfetto, per cui la nostra scelta di fondo della priorità dei trasporti collettivi rispetto al trasporto privato comincia a precisarsi e ad andare quindi al di là di questa semplice affermazione; si giunge così alla necessità di definire ormai il settore dei trasporti come servizio sociale, che in termini economici significa fuoriuscita del settore dei trasporti dalla logica di mercato.

Questa è la linea di tendenza su cui marcia la nostra Confederazione e sappiamo che la concezione del trasporto come servizio sociale è l'unica che potrebbe permettere di valutare politicamente i costi sociali e umani che sono economicamente non valutabili né risarcibili.

I colleghi hanno fatto riferimento a cifre e a dati di dettaglio. Non è tanto questo che voglio ricordare. Voglio dire soltanto che una valutazione in termini sociali di questi costi può essere solo rapportata al concetto di fondo del trasporto come servizio sociale, di un servizio che gravi interamente sulla collettività e che deve uscire dalla legge del mercato.

Comprendo che c'è bisogno di misure urgenti e siamo d'accordo che bisogna operare in questa direzione; ma questo non significa che esse non possano non essere organicamente collegate a un disegno di riforma. Ciò significa che noi dobbiamo recuperare al trasporto pubblico e collettivo la totalità dei lavoratori e dei cittadini, attraverso anche determinati strumenti di intervento immediato. È possibile affermare, cioè, una coraggiosa politica di ristrutturazione dei trasporti e delle tariffe dei trasporti urbani ed extra-urbani, fino ad arrivare a misure che prevedano la piena gratuità del trasporto pubblico.

È inoltre possibile pensare a istituire, all'interno dei comuni, dei comprensori e delle regioni, una sorta di piani regolatori dei trasporti collettivi e pubblici per affermare fino in fondo la prevalenza del trasporto collettivo su quello privato. E sulla base di questi piani agire, con determinati provvedimenti d'intervento straordinario, per lo sviluppo delle aziende municipalizzate (che vanno tolte dall'ipoteca di una legge arretrata) e per uno sviluppo dei servizi gestiti dalla collettività, che possano operare su dimensioni, dal punto di vista sociale, ottime.

Vorrei chiarire una cosa: non abbiamo affatto l'intenzione di fare guerra alla motorizzazione privata; vogliamo che lo spazio da riservare ad essa consenta realmente vantaggi concreti per coloro che usano mezzi propri.

Comunque, non vogliamo che l'uso dei mezzi di trasporto propri possa intralciare l'affermazione del principio del trasporto pubblico come servizio sociale. In questo caso è chiaro che noi dobbiamo affrontare i problemi istituzionali che riguardano la politica dei trasporti: intendiamo sollecitare, a questo scopo, la promulgazione di una legge quadro regionale che precisi i compiti e le funzioni delle regioni in materia di trasporti

e che stabilisca anche i poteri e le funzioni delle autorità statali e delle autorità regionali su questo tema.

Già nel documento del 1946, la CGIL affermò la necessità di intervenire in questa materia e di compiere le scelte sulla base di un sistema che prevedesse la costituzione di un « conto nazionale dei trasporti ». Questo conto praticamente avrebbe il significato di una valutazione reale di tutti i costi dei trasporti, anche di quei costi che solitamente vengono definiti come costi sociali e umani in senso molto generico. Quindi noi vogliamo una politica dei trasporti che tenga conto non della produttività delle singole aziende, ma della crescita armoniosa e dello sviluppo generale dell'intero sistema economico nazionale.

Noi affermiamo, infine, la necessità della unificazione dei centri politici responsabili: è chiaro però che questo concetto va dimensionato con la nascita delle regioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il signor Rosciani, e di nuovo anche i precedenti oratori, per le loro esposizioni che mi pare chiariscono efficacemente l'orientamento delle tre Confederazioni.

Gli onorevoli colleghi che desiderano fare delle domande ai rappresentanti della CGIL, della CISL e della UIL ne hanno facoltà.

**AZIMONTI.** Desidero ringraziare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per gli elementi che hanno sottoposto alla nostra meditazione.

Io vorrei porre due domande, la prima delle quali può sembrare marginale rispetto ai problemi che stiamo esaminando, ma che per me assume una importanza fondamentale proprio per il fatto che i nostri interlocutori rappresentano le organizzazioni sindacali. Essa riguarda un problema affiorato stamattina durante il colloquio, per altro molto interessante, con altri operatori ed amministratori. E cioè è stato osservato che l'intervento dello Stato, in materia di sovvenzioni, dovrebbe seguire una linea completamente diversa da quella seguita finora: cioè non più semplice intervento chiarificatorio delle posizioni deficitarie delle aziende private (le aziende municipalizzate non sono prese in considerazione), ma commisurazione dell'intervento statale a parametri strettamente legati a concetti di produttività.

È stato proposto (vengo alla domanda) una riduzione del personale là dove esso sia pa-

lesamente superfluo: cose ne pensano i sindacati?

La seconda domanda è questa: è stata evidenziata da più parti la improcrastinabilità di una efficace azione di coordinamento nel settore dei trasporti: come ipotizzano le organizzazioni sindacali una efficace azione, con quali strumenti e, soprattutto, a quali livelli?

CHIAPELLA, *rappresentante della CISL*. Rispondo subito alla prima domanda dell'onorevole Azimonti. Nel penultimo contratto tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e la confederazione delle aziende municipalizzate il problema dell'agente unico fu prospettato in termini molto seri. Le organizzazioni sindacali di categoria dichiararono la loro disponibilità ad affrontare il problema nella misura in cui le aziende avessero portato avanti un discorso di ampliamento delle loro attività, di maggiore efficienza delle aziende stesse e di copertura delle aree scoperte dai servizi attuali, urbani ed extra urbani. Solo a queste condizioni le organizzazioni sindacali si dichiararono disposte ad affrontare il problema.

È accaduto invece, che non solo le aziende non hanno onorato gli impegni che avevano sottoscritto nel precedente contratto collettivo di lavoro, ma in alcuni casi hanno addirittura contratto la loro attività.

Approfitto della domanda rivoltami dall'onorevole Azimonti per osservare che il problema deve essere visto in termini di rapporto tra aziende di trasporti ed enti locali.

Cioè questi ultimi debbono mettere le aziende nella condizione obiettiva di poter svolgere un servizio migliore. Ma se gli enti, per le più svariate ragioni, non offrono questa possibilità alle aziende di trasporto, è chiaro che il discorso non può essere continuato.

È indubbio per altro, che il problema di un maggior sviluppo delle aziende è collegato, come dicevo, all'ente locale e la sua soluzione va vista in termini di breve, medio e lungo periodo. A proposito di termini di breve periodo, devo dire che il problema potrebbe trovare anche domani stesso una soluzione che migliori la situazione, se le amministrazioni locali lo volessero. Faccio l'esempio di Roma. Se l'amministrazione comunale mettesse nelle condizioni viarie più idonee (e qui si apre il discorso dei percorsi preferenziali, dei divieti di sosta ecc.) le aziende municipalizzate per svolgere il loro servizio, domani stesso la velocità commerciale (che è oggi di quattro e mezzo-cinque

chilometri l'ora), potrebbe raggiungere almeno i nove-dieci chilometri orari.

Non so se qualche onorevole deputato vuol fare domande sul piano delle sovvenzioni, cui l'onorevole Azimonti ha prima accennato. Comunque, desidero dire che già in sede CIPE la nostra organizzazione presentò una memoria, nella quale si evidenziava l'opportunità che lo Stato agisse a favore delle aziende municipalizzate, con un intervento finanziario di sostegno.

Gli onorevoli deputati sanno infatti che nel 1970 sono stati stanziati 220 miliardi per le ferrovie, 41 miliardi per i trasporti in concessione, 71 miliardi per le società marittime, mentre non si è decisa alcuna erogazione a favore dei trasporti urbani.

