

l'intervento di Granelli a Palazzo Marino

aprile 1965

ADEGUARE IL SISTEMA DEI TRASPORTI  
AL RITMO DI SVILUPPO DELLA CITTA'

La politica dei trasporti ~~è una politica che~~ trascende la pura dimensione aziendale : essa richiede grandi mezzi finanziari, soluzioni tecniche adeguate, distribuzione razionale delle localizzazioni produttive e residenziali, collegamenti precisi e coordinati su di una larga scala territoriale.

- 1 - LE CAUSE STRUTTURALI DELLA CRISI DEI TRASPORTI PUBBLICI  
DI UNA EQUA
- 2 - IL PROBLEMA ~~DELLA~~ RISTRUTTURAZIONE TARIFFARIA
- 3 - LE LINEE DI UNA NUOVA POLITICA DEL TRASPORTO A MILANO

~~PROPOSTA UNA CONFERENZA NAZIONALE PER LA  
MODIFICAZIONE DELLA LEGISLAZIONE~~

- 4 - UNA CONFERENZA NAZIONALE PER LA NUOVA LEGISLAZIONE

Signor Sindaco,  
Colleghi del Consiglio,

L'importanza e la complessità del problema dei trasporti pubblici in relazione all'intera vita cittadina e all'attività dell'Amministrazione Comunale richiedono un dibattito largo ed aperto ed una franca assunzione di responsabilità.

~~Non giova infatti una discussione prigioniera di rigidi schematismi che divide a priori la maggioranza dalle minoranze escludendo quella dialettica di opinioni che è essenziale alla stessa vita democratica.~~

~~Nei giorni il tentativo esclusivamente polemico di ingigantire talune perplessità esistenti in una maggioranza indiscutibilmente solidale nelle scelte di fondo compiute concordemente usate dalle opposizioni più per poter sciorinare politicamente la formula di centro-sinistra che non per indicare alternative concrete alla soluzione del problema dei pubblici trasporti nella nostra città.~~

Quello che conta, o perlomeno è auspicabile, è che la discussione in Consiglio Comunale serva a porre correttamente in rilievo le diverse posizioni, a motivare le scelte compiute, a migliorare nei limiti del possibile le stesse decisioni prese e - soprattutto - a sensibilizzare l'opinione pubblica cittadina sugli argomenti dibattuti.

Per questo va respinta pregiudizialmente la distinzione semplicistica tra chi vuole e chi non vuole l'aumento delle tariffe, che altera i

termini della discussione in corso, ed è doveroso collocare la precisazione del proprio punto di vista e la polemica su di un terreno più ampio e realistico.

E' infatti estremamente opportuno che il dissenso tra maggioranza e minoranza su di un problema così importante come quello della politica dei trasporti sia messo in evidenza in tutti i suoi aspetti anche per dare ai cittadini, che ne hanno il diritto, la possibilità di esprimere un giudizio obiettivo e sereno.

1)- Per comprendere le motivazioni delle scelte che la maggioranza di centro-sinistra ha compiuto nel tentativo di avviare un ciclo nuovo della politica del pubblico trasporto nella nostra città occorre rifarsi ad alcune sintetiche considerazioni preliminari.

E' noto che la crisi che investe il settore dei trasporti pubblici in Italia è una crisi di carattere generale che è venuta via via presentando, specialmente nei grandi centri urbani, aspetti e dimensioni sempre più preoccupanti. *che richiama*

~~Il riferimento polemico del collega Accetti alle situazioni esistenti in proposito a Torino ed a Bologna non investe solo le responsabilità attribuibili alle diverse formate politiche che presiedono all'amministrazione di quelle città, ma rappresenta l'indicazione precisa di~~ *ad altre città* problemi comuni la cui portata ~~urgente~~ *urgente* travalica i vari tipi di intervento che in condizioni politiche diverse hanno tentato di realizzare <sup>(ad esempio)</sup> le amministrazioni locali di *Torino e di Bologna - grandi e significativi centri urbani.*

Non è quindi colpa esclusiva del centro-sinistra, come amano specchio far credere i colleghi liberali, se in una città delle dimensioni di Milano il problema dei pubblici trasporti - che anche in altri paesi è stato af-

frontato e risolto con misure energiche e straordinarie - si pone in termini sempre più preoccupanti e difficili.