L'intervento dello Stato dovrebbe attuarsi a due condizioni, collegate: che le aziende provvedano al loro ammodernamento, e che vi sia la possibilità di percorsi viari veloci e frequenti. Le due cose devono essere viste attraverso piani concreti da presentarsi alle autorità oggi esistenti. Lo Stato fornisca il suo finanziamento legandolo a tali adempimenti, altrimenti, se la situazione dovesse permanere qual è attualmente, sarebbero quattrini sprecati.

Circa il secondo quesito posto dall'onorevole Azimonti rispondo che prima avevo ricordato come il problema dei trasporti riguardi essenzialmente tre questioni principali, e le voglio ancora ripetere: quella delle infrastrutture, dell'esercizio e della normativa. Le infrastrutture tutti sappiamo che cosa sono; l'esercizio consiste nella gestione del mezzo di trasporto; la normativa riguarda le norme relative ai vari modi con cui si attua il trasporto: un primo atto di coordinamento si dovrebbe fare proprio sul piano della normativa.

Voglio ad esempio ricordare agli onorevoli deputati (è un caso che ha la sua importanza) che il trasporto ferroviario oggi come oggi è costretto ad un tipo di documento di trasporto che finisce per avere riflessi di natura fiscale, mentre il mezzo privato automobilistico (l'autocarro, ad esempio), non è sottoposto a nessun vincolo di foglio di trasporto, per cui è facile eludere il fisco. Vorrei poi ricordare il problema delle obbligazioni: vi sono le aziende pubbliche (vedi ferrovie) che sono obbligate all'esercizio, mentre il trasporto privato, salvo alcuni casi e circostanze, non è soggetto ad alcun obbligo di esercizio. Ho voluto citare questi esempi per evidenziare come la normativa debba essere resa omogenea.

Un secondo atto di coordinamento riguarda le infrastrutture, il cui problema è fonda-

mentale. L'infrastruttura è l'attuazione pratica delle scelte politiche, fatte sulla scorta delle risorse con i conseguenti investimenti per le infrastrutture stesse. E quando parliamo di infrastrutture, è chiaro che ci riferiamo a tutte, comprese quelle relative all'oggetto di questo nostro incontro. Per quanto riguarda i trasporti urbani ed extraurbani c'è il problema delle tangenziali, dei raccordi autostradali e così via: sono tutte infrastrutture che rientrano nelle scelte politiche cui avevo prima accennato.

Le scelte le fa il Parlamento, il coordinamento spetta al CIPE, il quale, sulla scorta di quelle scelte, deve stabilire una priorità per quanto concerne il problema delle infrastrutture, e disporre naturalmente gli interventi secondo le priorità indicate.

Sul piano della realizzazione (com'è stato detto da altri colleghi, e noi siamo d'accordo) la soluzione migliore sarebbe quella di unificare gli strumenti governativi del trasporto a livello centrale; a questo proposito si presenta poi anche il discorso della strutturazione del governo dei trasporti a livello periferico e regionale. In quest'ultimo caso, con governi locali è chiaro che più agevolmente potrebbero risolversi certi problemi come quello della concorrenza su uno stesso percorso (trasporti delle ferrovie dello Stato, di aziende municipalizzate e società private che raggiungono magari la stessa destinazione); è evidente infatti, che una situazione del genere non può continuare ad esistere.

È anche importante che vi sia, possibilmente, un'autorità nazionale unica, al limite un Comitato interministeriale dei trasporti, che assieme al Parlamento e al CIPE vincoli l'autorità locale per quanto concerne il problema delle gestioni, nel merito del quale non ritengo di dover entrare, dal momento che non mi è stata rivolta alcuna domanda in proposito.

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.**  
Se ho ben compreso il senso dell'intervento dell'onorevole Azimonti, nella seduta anti-meridiana si sarebbe discusso di proposte tendenti ad una commisurazione degli interventi finanziari correlata a parametri di produttività aziendale. Voglio dire che i sindacati non sono pregiudizialmente ostili al concetto di produttività. Al contrario, è soprattutto nella azienda pubblica che noi teniamo in considerazione lo sviluppo della produttività, inteso come aumento del valore del servizio fornito agli utenti.

A nostro parere, l'aumento della produttività può essere ricercato in una migliore organizzazione del lavoro, ed anche in una migliore utilizzazione del personale, ma soprattutto con la introduzione, nei diversi sistemi di trasporto, di tecniche più avanzate. Specialmente per i trasporti su rotaia, è possibile l'applicazione di tecnologie avanzatissime (è noto che in questo campo possono essere messe in atto le scoperte più recenti della cibernetica).

Certamente però le organizzazioni sindacali non possono - fino a quando non saranno sciolti i grossi nodi dell'occupazione operaia - accettare passivamente ipotesi di ridimensionamento del personale, soprattutto quando, da parte delle aziende, pubbliche e private, non si fa nulla per espandere la sfera di influenza del servizio. Si parla di problemi del personale, del cosiddetto « agente unico », una figura che è stata delineata soltanto in riferimento alle aziende municipalizzate, mentre potrebbe riguardare anche le Ferrovie dello Stato. Ora, la politica che le organizzazioni sindacali perseguono non è quella di difendere l'uomo, quando, attraverso l'utilizzazione di nuove tecniche di esercizio, l'uomo non serve più. Per altro, bisogna sviluppare un'azione di riqualificazione dei lavoratori, procedendo nel contempo ad un alleggerimento nelle condizioni di lavoro del personale addetto. Da parte nostra, perciò, non vi è chiusura preconcepita, ma a due condizioni: innanzitutto le decisioni di questo genere devono essere contrattate con le organizzazioni sindacali, che non accettano soluzioni aziendali unilaterali; in secondo luogo, l'aumento della produttività non potrà servire da espediente per un ridimensionamento dei servizi.

La seconda domanda dell'onorevole Azimonti si riferiva al modo di porre in essere un'azione di coordinamento.

**AZIMONTI.** Desideravo avere qualche indicazione circa gli strumenti operativi più adeguati per una tale azione.

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.**  
C'è da dire che, per elaborare una razionale politica dei trasporti, bisogna partire dalla fonte, cioè dalla politica degli investimenti nelle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali e nella produzione dei mezzi. La politica degli investimenti è quella che determina il modo di essere delle aziende pubbliche e private, che si riflette poi direttamente sul servizio fornito agli utenti. Senza una corretta politica degli investimenti non si può fare una politica dei trasporti. Quindi la questione



del coordinamento, che è una politica di direzione a cura di una singola unità di comando, ossia il Ministero dei trasporti, riveste un carattere di fondamentale importanza. Fino ad oggi è mancata un'azione di coordinamento negli investimenti infrastrutturali, e così ora stiamo scontando gli effetti negativi delle duplicazioni di infrastrutture, di cui l'esempio più tipico è costituito dalle autostrade che corrono parallele alle linee ferroviarie (con una sottrazione reciproca di traffico). È mancato anche il coordinamento negli investimenti relativi alla costruzione di mezzi di trasporto, per cui assistiamo al fenomeno rappresentato dall'eccedenza di mezzi di autotrasporto (mi riferisco al trasporto di merci) rispetto alla domanda effettiva del mercato, e dalla contemporanea eccedenza di carri merci nelle ferrovie dello Stato, fenomeno che comporta spreco di risorse e disutilizzazione di merci.

Se questi sono gli effetti di un mancato coordinamento e del mancato controllo nella politica degli investimenti nelle infrastrutture e nella costruzione dei mezzi, ci si può chiedere in quale modo si possa ovviare a una situazione del genere. È chiaro che è necessaria l'azione pubblica, che dovrebbe estrinsecarsi attraverso una « unità di comando » dotata di ramificazioni decentrate (qui convergo con le tesi del collega Chiapella: bisogna infatti ammettere che non è possibile, nello ambito di una politica economica dei trasporti, prevedere delle centralizzazioni, se non per quanto attiene a elementi generali di indirizzo) a livello regionale e municipale, a seconda del tipo di servizi che si vogliono offrire agli utenti.