Esistono certo delle responsabilità specifiche dell'attuale maggioranza, ma esse vanno giudicate obiettivamente tenendo soprattutto conto <sup>(della crisi generale del settore e del)</sup> del grande ritardo con il quale, anche nella nostra città, si è posto il problema di un più stretto collegamento tra strutture di trasporto e sviluppo urbano, tra crescita della comunità e potenziamento del trasporto pubblico con riferimento al prevedibile incremento della domanda.

Il ritardo nel creare un efficiente sistema di trasporto pubblico e privato non porta con sé solo conseguenze di carattere temporale, ma rischia di compromettere e comunque rende più difficili e più costosi gli interventi che l'amministrazione deve realizzare in condizioni sempre meno favorevoli.

E' noto, infatti, che le infrastrutture del trasporto quando sono nelle condizioni di anticipare lo sviluppo urbano, o quanto meno di orientarlo, consentono un servizio efficiente e a costi minori per la comunità; mentre - all'opposto - uno sviluppo della rete di trasporto che insegue l'espansione a macchia d'olio della città difficilmente realizza un servizio efficiente e implica comunque costi notevolmente maggiori.

Chi può negare, ad esempio, che l'eliminazione dei "trams" dal centro ed una più larga sostituzione di essi con autobus avrebbe trovato il momento più favorevole <sup>subito dopo il periodo delle ricostruzioni?</sup> nell'immediato dopoguerra e in ogni caso prima che un forte livello di congestione rendesse estremamente problematica una simile operazione?

Chi può negare che si sono lasciati sfuggire <sup>momenti</sup> ~~periodi~~ indubbiamente meno svantaggiosi <sup>per gli utenti al fine di</sup> ~~dell'attuale~~ per una ristrutturazione tariffaria che avrebbe quanto meno ridotto, se applicata in precedenza, il carattere drammatico e ai limiti della rottura del deficit aziendale in atto ?

E ancora, chi può negare che il maggiore coordinamento tra linee extra-urbane, metropolitana e trasporto in superficie, in modo da realizzare con queste diverse componenti un sistema integrato ed efficiente, avrebbe consentito una strutturazione tariffaria meno disagiata e realmente compensatrice per l'utente ?

Può essere facile rispondere a questi interrogativi che si tratta di senno di poi, ma ciò non toglie nulla al fatto che i continui rinvii o gli interventi parziali sono tra le ragioni del deterioramento che ha portato alla situazione attuale.

Se ~~accanto~~<sup>insieme</sup> a queste osservazioni si ~~pone~~<sup>rileva</sup> poi ~~il motivo~~ che il ritardo registrato, per interventi che nelle più moderne città di altri paesi si sono realizzati decenni or sono, è stato accompagnato da una espansione urbanistica disordinata, da ingenti fenomeni di speculazione edilizia, da un progressivo accentuarsi della congestione, da un incremento notevole della domanda che ha via via trasformato il settore del pubblico trasporto in servizio comunitario e come tale contrastante con la logica dei criteri puramente aziendali, si ha un quadro realistico della gravità della situazione attuale e dell'urgenza di spezzare con coraggio la spirale della politica tradizionale in materia di trasporti.

E' in questo quadro che l'amministrazione comunale si trova, oggi, a dover compiere le proprie scelte e ad elaborare <sup>con i piedi per terra</sup> ~~un breve ed a lungo~~ ~~ga periodo~~ una politica adeguata, *nel breve e nel lungo periodo*.

Ma i condizionamenti, se ben si osserva, non si riferiscono solo all'eredità del passato. Essi coinvolgono in prospettiva anche la natura particolare del servizio che occorre assicurare alla città e la carenza degli strumenti a disposizione. Il carattere della domanda del pubblico trasporto è prevalentemente legato alle esigenze di spostamento dalla casa

al lavoro o alla scuola, e viceversa, e riguarda pertanto i cittadini a reddito fisso, i lavoratori, i ceti più popolari.

La risposta in termini di servizio a tale domanda non è più configurabile in termini aziendali, di costante equilibrio cioè tra costi e ricavi, ma diviene per forza di cose una risposta a carattere pubblico e come tale richiede un adeguato impegno da parte dell'amministrazione pubblica locale e nazionale.