ZUCCHINI. Desidero innanzitutto chiarire una questione che mi sembra sia sorta all'inizio della seduta, durante l'intervento del dottor Chiapella. Questi, infatti, ha posto in discussione il modo con il quale la Commissione sta procedendo nella indagine conoscitiva sui trasporti, riferendosi soprattutto al fatto che si trattano in modo parziale i problemi, da un lato quelli attinenti al Mezzogiorno e dall'altro quelli relativi alle grandi aree metropolitane e alle grandi città del nord.

La domanda che io vorrei rivolgere al dottor Chiapella è questa: non ritiene egli che questi due aspetti, così diversi, di fronte ai quali ci siamo trovati, a venticinque anni dalla liberazione, siano in realtà le due facce di una stessa medaglia, di quella medaglia, cioè, che si potrebbe identificare in un mancato controllo direzionale dello sviluppo econo-

mico e sociale del nostro Paese? In altri termini, il fenomeno, che si verifica nel meridione, dei cosiddetti rami secchi delle ferrovie, ed il fenomeno, cui assistiamo nelle grandi città del nord, di una insufficienza della rete dei trasporti ai fini di un efficiente servizio che è richiesto anche da quegli utenti che si sono trasferiti dal Mezzogiorno, non debbono ricondursi forse alla medesima origine, cioè alla carenza di una politica di uso razionale del suolo ai fini degli investimenti infrastrutturali, degli investimenti produttivi e degli insediamenti urbani?

CHIAPELLA, *rappresentante della CISL*. La sua stessa domanda, onorevole Zucchini, non fa che riconfermare quella che è la preoccupazione alla quale accennavo nel mio primo intervento. È evidente che la risposta al quesito posto non può che essere affermativa, nel senso più completo.

Però sono costretto ad insistere sulla mia perplessità, espressa all'inizio di questa riunione, e derivante dal modo con il quale il problema è stato presentato all'attenzione delle nostre organizzazioni. Si è avuta la sensazione, cioè, che si volessero affrontare i due temi specifici delineati dal programma di lavoro dell'indagine, prescindendo dal presupposto fondamentale in base al quale si impone la considerazione del trasporto come strumento di sviluppo economico e sociale del nostro Paese. È chiaro che se non si fosse lasciata libertà sfrenata sull'argomento, e aggiungo non solo sull'argomento, in quanto gli squilibri orizzontali e verticali, territoriali e settoriali si sono verificati nel nostro paese, si sarebbe potuto evitare di giungere alla situazione nella quale non vi è una soluzione globale di sviluppo armonico del paese.

Per tornare ai trasporti, riteniamo che anche il problema dei trasporti delle aree metropolitane e il problema del Mezzogiorno in Italia rientri in quel quadro generale del trasporto inteso come strumento di sviluppo.

Qui evidentemente ci sono i collegamenti da me citati per quanto riguarda il discorso dell'assetto del territorio non solo delle aree metropolitane, nonché le cause che evidentemente hanno determinato questo effetto: sviluppo, insediamento industriale, commerciale, agricolo, dei servizi, ecc.

BONELLO, *rappresentante della UIL*. Lo onorevole Zucchini ha toccato un argomento che mi permette di fare una osservazione.

Abbiamo mai considerato (tutti noi che ci interessiamo dei problemi generali della so-

cietà) il dilemma della congestione industriale, urbanistica, ecc. dal momento che è causa della congestione dei trasporti e quindi di tutta la sequela di problemi relativi o viceversa?

In Italia dalla liberazione ad oggi abbiamo assistito ad una espansione non coordinata industriale e di insediamenti; a questo punto mi domando: non dovrebbe essere la politica dei trasporti, quindi la creazione di arterie di comunicazioni, stimolo e oserei dire traguardo per l'insediamento?

Vedrei una politica dei trasporti fatta dal Governo in questa maniera; il Governo, la classe politica, decide lo sviluppo di una regione (per quelle regioni che necessitano di sviluppo, di elevamento sociale, ecc.) e costituisce, secondo le richieste, le infrastrutture collegate, preparate in termini amministrativi e in termini tecnici di gestione e, quindi offre all'azione dello Stato o all'azione privata la possibilità di insediamento, in un quadro preparato di connessione agile ed efficiente!

Penso che la politica dei trasporti in Italia dovrebbe essere ripensata proprio in funzione di questo scopo; cioè la politica dei trasporti come mezzo di incentivazione e di sviluppo di zone sottosviluppate.

DAMICO. Vorrei fare una considerazione e due brevi domande. Credo acquisito da tutti, soprattutto da noi e dai rappresentanti dei lavoratori, che oggi, a differenza di ieri, si guarda al trasporto come ad una concausa dello sviluppo economico.

Ma se così è (mi ricollego alla nostra inchiesta conoscitiva), due problemi che abbiamo voluto isolare, non a caso, ci riportano al discorso generale.

Altrimenti nel discorso generale potremo continuare a definire piani di impostazione generale mentre su due problemi specifici la situazione diventa sempre più drammatica.

Per il Mezzogiorno (anche in tempi brevi) se noi non affrontiamo un efficiente sistema dei trasporti, che non potrà che essere un qualcosa di omogeneo nel sistema dei trasporti, saremo nella paralisi più completa.

Alcuni esperti ci hanno detto che per certi settori, come il trasporto delle merci saremo nell'immobilismo nel giro di pochi anni, come del resto nelle aree metropolitane siamo al caos completo.

Da questa considerazione che è pregiudiziale derivano alcune domande, che sono più particolari, ai rappresentanti dei lavoratori.

Tutti parliamo di unitarietà d'impostazione, di globalità degli investimenti e così via, e su queste esigenze siamo perfettamente d'ac-

cordo; però la realtà concreta nella quale ci troviamo noi legislatori e voi organizzazioni sindacali è che siamo soggetti a spinte particolari e settoriali dalle quali nessuno riesce ad uscire. Vorrei fare qualche esempio: abbiamo il preannunciato piano poliennale delle ferrovie che prevede un investimento complessivo di ben 1.200 miliardi; abbiamo piani che riguardano gli aeroporti, piani che riguardano i porti e così via. Ognuno continua ad andare per conto proprio, in quanto siamo sempre soggetti alle sollecitazioni settoriali che spingono verso soluzioni parziali.

Siamo arrivati al punto in cui è necessario riuscire ad operare insieme per evitare di continuare su questa vecchia strada disarticolata, che purtroppo continua ad andare avanti.

Come è possibile andare ad una unificazione, anche a livello delle rivendicazioni dei lavoratori, e in che rapporto possiamo metterci con i lavoratori, con gli utenti e i produttori dei mezzi di trasporto, nel quadro di una politica nazionale dei trasporti?

Questo è il grave problema che ci sta davanti e che dobbiamo superare se vogliamo respingere tutte le sollecitazioni alle quali siamo soggetti.

In questo quadro, si apre un discorso molto serio: come il sindacato e le organizzazioni dei lavoratori si collocano contrattualmente a livello nazionale e regionale; come si collocano quelle confederazioni, unite ed a volte autonome, anche a livello di lavoratori di settore, a livello di autorità nazionale e regionale, come forza contrattuale.

Questo volevo dire per fare un'ultima richiesta: vorremmo acquisire agli atti della Commissione di indagine, come già ha promesso all'inizio il rappresentante della CISL, un documento che illustri le linee della politica dei trasporti che le Confederazioni sindacali auspicano e indicano.

Se dovessimo completare quest'inchiesta, per cento versi molto importante, senza aver acquisito una documentazione valida fatta di richieste precise delle tre confederazioni, avremmo un fianco scoperto: chiediamo perciò un documento unitario su cui operare.

CHIAPELLA, *rappresentante della CISL*. In merito alla domanda dell'onorevole Damico, la prima: « le possibilità sono quelle che sono, le spinte quelle che sono, vi sono spinte da tutte le parti, come si fa? » dico anzitutto di essere grato per averla formulata alle confederazioni, perché oltre tutto, esse hanno spesso e volentieri l'ingrato compito di operare una sintesi anche all'interno di loro stesse.

Sono spinte che avvengono in ogni senso: organizzazioni democratiche come le Confederazioni dei lavoratori non possono avere direzioni, o sistemi direzionali autoritari, per cui possa parlarsi di imposizione; si tratta di attività di crescita, di maturazione democratica in atto in tutto il Paese.

Proprio l'altro giorno, nella segreteria confederale, si parlava di questo: bisogna avere il coraggio di dire no ad alcune spinte, e di fare delle scelte; se dovessimo infatti assecondare tutte le istanze, finiremmo per non realizzare più nulla.

Cominciamo con il dire di no ad alcune spinte, e di conseguenza a dire di sì ad altre. Io non dico oggi quali assecondare e quali respingere: ci riserviamo di farlo in seguito.

Siamo però convinti che a qualcosa si debba dire di no. Per rimanere sul problema dei trasporti: se dovessimo fare contemporaneamente il piano pluriennale delle ferrovie dello Stato, il piano dei porti, quello degli aeroporti, quello delle aziende municipalizzate, o regionali, o para-regionali, ecc., tutto contemporaneamente, saremmo degli sprovvoluti. Qui il problema ci fa tornare all'inizio del discorso: dobbiamo avere un quadro ben preciso di come intendiamo la politica dei trasporti, quale contenuto le vogliamo dare; lo ho già indicato e mi permetto di ricordarlo: infrastrutture, esercizio e normativa.

Abbiamo da un lato le risorse e dall'altro un preciso contenuto di politica dei trasporti. Dobbiamo pertanto fare delle scelte prioritarie a seconda dell'urgenza delle situazioni obiettive che riguardano lo sviluppo sociale ed economico del paese.

Alla prima domanda mi pare non possa esser data che questa risposta.

Per quanto riguarda la seconda domanda, come cioè il sindacato si colloca autoritariamente, come autorità contrattuale, (chiedo scusa ma sarò molto breve) abbiamo alcune categorie che hanno delle esperienze di tale intensità per cui non è facile portare contemporaneamente su posizioni univoche tutte le categorie, immediatamente. Questa non è una novità, non sveliamo alcun segreto. Voglio riferirmi a due categorie del settore dei trasporti che hanno tradizioni meravigliose, come i ferrovieri e gli autoferro-tranvieri, senza nulla togliere alle altre (portuali, marittimi, gente dell'aria ecc.).

Nella storia sindacale del nostro paese queste due categorie hanno un peso di tradizione notevole, ed un notevole peso contrattuale: tanto è vero che la normativa generale di queste due categorie è in testa nei confronti

delle altre, ad eccezione di una categoria, che per motivi di natura modernistica, può considerarsi come più avanzata (mi riferisco alla gente dell'aria, che si trova in condizioni più vantaggiose), non dal punto di vista della tradizione sindacale, ma dal punto di vista della situazione obiettiva in cui si trova. Quindi ricondurre tutto ad unità ed autorità contrattuale, è cosa che per il momento non prevediamo: la si prevede invece nel breve termine come autorità di coordinamento, anche nel nostro interno, che sia il frutto di una decisione collettiva, possibilmente non a colpi di maggioranza e di minoranza, ma collettiva e globale nelle sue decisioni.

Dunque autorità di coordinamento: la stiamo già realizzando in casa nostra, nella CISL, da molto tempo, e per quanto riguarda la CGIL e la UIL, i colleghi diranno qualcosa di simile.

Posso aggiungere che le categorie dei lavoratori dei trasporti avvertono questa esigenza, tanto che, come ho detto all'inizio di questo incontro, il nostro documento è frutto di un dibattito intervenuto non soltanto con le categorie direttamente interessate ma anche fra tutte le altre categorie. Per il futuro, nella nostra organizzazione, noi speriamo di poter avere un'unica autorità, intesa come autorità di coordinamento.

BONELLO, *rappresentante della UIL*. Lei sa onorevole Damico, che le confederazioni si sono riunite diverse volte per una elaborazione della politica comune sulle riforme: il documento che andremo a preparare contribuirà certamente a rafforzare quella unità di intenti che ci ha guidato fino ad oggi.

Per quanto riguarda la contrattualistica, l'amico Chiapella ha citato alcuni dati di fondo relativi al settore dei trasporti. Vorrei ricordare anche, a questo proposito, che esiste una idea preconcepita, in Italia, in molti settori della pubblica opinione, secondo la quale i sindacalisti sono persone che si arrangiano a svolgere il loro lavoro, ma che è bene tener lontani dalla stanza dei bottoni. Ai sindacati non è mai stata data la possibilità di verificare se essi abbiano o meno capacità di autogoverno nel senso ampio della parola, e di governo nel senso lato del termine nei confronti della cosa pubblica. L'unica nostra esperienza, molto relativa, per altro, abbiamo potuto realizzarla presso il CNEL. A proposito di questo organo, è necessario, secondo noi, che gli venga attribuita una maggiore importanza: si tratta infatti dell'organo costituzionale che dovrebbe far

scaturire la sintesi delle esigenze dei diversi settori produttivi ed economici della collettività, in modo da dare al potere legislativo la possibilità di porre un freno a tutte le disorganicità di scelta che oggi si verificano.

Per quanto riguarda, poi, il problema dell'articolazione dei rapporti contrattuali, da parte nostra non esiste alcuna difficoltà. Noi siamo dispostissimi, in qualsiasi sede di trattative, a qualsiasi tipo di articolazione. Quello che chiediamo, in sostanza, è questo: la politica dei trasporti non deve diventare un fattore trainante della politica generale, ma deve essere un corollario, uno strumento strategico della politica generale.

Abbiamo degli esempi stranieri (nessuno di noi è sciovinista) in cui le autorità di Governo, i rappresentanti dei lavoratori e dei produttori hanno costituito delle organizzazioni che hanno realizzato la compenetrazione e il coordinamento dei vari interessi. Inutile voler negare la realtà dei fatti. L'industria automobilistica, per esempio, nel nostro paese costituisce oggi uno dei fondamenti dell'economia. Il potere pubblico non ha fatto niente per disciplinarla: essa ha prodotto i suoi frutti, negativi o positivi che siano, ma comunque completamente sganciati da quello che doveva essere il coordinamento generale. A nostro giudizio è necessario, allo scopo di raggiungere questo obiettivo del coordinamento, eliminare la duplicità degli organi statali. Ricordo che a Bruxelles, nella riunione dedicata alla famosa questione dei carichi assiali, la delegazione italiana era disorganizzata e all'interno dello stesso Ministero dei trasporti vi era un forte contrasto: questo fatto ha portato alla situazione attuale che è completamente negativa.

ROSCANI, *rappresentante della CGIL*. Rispondo all'onorevole Damico che le confederazioni sindacali hanno avvertito da tempo e avvertono la necessità di affrontare il problema dei trasporti nella sua globalità e di sfuggire, quindi, alle spinte settoriali e corporative che si esprimono in questo settore.

Per quanto riguarda la politica delle riforme, dirò che noi non possiamo pretendere che il sindacato si trasformi in un organo tecnico; il sindacato potrà indicare delle linee generali anche se poi si potrà scendere ad alcuni dettagli per quanto concerne le funzioni politiche di controllo a livello regionale. È però escluso che da parte dei sindacati possa essere elaborato un piano completo, dettagliato, relativamente alla politica di riforma dei trasporti.

È inutile fare molti discorsi. Noi abbiamo detto che nel nostro paese si sta verificando un tipo di sviluppo che è dominato da alcuni gruppi di interesse privato a cui sono subordinati, logicamente, secondo il nostro parere, gli interventi che avvengono sul piano pubblico.

È questo il dato di fondo da cui noi dobbiamo partire.