La conseguenza pratica di questa affermazione è che la comunità non può sottrarsi all'obbligo, evidentemente doveroso <sup>per</sup> ~~in~~ una società democratica, di farsi carico degli oneri relativi alla creazione di un efficiente sistema di trasporti in cui trasporto pubblico e privato acquistino una dimensione coerente con la loro particolare natura. Le scelte non possono e non devono essere unilaterali. La necessaria priorità da riservare al pubblico trasporto, in considerazione della sua dimensione e delle sue caratteristiche sociali, non esclude ed anzi richiede, se la tendenza è quella di realizzare un sistema complessivamente efficiente ed economico, adeguate misure di redistribuzione del traffico che tengano conto della naturale incidenza del trasporto privato in una moderna comunità metropolitana. Non vi è dubbio che la crisi attuale è in gran parte riconducibile agli inconvenienti che si alimentano a vicenda a causa della sovrapposizione, in un sistema sostanzialmente caotico, dei flussi di traffico derivanti dall'uso dei mezzi pubblici e privati del trasporto cittadino.

In questa prospettiva la politica dei trasporti, pur trascurando per ora i rilevanti problemi di gestione del settore, è dunque una politica di respiro strutturale e richiede grandi mezzi, soluzioni tecniche adeguate, distribuzione razionale delle localizzazioni produttive e residenziali, collegamenti precisi e coordinati su di una larga scala territoriale. Essa è quin

di inconcepibile come politica aziendale di settore o di puro campanilismo cittadino.

Tale politica a largo respiro solleva subito, per chi ha responsabilità di governo della cosa pubblica e non può limitarsi alla denuncia ed alla critica, il problema degli strumenti operativi indispensabili e quello delle risorse finanziarie che ne consentano la pratica realizzazione. Anche qui le difficoltà sono note.

Per quanto riguarda il primo problema, quello degli strumenti, la crisi sempre più preoccupante dell'Azienda Trasporti Municipali costituisce un ostacolo rilevante all'avvio di una politica nuova nel settore. Il progressivo deficit dell'ATM che dal 1962 ad oggi ha registrato incrementi costanti, passando dai 6 miliardi ai 13, ai 18, sino a raggiungere alla previsione del 1965 che oscilla attorno ai 24 miliardi, è la prova più evidente delle difficoltà dell'azienda. Non è questo il solo elemento preoccupante. Si può anche dire che è pericoloso ridurre ai soli termini del deficit o del pareggio il discorso sull'azienda; la valutazione deve estendersi perciò all'analisi dei costi, all'aumento delle produttività, alla eliminazione delle inefficienze, al miglioramento del servizio sotto il profilo tecnico ed economico.

Ma la possibilità di affrontare organicamente tutti questi problemi, anche se si volesse prescindere dal volume degli investimenti richiesto dall'attuazione di significative trasformazioni aziendali, è strettamente connessa al superamento delle condizioni di precarietà e di crisi messe in evidenza da un deficit preoccupante e progressivo.

L'avvio a soluzione della crisi dell'ATM, che solleva problemi non puramente aziendali e quindi investe responsabilità più ampie, è dunque una esigenza preliminare se si vuole disporre di uno strumento adeguato, efficiente, rapido nelle sue trasformazioni, per l'attuazione di una nuova e moderna politica dei trasporti nella nostra città.

Per quanto riguarda poi il secondo problema, quello delle risorse finanziarie indispensabili, non sfugge ad alcuno la ripercussione che il deficit dell'ATM ed il volume degli investimenti richiesti dalla politica di adeguamento quantitativo e qualitativo della rete dei trasporti all'espansione cittadina hanno sulla finanza comunale.

Anche una grande città come Milano ha registrato in questi anni un progressivo aumento della rigidità del proprio Bilancio comunale. Il contrasto tra i bisogni da soddisfare anche in rapporto ad una forte domanda arretrata di servizi essenziali e mezzi reperibili all'interno dell'attuale sistema della finanza locale è ormai generalizzato e richiede una profonda revisione della legislazione vigente se si vuole affermare in concreto il fondamentale principio delle autonomie locali.

Se si escludono infatti le spese fisse previste dal Bilancio comunale, per loro natura incompressibili, e quelle relative al soddisfacimento di finalità istituzionali primarie, che le amministrazioni locali sono obbligate ad adempiere, i margini di indebitamento attraverso il ricorso alla finanza straordinaria appaiono sempre più ristretti.

D'altro lato le possibilità di incrementare il flusso delle entrate sono, nella maggioranza dei casi, piuttosto limitate e gli investimenti rivolti a realizzare opere di vasto respiro sono pertanto mantenuti al di sotto delle necessità reali. Se accanto a tutto ciò si richiama poi la incidenza del progressivo

deficit di importanti aziende municipali, che per quanto riguarda i trasporti ha raggiunto nel caso di Milano la dimensione di circa un quarto del Bilancio comunale complessivamente considerato, si ha una indicazione precisa delle difficoltà obiettivamente esistenti in materia di risorse finanziarie disponibili per operare efficacemente, ad esempio, in un settore strategico come quello dei trasporti pubblici.

Il discorso a questo proposito investe evidentemente problemi più generali, quali quelli delle Regioni, della finanza locale, della legge comunale e provinciale, dell'Ente regionale dei trasporti, che dovranno essere ripresi soprattutto in occasione di una discussione più anticipata possibile sul Bilancio di previsione in modo da richiamare su di essi l'attenzione del Parlamento e del governo, ma ciò non toglie però nulla al fatto che in attesa delle auspiccate riforme il quadro istituzionale entro cui deve operare che ha immediate e non rinviabili responsabilità amministrative è quello richiamato.

Le opposizioni, naturalmente, possono prescindere nella loro battaglia critica dal duro condizionamento della realtà, ma questo privilegio non esiste per la maggioranza che, pur sollecitando gli opportuni adeguamenti istituzionali, deve compiere ogni sforzo per conciliare le concrete possibilità d'intervento con i problemi da risolvere mantenendosi sul terreno della correttezza amministrativa e, quindi, dell'equilibrio del Bilancio comunale.

Chiedo scusa ai colleghi se mi sono soffermato troppo a lungo sui rapporti tra problema dei pubblici trasporti, considerato in sé con riferimento al ritardo di certi interventi e alla sua specifica natura di servizio d'interesse generale, e le difficoltà che obiettivamente esistono tanto sul piano degli strumenti operativi, quanto su quello delle limitate risorse finanziarie a disposizione.

In effetti, però, le osservazioni fatte costituiscono la necessaria premessa per valutare correttamente le scelte compiute dalla Giunta municipale in materia di politica dei trasporti.

2 - La prima scelta riguarda la ristrutturazione tariffaria. Tra le proposte formulate dalla Giunta essa è la più delicata e facilmente criticabile da parte delle opposizioni.

Perchè si è fatta questa scelta? Occorre anzitutto dire che la ristrutturazione tariffaria non si propone di creare un equilibrio tra costi e ricavi, che oltretutto sarebbe impossibile, ma tende a ripartire in modo più equilibrato l'onere del pubblico trasporto tra utenti e <sup>(contribuenti che non si avvalgono di tale servizio)</sup> ~~cittadini~~ realizzando, sotto il profilo tecnico, una semplificazione dei modi di riscossione che dovrebbe consentire anche una riduzione dei costi del servizio.

Si potrebbe quindi osservare che <sup>(l'aumento delle tariffe,</sup> non risolvendo il problema dell'equilibrio tra costi e ricavi, ~~l'aumento delle tariffe~~ costituisce un errore che espone al rischio, già sperimentato in precedenti occasioni, di scoraggiare ulteriormente l'uso del trasporto pubblico e di ridurre complessivamente la domanda. La tesi non è infondata in via di principio. L'amministrazione comunale, una volta stabilito che il servizio del trasporto riveste un significato di interesse generale, può benissimo assumersi l'onere di tale decisione fornendo tale servizio ad un prezzo inferiore al costo o, al limite, addirittura in forma gratuita. In questo caso, però, è necessario compiere scelte alternative all'uso della tariffa come strumento sia pure parziale di contenimento dell'onere del trasporto pubblico.

La legge consente di apporre a Bilancio sovvenzioni adeguate alle aziende di trasporto in modo da compensare le perdite derivanti da prestazioni sottocosto del loro servizio.

Quello che non è serio, invece, è il continuare nella cattiva abitudine di non compiere alcuna scelta e di perpetuare, aggravandola, la crisi in atto.