Quando rivendichiamo una nuova politica economica e affermiamo la necessità di una politica di riforme, noi tendiamo ad un ribaltamento di una logica che guida oggi lo sviluppo del paese. Queste rivendicazioni che costituiscono la nostra linea generale (sostenuta da lotte poderose), si oppongono alla logica che determina le scelte di politica economica nel nostro paese e costituiscono una critica implicita, e molte volte esplicita, ai disegni politici - che noi respingiamo - quali la preconstituzione dei piani poliennali per le ferrovie, dei piani verde, dei piani per la sanità, dei piani per gli ospedali; disegni politici che tendono ad « affettare » il nostro paese verticalmente e a rendere impossibile qualsiasi soluzione che abbia come perno la politica di riforme e l'ente regione come strumento democratico per realizzarla. L'ente regione nasce invece in presenza di questi piani che sono frutto di scelte a livello nazionale e che impediscono realmente la riforma delle riforme, ossia la trasformazione dell'assetto democratico del nostro paese.

È chiaro allora che quando si affronteranno i problemi sul piano locale, gli enti locali, subendo in definitiva le stesse pressioni che vengono dai gruppi privati, proporranno piani di ridimensionamento dei servizi pubblici che porteranno a breve scadenza alla necessità di definire altri piani a livello nazionale sulla base di scelte che sono esterne alla collettività e all'interesse pubblico. Quindi è chiaro che per noi si tratta di contrapporre una nuova linea rispetto a quella che si è affermata fino ad oggi, per una modificazione profonda delle scelte politiche che questa linea di intervento ha sostenuto.

Per quanto riguarda i produttori dei mezzi di trasporto: che cosa rappresenta la nostra politica di riforme nei loro riguardi?

I lavoratori, con le lotte dell'autunno, hanno conquistato notevoli aumenti salariali, un aumento del loro potere di intervento, la presenza del sindacato nelle aziende e così via.

Sembra però che se ci limitiamo a ciò, sfumi il dato reale della lotta. I lavoratori, almeno nelle punte più elevate del movimen-

to, ormai hanno messo il dito su un problema fondamentale: su come produrre e cosa produrre.

Questo è quanto sta bollendo entro le fabbriche; ma questa situazione che si afferma dentro le aziende i sindacati vogliono collegarla ai problemi più generali di riforma e trasferirla così a livello della società. La vera sostanza della politica di riforme cui noi stiamo dando un determinato orientamento diventa perciò la risposta al come e a che cosa produrre, a cui deve corrispondere come e che cosa consumare.

Dobbiamo quindi tener ben presente questo nesso, perché questa è la base fondamentale delle scelte di riforma fatte dai sindacati. Queste scelte presuppongono una crescita enorme dei consumi sociali.

Volevo terminare parlando del fatto che i sindacati stanno procedendo alla formazione di comitati di coordinamento dei sindacati dei lavoratori dei trasporti. Al momento attuale siamo in una fase di coordinamento relativamente alla politica generale dei trasporti che non investe però la politica salariale in questo settore. È impensabile, comunque potrà essere sistemato il settore dei trasporti, pensare che si possa tornare alla creazione di gabbie salariali che ripetano l'esperienza che il movimento sindacale ha combattuto e sconfitto. Comunque quando sarà compiuto il coordinamento delle politiche salariali da parte della federazione dei trasporti, il perno rimarrà il contratto e il rapporto di lavoro a livello nazionale.

**BIANCHI GERARDO.** Esporrò rapidamente le mie considerazioni, in quanto i diversi aspetti delle domande che intendevo fare sono emersi, sia pure marginalmente, dalle domande e dalle risposte che si sono avute in precedenza. Rilevo intanto l'importanza degli argomenti cui ha accennato il dottor Rusconi, come pure l'impostazione generale delle organizzazioni sindacali su questa materia: ma siamo noi, come Parlamento, che dobbiamo poi arrivare alle famose scelte, per giungere a fare cose concrete e determinate. Circa i problemi contemplati nel nostro questionario, ve ne sono di quelli che, pur essendo attuali, vanno risolti con lo sguardo rivolto verso il futuro, altri che devono essere risolti immediatamente.

Nell'indagine conoscitiva che abbiamo fatto, sono stati presi in considerazione il problema delle aree metropolitane, nelle quali prevale il trasporto delle persone, ed il problema del Mezzogiorno che è soprattutto in-

teressato al trasporto delle merci: due cose quindi un po' diverse. Ora, in relazione alle mie domande, volevo dire questo: stasera c'è stato qualcuno che ha parlato di accentrare tutto il servizio trasporti nel Ministero dei trasporti; ora, questa opinione non so come voi riteniate possa coincidere con la tendenza odierna al regionalismo. Inoltre desideravo un chiarimento. Nella XXVI Conferenza di Stresa, fra l'altro si è detto: « Su proposta del comitato regionale dei trasporti può essere istituita, con legge regionale, un'azienda regionale dei trasporti, con l'incarico di provvedere alla gestione dei servizi di trasporto regionale ». Volevo perciò sapere, principalmente per quanto riguarda le aree metropolitane, come vedete questo problema, e quali sono le varie soluzioni a cui pensate, soprattutto tenendo conto delle centinaia e migliaia di lavoratori che affluiscono verso le grandi aree metropolitane. Queste aree sono principalmente quattro, ma ce ne sono anche altre, più piccole, in altre zone: sulla linea Firenze-Pistoia, della quale ho personale conoscenza, è inserita, ad esempio, l'area di Prato.

Per quanto riguarda poi il Mezzogiorno, c'è un altro grosso problema, intorno al quale ho anche rivolto in altra seduta una domanda all'ingegner Fienga: come mai, cioè, in altri Paesi, per il trasporto merci a grande distanza ci si avvale moltissimo delle ferrovie, mentre da noi ci si serve soprattutto degli autotreni. Mi è stato risposto che ciò avviene perché gli autotreni servono prima e meglio; ciò potrebbe sembrare una contraddizione, a prima vista, perché, stando dal di fuori, non ci si rende conto di come un autotreno possa risultare più efficiente di un treno con una ventina di vagoni ed un potente locomotore, avviato verso la Germania, o la Francia, o l'Olanda, a portare, poniamo, la frutta del meridione.

Ecco perché, ripeto, desideravo conoscere il parere dei sindacalisti qui presenti circa queste questioni, e le soluzioni che eventualmente essi preferiscono.

**PRESIDENTE.** Poiché è in corso una votazione in Aula, sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 19,40, è ripresa alle 19,55.**

**MORRA, rappresentante della CISL.** Vi sono due problemi importanti per risolvere i trasporti locali dove le popolazioni sono molte disagiate.

Il primo motivo è di eliminare – l'ho sostenuto pubblicamente e molti tecnici del settore sono di questo avviso – le soste dei mezzi privati nei grandi centri urbani con particolare riferimento ai centri storici. Infatti la velocità commerciale del mezzo pubblico costantemente diminuisce in conseguenza del traffico stradale e dell'ingombro dei mezzi automobilistici privati: a Roma e in altre grosse città si arriva a 5 chilometri all'ora e anche meno in determinate ore di punta per cui si ritiene che se la motorizzazione privata manterrà lo sviluppo attuale, al massimo entro 2 o 3 anni il caos sarà completo e non sarà più possibile circolare.

Pareri di valenti tecnici anche sul piano internazionale sostengono questa tesi proprio per la questione di spazio insufficiente.

La prevalenza del mezzo pubblico su quello privato è una questione non di scelta particolare ma di necessità oggettiva e operativa. Penso che questo lo comprenda perfino chi costruisce automobili.

Il secondo problema riguarda la costruzione di metropolitane che a mio parere, superato il centro cittadino in sotterranee, dovrebbero essere aperte verso le periferie.

La situazione delle nostre città industriali è una chiara testimonianza di quanto ho detto poiché le industrie, per questioni di spazio, vanno ad insediarsi verso la periferia e si sono verificati dei casi dove i lavoratori, in mancanza di una rete idonea di trasporto, hanno scioperato perché non erano in grado di recarsi al lavoro in tempo utile.

Che cosa si può fare?

Le federazioni dei lavoratori, nel quadro delle rivendicazioni contrattuali, hanno chiesto particolari provvedimenti per i trasporti nelle aree di grande concentrazione urbana.