L'accumularsi di anno in anno di un sempre più rilevante deficit di gestione dell'ATM, che costringe la Amministrazione comunale ad effettuare anticipazioni sempre più cospicue nel corso dell'esercizio, dimostra che non si è provveduto ad integrare con sovvenzioni ricorrenti i minori ricavi aziendali derivanti dal tipo particolare di tariffe in vigore. Qualcuno osserva che la legge sulle municipalizzate consente, anzi obbliga, ad accendere mutui per sanare, a consuntivi approvati, i deficit delle aziende di trasporto.

Ma a parte la considerazione che anche i mutui si magano, con gli oneri relativi, è evidente che il ricorso alla finanza straordinaria per coprire deficit di gestione, che è cosa molto diversa dalla realizzazione di opere, riduce le possibilità di indebitamento dell'amministrazione locale e scarica, a mio avviso ingiustamente, sulle future generazioni il peso delle inefficienze attuali.

Quando poi il deficit, oltre che essere ricorrente, è delle dimensioni di quello dell'ATM la rigidità del Bilancio comunale rischia di divenire assoluta anche per la parte di finanza straordinaria e comprime fatalmente le già limitate possibilità in materia di investimenti.

Il piano inclinato lungo cui sono scivolato le amministrazioni di alcune importanti città è infatti riconducibile alla prassi irresponsabile di non combattere con i mezzi ordinari i deficit di gestione dei servizi forniti sottocosto per ragioni sociali o politiche.

Se si esclude, quindi, questa via non rimane altra possibilità che quella di contenere le spese, sacrificando cioè altri essenziali servizi, o aumentare le entrate imponendo cioè altri

sacrifici ai contribuenti,

Non si sfugge a questa logica. Per quanto riguarda poi la situazione milanese occorre notare che un inasprimento delle aliquote dei tributi comunali ha margini assai limitati, se non impossibili, e che il ricorso alle super-contribuzioni in materia di imposte di consumo, dato che l'applicazione delle aliquote massime a talune imposte minori procurerebbe un gettito trascurabile che si aggira attorno al miliardo, si presenta piuttosto oneroso e colpisce esso pure le classi popolari. Vi è poi il possibile ricorso ad una più estesa applicazione del contributo di miglioria, previsto dalla legge n.246, ma la natura particolare di questo tributo sconsiglia il suo impiego a copertura del disavanzo di esercizio dell'ATM e potrebbe invece essere dedicato, come suggerisce molto opportunamente l'Ilse in un suo studio, ~~per~~ <sup>al</sup> l'ampliamento degli impianti.

Dal punto di vista delle uscite la situazione non è più brillante. Se si tiene conto delle spese incompressibili, relative al personale, agli uffici, alla manutenzione, e del ritmo sostenuto degli investimenti connessi con l'attuazione degli obiettivi fissati dal piano quadriennale, in materia di abitazioni, di scuole, di opere pubbliche, cui dovrebbero aggiungersi gli impegni prevedibili nel campo delle strutture del pubblico trasporto, si può concludere che anche il contenimento delle spese presenta limitate possibilità o deve per forza di cose rivolgersi a settori di primaria importanza.

Ecco allora che la scelta di coprire il deficit di gestione dell'ATM in parte con la ristrutturazione tariffaria, in parte con un contributo da porre a carico del Bilancio comunale, e - infine - garantendo il massimo ricorso alla finanza straordinaria per sostenere un più adeguato ritmo di investimenti nel settore dei trasporti municipali, rappresenta una scelta responsabile

per quanto difficile essa possa presentarsi.

Il puro e semplice no alla ristrutturazione delle tariffe, soprattutto se non accompagnato dalle indicazioni delle scelte alternative, è un atteggiamento facile per chi si propone soltanto una funzione di critica; ma esso non è accettabile per chi ha l'obbligo di assumere le responsabilità connesse con l'esercizio del governo della cosa pubblica.

Circa il modo concreto con cui ristrutturare le tariffe vi possono essere opinioni diverse. L'abolizione o meno delle tariffe preferenziali, la misura della tariffa unica, i modi di applicazione della tariffa a tratte, coinvolgono un giudizio tecnico e politico sui vari sistemi che la Giunta ha attentamente valutato nell'elaborare le proposte concrete che sono state presentate al Consiglio comunale. Forse sarebbe stata preferibile una discussione aperta a possibile suggerimenti o ad eventuali modifiche in questa materia, fermo restando la scelta <sup>dell'aumento e</sup> della ristrutturazione, ma la Giunta ha <sup>invece</sup> ritenuto concordemente di escludere tale procedura anche in relazione alla richiesta di non avviare la discussione senza la presentazione formale della delibera e noi non possiamo che rispettare le prerogative della Giunta stessa. Quello che ci <sup>soprattutto</sup> preme raccomandare è <sup>come più</sup> attenta considerazione dei modi di applicazione della tariffa a tratte, che ha sollevato in molti ambienti fondate perplessità, sia per quanto riguarda un aggravamento eccessivo dell'onere per certi utenti, sia per ciò che si riferisce alla necessità di incentivare specialmente in talune ore della giornata l'uso del pubblico trasporto.

Del resto tale raccomandazione, che sarà oggetto di un preciso ordine del giorno presentato dai gruppi della maggioranza, è perfettamente coerente con il principio del mandato alla Giunta per stabilire, in materia di tariffe a tratta, tempi e modi della loro applicazione.

E' tuttavia chiaro che nel momento in cui si chiede agli utenti un particolare sacrificio, attraverso una ristrutturazione tariffaria che solo parzialmente riduce il deficit aziendale, l'Amministrazione comunale ha l'obbligo di dimostrare analogo impegno nel contenere le spese superflue, nel chiamare i contributi tutti a secondo la scala delle loro possibilità a partecipare allo sforzo comunale, nel fissare a carico del Bilancio gli oneri che l'amministrazione stessa, insieme con gli utenti, si assume per spezzare la disastrosa spirale del disavanzo di gestione dell'ATM.

Ma la ristrutturazione tariffaria richiede una ulteriore considerazione. L'aumento delle tariffe può anche non far raggiungere gli obiettivi di riequilibrio finanziario che ci si propone. Potrebbe addirittura essere controproducente, come in parte dimostrano gli aumenti precedenti, se non risultasse concretamente accompagnato da misure rivolte ad aumentare l'efficienza del servizio.

E' noto infatti che un aumento della tariffa a parità di prestazione del servizio comprime ulteriormente la domanda e diminuisce complessivamente il numero degli utenti. Il fenomeno trascina con sé nuovi aumenti di costi, più marcate insufficienze aziendali, un peggioramento del servizio che trasferisce parte della domanda sul trasporto privato aumentando la congestione e diminuendo la velocità commerciale del mezzo pubblico.

Non si può dimenticare che in altri paesi si è proceduto in modo addirittura rovesciato diminuendo cioè le tariffe, migliorando soprattutto sotto il profilo della rapidità il servizio, e ottenendo con l'aumento della domanda la possibilità contenere e ridurre sensibilmente il deficit aziendale.

Questo significa che se la nuova politica dei trasporti dovesse ridursi ancora una volta ad un puro e semplice aumento delle tariffe l'operazione di profilerebbe, sin da ora, come nettamente negativa.

Si potrebbe addirittura dire che l'unica motivazione valida per l'aumento tariffario non è quella di contribuire al pareggio della gestione aziendale, insieme con il concorso dell'Amministrazione comunale, ma è quella di non compromettere un equilibrio economico che è indispensabile per impegnare ingenti risorse finanziarie in interventi di tipo strutturale e tecnico nel settore del trasporto.

Molte delle critiche rivolte all'aumento delle tariffe, se questo atto è fine a se stesso, sono fondate e condivisibili; esse possono invece essere respinte se la ristrutturazione tariffaria si colloca subito, non in un incerto avvenire, nel quadro di una diversa politica del trasporto pubblico.

3 - In tale politica rientrano i problemi della riorganizzazione aziendale dell'ATM, gli interventi a breve periodo tendenti a difendere il trasporto pubblico rispetto a quello privato soprattutto sul piano della viabilità, gli interventi a lungo periodo rivolti alla creazione di un sistema efficiente e integrato nelle sue diverse componenti urbane, extra-urbane e sotterranee.