Per i trasporti urbani ritengo necessari degli interventi finanziari idonei per quanto riguarda le attrezzature e i mezzi di trasporto, ma tutto questo non servirebbe a niente se non è seguito da seri provvedimenti relativi alla viabilità: direi che i finanziamenti dovrebbero essere concessi alle città che adottano questi provvedimenti.

Un altro argomento che trova d'accordo gli studiosi della materia è che il mezzo di trasporto collettivo svolge una grande funzione sociale e quindi va pubblicizzato.

Il decentramento va organizzato con la creazione di un ente regionale per i trasporti che deve organizzare i servizi locali, con la creazione di aree o bacini di traffico per zone omogenee e gestite da aziende pubbliche.

Esiste poi una perfetta connessione fra il trasporto su gomma e il trasporto ferroviario sulle linee in concessione.

L'ente regione potrebbe svolgere anche la funzione di coordinamento dei vari mezzi di trasporto tra le ferrovie dello Stato e il trasporto in concessione, con particolare riferimento a quello locale.

A questo proposito voglio rilevare che le ferrovie dello Stato tendono, per la natura del loro servizio, a orientarsi verso il potenziamento delle grandi linee di comunicazione e alla graduale eliminazione dei cosiddetti rami secchi. Infatti si parla dell'eliminazione di questi tronchi, ma non ci si preoccupa di ovviare alla congestione del traffico locale, dovuta alla precedenza che godono i treni rapidi e direttissimi i quali causano soste lunghissime per i treni locali. Mi ricordo che quando ero all'amministrazione provinciale di Torino ho dovuto sovente intervenire per le proteste degli operai.

L'ente regionale di trasporto potrebbe avere delle connessioni di correnti di traffico con province di altre regioni, ma questo sarà un aspetto organizzativo che potrà essere risolto dagli organi locali.

**CHIAPELLA, rappresentante della CISL.** Molto brevemente, per quanto riguarda i problemi del Mezzogiorno, mi permetto di rispondere all'onorevole Bianchi dicendo che, in concreto, si tratta di compiere delle scelte. Voglio dire, tornando a monte del discorso fatto all'inizio di questa riunione, che vi sono scelte di carattere globale e scelte di carattere settoriale. Tra le prime rientrano, ad esempio, le decisioni circa i diversi sistemi di trasporto; tra le seconde, che attengono a singoli settori, rientrano i piani poliennali delle ferrovie dello Stato (i quali, in alcuni punti dovrebbero essere riconsiderati).

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.** L'onorevole Bianchi ha posto tre domande. La prima si riferiva ai motivi che consiglierebbero l'accentramento dei poteri nell'ambito del Ministero dei trasporti, proprio nel momento in cui si parla di decentramento regionale. È un quesito molto pertinente. Dobbiamo dire, allora, che l'accentramento delle competenze, attualmente disperse tra i diversi ministeri, nell'ambito di una sola unità di comando (Ministero dei trasporti) diventa una necessità, sia per quanto attiene alla destinazione degli investimenti infrastrutturali, sia per ciò che riguarda l'emanazione della normativa per l'esercizio dei

mezzi, perché si deve avere una visione unitaria dei problemi.

Naturalmente, però, siamo d'accordo sulla ipotesi di decentrare gran parte delle competenze attualmente attribuite al Ministero dei trasporti e all'Ispettorato per la motorizzazione civile. In che modo questo decentramento debba essere attuato non si può ancora dire con precisione: si tratta di una materia da studiare, e non vi sono regolamenti da applicare.

La seconda domanda trattava del modo di risolvere i problemi delle aree metropolitane, riferendosi - ritengo - al congestionamento del traffico nel trasporto di passeggeri. Noi avanziamo una preferenza in ordine alla costruzione di metropolitane, rispetto ai trasporti su gomma in superficie, perché riteniamo che si debba avere soprattutto di mira il soddisfacimento dell'aumento costante della mobilità delle persone, in una prospettiva non soltanto decennale, ma ancora a più lungo periodo. Riteniamo perciò che il trasporto in superficie, a mezzo autobus, non potrà mai essere rapido e sicuro quanto quello effettuato con metropolitane, che operano su sedi proprie ed alle quali pertanto - come dimostrano gli esempi di Milano e delle grandi città estere - sono applicabili quegli automatismi che non possono invece essere impiegati per i trasporti su strada.

Credo che gli onorevoli membri della Commissione siano a conoscenza dei risultati di uno studio, effettuato lo scorso anno dal Collegio degli ingegneri ferroviari italiani, riguardante il trasporto rapido di massa, che ha portato, più o meno, a queste conclusioni. Naturalmente noi pensiamo che la costruzione di metropolitane debba essere vista in termini di integrazione con il trasporto ferroviario: a Milano questo concetto sta già traducendosi in pratica, e Roma dovrebbe seguirne l'esempio.

**BIANCHI GERARDO.** La metropolitana di Milano, però, non appartiene alle ferrovie dello Stato.

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.** È vero, essa appartiene al comune. Tuttavia si pongono problemi di integrazione, anche per evitare il trasferimento degli utenti dal mezzo delle ferrovie a quello della metropolitana e viceversa. A questo riguardo bisogna dire che la tecnica consente oggi di studiare delle soluzioni interessanti.

La terza domanda si riferiva alla perplessità esistente in ordine al fatto che i prodotti

agricoli del Mezzogiorno prendono la via della strada, anziché quella della ferrovia.

Al riguardo c'è da considerare, innanzitutto, un grosso problema. Il collega Chiapella ha delineato molto chiaramente la situazione di assoluta licenza nella quale opera l'autotrasporto. Si pensi che gli operatori sono in condizione di praticare tariffe a sottocosto per il viaggio di ritorno (pur di non farlo a vuoto). La carenza della normativa, su cui si è soffermato il collega Chiapella, con delle considerazioni che pienamente condividiamo, mette in condizione l'autotrasportatore, se vuole sopravvivere in un mercato tanto caotico, di lavorare anche sottocosto.

L'aspetto fondamentale, però, da prendere in considerazione è l'enorme sviluppo del trasporto di cabotaggio. In un recente studio, condotto per conto della direzione generale delle ferrovie dello Stato, abbiamo avuto la sorpresa di riscontrare a quale ritmo si sia sviluppato questo tipo di trasporto, l'unico forse, insieme a quello aereo, a presentare così rilevanti incrementi. Il fatto è che le ferrovie non sono più in grado di far fronte alle esigenze dell'utenza meridionale, specie per il trasporto ortofrutticolo. Le ragioni di questa situazione vanno ricercate nel fatto che non esiste ancora un'agibilità adeguata negli scali ferroviari italiani, sufficiente a permettere delle velocità commerciali compatibili con le necessità di trasferimento dei prodotti dal sud al nord.

Noi abbiamo, nella rete ferroviaria, dei tratti nei quali la velocità è sicuramente rilevante; per altri tratti, invece, questa velocità viene deprezzata in termini commerciali, nel momento in cui il convoglio deve essere condotto negli smistamenti, con perdita di tempo. Quali i suggerimenti?

Il piano pluriennale delle ferrovie dello Stato, a nostro parere, dovrebbe prevedere aliquote cospicue di investimenti non nel settore delle alte velocità, per il quale sembra propendere una politica di prestigio del Ministero dei trasporti, ma soprattutto in quei settori ed in quelle strozzature che oggi determinano quel fenomeno negativo a cui l'onorevole Bianchi faceva cenno.

Sempre a questo proposito, occorrono cospicui investimenti per l'ampliamento degli scali di smistamento, e cospicue destinazioni di somme non soltanto per la rete principale, ma anche e soprattutto per la rete complementare e secondaria, che diventa la infrastruttura indispensabile per fare una

politica di collegamenti rapidi, di massa, fra città e comprensorio e viceversa.

BATTISTELLA. Stamane abbiamo avuto un incontro con i dirigenti di aziende pubbliche e rappresentanti dell'ANAC, durante il quale è stato rivolto un caloroso appello a questa Commissione per l'approvazione di un provvedimento, all'esame del Parlamento, di modifica degli articoli 32 e 33 del codice stradale.