Per quanto riguarda i problemi della riorganizzazione dell'ATM occorre superare i limiti di una visione puramente aziendalistica, astratta anche se valida, che sembrano avere come unica preoccupazione i colleghi liberali. Ci sono, certamente, inefficienze da superare attraverso una diversa struttura tecnica, un migliore utilizzo del personale, la riduzione di taluni costi, la

attuazione di misure - quale quella ad esempio della introduzione dell'agente unico - destinate ad aumentare complessivamente la produttività aziendale. Ma tutti questi problemi non si risolvono con la brillante scorciatoia del ricorso alla consulenza di società specializzate in organizzazione aziendale. Nessuno nega la utilità degli studi come premessa ad un disegno organico di riorganizzazione interna; tuttavia non può sfuggire il carattere determinante delle condizioni generali, tecniche e di mercato, in cui una impresa si trova ad operare con scopi di pubblica utilità e non di profitto.

L'esistenza del caos viabilistico, o di una linea metropolitana unica e come tale insufficiente a decongestionare, una volta risolti razionalmente i problemi dei trasbordi e dei parcheggi, il traffico di superficie, o - ancora - l'obbligo di estendere a costi altissimi il servizio del trasporto in quartieri periferici a rimorchio di una espansione urbanistica disordinata, rappresentano fattori non imputabili direttamente all'azienda municipale, ma non vi è dubbio che essi incidano e fortemente sul tipo di prestazioni assicurate e sull'andamento della gestione aziendale. Il problema è dunque più ampio della pura e semplice riorganizzazione dell'azienda e si collega strettamente, nelle sue stesse possibilità di soluzione, con la politica dei trasporti che l'Amministrazione comunale è in grado di realizzare.

Non vi sono, infatti, decisioni di rilievo riguardanti l'attività dell'ATM che non si ricolleghino a scelte e a responsabilità dell'Amministrazione comunale.

Quello che bisogna in ogni modo evitare è il palleggio delle responsabilità. E' urgente realizzare un collegamento stretto tra Amministrazione Comunale e Commissione Amministratrice della Azienda, nel massimo rispetto delle competenze reciproche, nel

ricorrendo se fosse necessario a forme eccezionali di intervento. La costituzione di un Assessorato per i trasporti è un passo positivo in questa direzione, ma la sua esistenza non esaurisce i temi del coordinamento. Essi rivestono una importanza ed una urgenza del tutto particolari.

Il completamento della Commissione Amministratrice, che versa in una situazione di crisi a causa delle dimissioni di alcuni membri, va pertanto affrontato al più presto in relazione anche al non più procrastinabile processo di unificazione dell'ATM con la MM, ma va ~~al~~ <sup>al</sup> tempo stesso respinto il tentativo di attribuire ogni colpa a chi è rimasto al suo posto di responsabilità in condizioni di estrema difficoltà dimenticando invece quelle di chi ha scelta la facile via del disimpegno <sup>personale</sup>. In ogni caso non sono accettabili giudizi unilaterali sul comportamento della Commissione Amministratrice che ignorino la parte di responsabilità attribuibile negli ultimi anni alla stessa Giunta municipale.

Non vi è alcun significato polemico in questa precisazione. Si tratta di una doverosa risposta a taluni interventi inutilmente polemici, fatti anche in questa sede, che non esclude peraltro la piena disponibilità <sup>alla Democrazia Cristiana</sup> per risolvere al più presto, in forma corrispondente agli accordi sottoscritti all'atto della formazione della maggioranza, il delicato problema della Commissione Amministratrice.

Ma al di là di questo doveroso adempimento, e in vista dello svolgimento di una impegnativa politica dei trasporti, sarebbe estremamente opportuno che l'Assessore competente informasse periodicamente il Consiglio sull'attività dell'ATM per mettere in rilievo gli sforzi di riorganizzazione posti in atto e dar così modo di individuare le eventuali responsabilità, il mantenimento

degli impegni assunti, l'esistenza o meno del necessario coordinamento. In questa sede il discorso sull'efficienza dell'azienda potrà essere ripreso con sistematicità e con maggiori cognizioni di merito.

Accanto alla riorganizzazione aziendale vi è infine da richiamare, con il rilievo adeguato, la politica breve e a lungo periodo che l'Amministrazione comunale è impegnata a svolgere nel settore dei trasporti.