Analoghe pressioni provengono da parte di grossi gruppi di auto-trasportatori ed aziende produttrici di autoveicoli.

Ecco l'esempio delle pressioni di cui parlava il collega Damico.

Qual'è la posizione delle tre confederazioni in merito? Si tratta di una scelta decisionale, per quanto riguarda l'incentivazione al trasporto merci su strada, in concorrenza con la ferrovia, con tutte le implicazioni che comporta, anche in rapporto al personale addetto, perché presuppone l'intensificazione di sfruttamento degli autisti stessi.

CHIAPPELLA, *rappresentante della CISL*. Fino a questo momento la nostra Confederazione ha detto di no alla modifica degli articoli 32 e 33 del codice della strada, perché si tratta di un provvedimento parziale, nel quadro della politica dei trasporti.

Potremmo dire sì in avvenire, nella misura in cui il quadro globale dei trasporti accoglierà le indicazioni che sono state date.

Mi permetto di ricordare alcune cose. Lo onorevole Battistella ha voluto ricordarmi il discorso delle condizioni dei lavoratori. È uno degli aspetti fondamentali, e non c'è dubbio che, lasciando inalterata la normativa (uno dei contenuti della politica dei trasporti, indicati nel mio primo intervento), noi diciamo di no.

Ma è chiaro che la nostra posizione viene ad essere modificata nella misura in cui vengano anche ad essere uniformate le condizioni normative della politica dei trasporti.

Quando affermiamo l'esigenza di uniformare l'orario di lavoro, quando poniamo il problema degli auto-transportatori, il problema della penale per il sovraccarico, eccetera (tutti i problemi di normativa che riguardano i trasporti), diciamo che devono incidere in egual misura; qui il discorso si ricollega a quello fatto precedentemente dall'onorevole Damico in relazione alla autorità contrattuale.

Non vi è dubbio che tendiamo alla omogeneizzazione delle condizioni dei lavoratori

dei trasporti, quindi la risposta, precisa come la domanda, è la seguente: nella misura in cui si affronta una politica globale dei trasporti, con i contenuti accennati sia pur sinteticamente (perché altrimenti dovremmo star qui a lungo), in tutti i sensi indicati, e non soltanto in parte, il discorso (tenuto conto della presenza di connessioni internazionali che non dico ci impongono, ma ci indirizzano verso alcune soluzioni) in quel momento potrà avere una soluzione positiva, altrimenti diremo sempre di no a questi atteggiamenti parziali nel settore dei trasporti.

BONELLO, *rappresentante della UIL*. Aggiungerò qualcosa a quanto detto dal collega Chiapella, dato che la posizione espressa fu da noi ribadita nell'incontro del CIPE.

Se ricorda, in uno dei miei interventi accennai all'incontro di Bruxelles ed alla relativa posizione dell'Italia.

Non entrerò nel merito, per dire se la delegazione italiana aveva ragione o meno: la realtà è che eravamo al di fuori di ogni logica coordinata, non avevamo una posizione univoca.

È un problema per noi secondario, ma anche per quanto riguarda le idrovie, i trasporti su fiume, l'Italia prima o poi dovrà collegarsi all'Europa tramite canali navigabili (nella valle del Po, per esempio).

Anche lì abbiamo una posizione non omogenea, e non rispondente ai nostri interessi.

Riguardo alla sua domanda, oltre alle ragioni esposte dal collega Chiapella, ve ne sono altre.

Per esempio, un grosso problema per lo sviluppo dell'autotrasporto pesante è costituito dal fatto che le ferrovie non sono sufficientemente capillarizzate, in modo da rispondere alla necessità di smistamento dei produttori agricoli.

Soprattutto, una delle ragioni per cui noi siamo molto perplessi a favorire interventi del genere richiesti, è rappresentata dal fatto della sicurezza stradale: l'aumento dei trasporti pesanti ha avuto una notevole incidenza sull'aumento degli incidenti stradali.

Questo è un fatto da considerare; come sindacalista, e quindi interessato a problemi non astratti ma concreti, il sangue che viene versato sulle strade mi preoccupa in modo particolare. Sappiamo tutti quali conseguenze negative abbia nel trasporto la spinta alla velocità a cui sono costretti gli autisti per risparmiare certe percorrenze.



In un secondo momento sarà opportuno esaminare la posizione giuridica ed economica di questo settore, e cercare di inquadrare il problema in una responsabilizzazione di tutta la loro attività. Per cui mi associo a quello che ha detto l'amico Chiapella sul fatto che le confederazioni potranno rivedere la posizione se e in quanto quelle implicanze verranno affrontate e risolte.

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.** Nella situazione attuale diciamo no, e lo motiviamo.

Gli americani hanno studiato anche per noi i costi che deriverebbero dall'aumentare da 10 a 13 tonnellate per asse il peso complessivo a pieno carico di un veicolo.

Applicato alla situazione italiana probabilmente comporterebbe un aumento di spesa per il rifacimento dei manti stradali di circa 200 miliardi, e credo che nella situazione attuale essi possano essere utilizzati più proficuamente.

Inoltre c'è il problema della congestione, della sicurezza, che ci trova completamente d'accordo; inoltre se ci fosse un aumento dei pesi e dimensioni degli autoveicoli industriali i primi a soffrirne sarebbero i piccoli proprietari i quali sarebbero costretti ad un rinnovo immediato del parco, attraverso un ammortamento innaturale ed acceleratissimo.

**FOSCARINI.** Rinnovo la domanda che alcuni giorni fa ho rivolto all'ingegner Fienga il quale replicando è sfuggito per la tangente.

L'esistenza nella rete ferroviaria italiana delle ferrovie in concessione per un totale di ben 24.000 chilometri, specialmente nel Mezzogiorno, non è stato un serio impedimento allo sviluppo delle ferrovie nel loro complesso, e quindi nel progresso sociale delle regioni meridionali?

Quale è stata la posizione dei sindacati in ordine al problema delle concessioni private, per il cui costo di esercizio lo Stato interviene con sovvenzioni di decine di miliardi all'anno?

**ZUCCHERINI, rappresentante della CGIL.** Non si tratta di essere degli esperti, esprimiamo solamente delle opinioni, che sicuramente divergono da quelle di autorità politiche e aziendali.

Il problema delle linee in concessione ha una sua storia, ed ha risposto ad esigenze di interessi di alcuni settori privati, i quali con accorgimenti fin troppo noti riescono ad ottenere delle sovvenzioni palesi o occulte dalla

finanza pubblica, fermo restando il fatto che si guardano bene di usarle per i rinnovi e ammodernamenti delle reti concesse. Ne consegue un invecchiamento della rete ferroviaria alla cui decadenza tecnica fa seguito una costante perdita di valore del trasporto viaggiatori e merci. È evidente che perdendo di velocità, di comfort, di efficienza, eccetera, il trasporto viene a perdere in modo rilevante la sua funzione strumentale di sviluppo economico e civile.

Perciò è necessario rivedere il problema delle ferrovie in concessione in altri termini, sottraendole alla speculazione delle imprese concessionarie, affidando ad altri la loro gestione, che potrebbe essere una gestione pubblica a carattere regionale.

**BONELLO, rappresentante della UIL.** Quello che ha detto il collega Zuccherini mi trova completamente d'accordo. Oserei dire che le ferrovie in concessione, proprio per quei motivi a cui lui ha accennato, costituiscono un costo per la collettività a favore, in teoria, di un servizio della collettività, ma in realtà per interessi esclusivamente privatistici.

Ogni soluzione, che porti ad una pubblicizzazione a favore di un effettivo interesse sociale, ci trova senz'altro d'accordo.

**CHIAPELLA, rappresentante della CISL.** Volevo far presente che la lista delle concessioni risale a molti anni fa, quando lo Stato si era completamente disinteressato di questo problema.

**BATTISTELLA.** Gli investimenti allora rendevano.

**CHIAPELLA, rappresentante della CISL.** La permanenza dell'istituto della concessione è il frutto di una certa politica che abbiamo evidenziato nel nostro precedente intervento.