La relazione presentata in proposito all'Assessore Giambelli è abbastanza ricca di indicazioni sia per il breve che per il lungo periodo, ma essa pare tuttavia carente o per lo meno non ancora ben definita nella visione generale di un efficiente sistema dei trasporti milanesi, nella scelta delle priorità, nella individuazione dei mezzi finanziari e dei tempi tecnici d'attuazione. E' senz'altro utile richiamare le molte cose da fare in materia di viabilità e di traffico, come nella realizzazione di rapide ed estese strutture di trasporto pubblico, cominciando dalla metropolitana, ma la coscienza di tutto ciò non è ancora la indicazione di una politica dei trasporti adeguata alle possibilità operative dell'Amministrazione comunale.

E' evidente, tanto per fare un esempio, che il livello degli investimenti, la destinazione specifica di essi, il loro rapporto con le altre spese comunali, rappresentano il solo metro di misura della concreta volontà di operare con vincoli precisi nel campo dei trasporti. Basta del resto pensare alla dimensione dell'impegno finanziario per il completamento della rete della metrò, *che è* circa 150 miliardi se sono fondate certe indiscrezioni giornalistiche, per avere una idea concreta del volume di risorse finanziarie indispensabili per una politica a respiro strutturale e

reperibili, oltre che attraverso l'impegno dei mezzi disponibili nei prossimi esercizi, anche attraverso lo spostamento del tempo di altre opere <sup>di grande vitalità</sup> forse di maggiore prestigio ma certamente meno urgenti.

E' proprio per questa ragione che la maggioranza ha stabilito di impostare il prossimo piano pluriennale, quello relativo al quinquennio 1965-69, tenendo prevalentemente conto del problema dei trasporti. In questo ambito gli impegni possono essere definiti con maggiore precisione, ma in attesa di indicazioni ufficiali in materia non può mancare un più preciso richiamo agli impegni concreti per la Giunta, nel momento in cui propone la ristrutturazione tariffaria, si assume per dare l'avvio ad una politica generale che sia veramente risolutiva.

Per questo, e allo scopo di evitare interpretazioni equivoche, potrebbe essere opportuno che il Sindaco o gli Assessori competent, riaffermassero, alla fine della discussione e prima del voto, l'impegno chiaro e preciso della Giunta a considerare l'adeguamento delle tariffe, <sup>volontà di</sup> la riorganizzazione dell'Azienda, <sup>l'attuazione di</sup> ~~il~~ più urgenti provvedimenti di traffico, <sup>l'impegno per</sup> (la dimensione, le scadenze ed i tempi degli investimenti, come aspetti complementari di <sup>un'unità</sup> ~~una~~ politica tendente a mobilitare l'intera comunità e non solo gli utenti nella soluzione del decisivo problema dei trasporti. La richiesta non si riferisce tanto alle assicurazioni tecniche, sempre possibili quando si entrerà nel merito dei singoli provvedimenti, quanto alla volontà politica necessaria per non fermarsi ancora una volta ad un puro aumento ~~delle~~ tariffe che renderebbe la crisi del trasporto pubblico nella nostra città definitiva e inarrestabile.

E' tuttavia chiaro che il problema del pubblico trasporto -  
come abbiamo già osservato - non è <sup>completamente</sup> ~~semplicemente~~ risolvibile attra-  
verso una politica esclusivamente locale e all'interno dell'at-  
tuale quadro legislativo e finanziario, anche perchè la dimensione  
ottima <sup>di un sistema efficiente e integrato</sup> ~~travalcava~~ i confini della città. Occorre quindi richia-  
mare al più presto l'attenzione del Parlamento e del Governo ~~si~~ <sup>per</sup>  
~~realizzare~~ un assetto ~~finanziario~~ <sup>istituzionale</sup> e finanziario più ade-  
guati. A tale scopo mi permetto avanzare la proposta formale che  
il Comune di Milano, d'intesa con le grandi città interessate al  
problema, si faccia promotore di una Conferenza nazionale sui pro-  
blemi del pubblico trasporto che non abbia un carattere di acca-  
demia, ma discuta e presenti proposte concrete, quali ad esempio  
la creazione dell'Ente regionale e l'individuazione del fabbisog-  
no finanziario relativo, rivolta a sostenere e a collocare in un  
quadro più ampio gli sforzi compiuti dalle amministrazioni locali  
in questo settore.

nè si riduca alla solita richiesta di sgravi fiscali o di contributi

, attraverso la  
presentazione  
di un ordine  
del giorno sottoscritto  
anche da colleghi  
di altri gruppi,