Vorrei centrare il discorso su due aspetti, accennati anche dal collega Zuccherini, cioè quello relativo all'ammodernamento, che spiega per quale motivo la speculazione sia stata così notevole, e quello relativo alla loro futura utilizzazione.

Mi sono permesso prima di fare riferimento alle esperienze personali; mi risulta che in Sardegna 10 anni fa, quando fu fatto l'ammodernamento delle ferrovie sarde, chiedemmo la costituzione di una Commissione di inchiesta che purtroppo non fu mai costituita.

L'ammodernamento di cui parlo avvenne solo in teoria, e i miliardi stanziati per detto ammodernamento finirono nelle tasche del Conte Pasquini.

FOSCARINI. Con la legge n. 121 del 2 agosto 1952.

CHIAPELLA, *rappresentante della CISL*. Noi riteniamo che, in relazione al futuro impiego delle ferrovie in concessione gravitanti sulle grandi città, esse possano essere trasformate in gestioni metropolitane, soprattutto quelle che si trovano nel Nord.

Quelle che operano in Sardegna, che conosco personalmente, e le altre potrebbero essere inserite nel complesso della soluzione da noi ipotizzata relativa all'ente regionale dei trasporti.

GUGLIELMINO. La prima questione che intendo affrontare è questa: in che modo le organizzazioni sindacali vedono la loro presenza a livello delle istituende regioni nei momenti delle grandi scelte di fondo, ad esempio in materia di politica regionale dei trasporti nell'area regionale, in tema di investimenti prioritari, ecc.

La seconda questione che intendo porre in questa sede riguarda l'estrema arretratezza delle regioni meridionali in materia di trasporti e di vie di comunicazione. In questi ultimi venti anni di politica si è cercato di fare qualcosa per il progresso delle strutture economiche e sociali del Mezzogiorno: ricordo il piano decennale delle ferrovie, il piano per le autostrade. Ma purtroppo la situazione non è affatto migliorata: basti considerare l'assenza di strade di scorrimento veloce che congiungano i centri di maggiore insediamento urbano e industriale. Questo fatto impedisce i trasferimenti a lunga distanza dei prodotti dell'industria e dell'agricoltura, creando grossi problemi. Ad esempio, lungo la fascia costiera della Sicilia orientale non esiste neanche una strada di scorrimento e la ferrovia è ad unico binario.

PRESIDENTE. È in costruzione un'autostrada da parte di un consorzio privato.

GUGLIELMINO. Questa situazione, ripetiamo, condiziona lo sviluppo del Mezzogiorno, ma può costituire una remora allo sviluppo generale del nostro paese. Nelle regioni meridionali inoltre si sommano i due effetti dello spopolamento e dell'urbanamento nelle grandi città. Catania è passata nel giro

di 15 anni da 300 mila a 450 mila abitanti. Il fenomeno del congestionamento è più acuto e più grave che altrove perché nel Mezzogiorno manca del tutto una programmazione dello sviluppo urbanistico; oggi le nostre città esplodono all'interno, non riuscendo a trovare alcuno sbocco all'esterno.

L'IRI ha predisposto un progetto che comporta una spesa di 40 miliardi per costruire l'asse attrezzato di una città come Catania. La nostra preoccupazione principale, comunque, deriva dal fatto che noi avvertiamo che le scelte fondamentali si muovono in una direzione che non tende assolutamente ad affrontare i veri problemi esistenti nel settore dei trasporti. Ed è soprattutto per questa ragione che noi chiediamo all'indagine conoscitiva una verifica della situazione del Mezzogiorno.

ZUCCHERINI, *rappresentante della CGIL*. Rispondo alla domanda ripetendo quello che ho affermato prima. Non abbiamo un regolamento da applicare; ci basiamo sulle esperienze già affrontate e soprattutto realizziamo in concreto una visuale politica sindacale.

In materia di investimenti i sindacati premono affinché essi rispondano a criteri di socialità e pubblicità del servizio di trasporto. Questa esigenza si può soddisfare con un intervento sulla politica delle tariffe e sulla gestione delle imprese a carattere regionale per quanto attiene al potere di intervento del sindacato. Naturalmente, come il sindacato non può rivendicare il criterio della cogestione delle imprese, credo però che esso debba rivendicare la rappresentanza dei lavoratori nelle varie imprese a carattere municipale e regionale proprio per far valere le sue visuali sindacali in materia di politiche delle aziende in questione.

Condivido inoltre quanto lei diceva, onorevole Guglielmino, in merito alle ragioni che hanno portato la Commissione a prendere in considerazione il Mezzogiorno in quanto purtroppo anche noi conosciamo lo stato dei trasporti nelle regioni meridionali.

BONELLO, *rappresentante della UIL*. Il sindacato, come espressione di una realtà che diviene giorno per giorno, è pronto ad inserirsi e a collaborare nelle nuove strutture regionali.

Noi vogliamo assumere un atteggiamento di critica, quando è necessario, dell'azione politica non solo di quella regionale, ma anche di quella nazionale. Da parte nostra chiediamo con forza, a nome dei lavoratori, che la

politica dei trasporti a livello regionale non escluda i sindacati dalle grandi scelte come è avvenuto finora.

Per quanto si riferisce al problema del meridione, dei due fatti doppiamente negativi della congestione delle città e dello spopolamento delle campagne, forse un sociologo direbbe che è il primo tentativo di sfuggire alla condizione acre della campagna, un tentativo di scendere verso la città che è lì e che non offre niente, perché i migliori elementi hanno già compiuto il balzo molto più lacerante della emigrazione interna.

Torniamo qui al famosissimo discorso della politica dei trasporti come convogliamento di iniziative *in loco*. Lei ha ragione quando dice che il meridione rischia, non per sua colpa, di diventare una palla di piombo nello sviluppo della nazione.

È questo il grosso problema per noi tutti, politici, sindacalisti e cittadini.

Noi abbiamo, parafrasando la frase di un grande uomo, la nostra nuova frontiera nel meridione e, a mio modo di vedere, quanto più riusciremo a risolvere questo problema, tanto più avremo fatto qualcosa di bene nel nostro paese.

CHIAPELLA, *rappresentante della CISL*. Rispetto alla prima domanda, relativa al modo con cui le organizzazioni sindacali si collocano nella regione, io riconfermo quanto ho detto in precedenza.

Nella nostra organizzazione il problema dei trasporti è stato predisposto, affrontato, studiato; ed è stato approvato un documento che adesso è al dibattito di tutte le strutture, com-

prese quelle locali. Una volta che verrà approvato nella sua globalità noi tenteremo di farne motivo di discussione e di unificazione con le posizioni delle altre organizzazioni sindacali.

Riguardo alla seconda domanda io non vorrei apparire pedante se ricordo che il problema dei trasporti nel Mezzogiorno non può prescindere, come problema di fondo, dal problema globale, e qui il discorso ricomincia: è il problema delle risorse e delle scelte. Se ad esempio dobbiamo fare autostrade in più secondo la politica di sviluppo nel paese e se è necessario che queste risorse vengano destinate al Mezzogiorno, vadano al Mezzogiorno.

Il problema va posto in questo quadro di scelte e politiche generali che interessano lo sviluppo economico di tutto il paese in forma equilibrata, con il superamento degli squilibri attualmente esistenti.

Quando affermiamo che i pilastri di una politica dei trasporti sono dati dalle infrastrutture, che sono scelte politiche, dalle gestioni e dalla normativa, deve essere così per tutto il paese, anche per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ringrazio gli interlocutori per il contributo prezioso che hanno recato alla nostra ricerca. Abbiamo oggi iniziato un dialogo con le organizzazioni sindacali, che ci auguriamo possa articolarsi ed arricchirsi in attesa di questo documento che, ci auguriamo, possa essere unitario delle tre confederazioni sindacali, per avere un punto di riferimento nel nostro lavoro.

**La seduta termina alle 20,45.**