

(N. 280-A)
Resoconti X**BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1977****ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI**

(Tabella n. 10)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

SEDUTA DI MARTEDI' 9 NOVEMBRE 1976

PRESIDENTE Pag. 457, 463, 471
 CARRI (PCI) 464, 465, 467 e *passim*
 FOSSA (PSI), relatore alla Commissione . 458, 461
 GUSSO (DC) 469
 RUFFINI, ministro dei trasporti . . 461, 465, 467
 e *passim*

SEDUTA DI GIOVEDI' 11 NOVEMBRE 1976

PRESIDENTE Pag. 471, 473, 481 e *passim*
 BAUSI (DC) 489, 513
 CARRI (PCI) 490, 496, 512 e *passim*
 CEBRELLI (PCI) 481, 512
 CROLLALANZA (MSI-DN) . . 488, 492, 495 e *passim*
 GUSSO (DC) 492, 498, 503 e *passim*
 LIGIOS (DC) 483, 485, 523 e *passim*
 MELIS (Sin. Ind.) 473, 476, 477 e *passim*
 OTTAVIANI (PCI) 501, 503, 504
 PISCITELLO (PCI) 485, 487, 488 e *passim*
 PITRONE (Misto [PRI]) 476, 504, 529
 RUFFINI, ministro dei trasporti . . 471, 476, 477
 e *passim*
 SANTONASTASO (DC) 495
 SEGRETO (PSI) 471, 528
 SGHERRI (PCI) 477, 480, 481 e *passim*

SEDUTA DI MARTEDI' 9 NOVEMBRE 1976

Presidenza del Presidente TANGA

La seduta ha inizio alle ore 18,10.

GUSSO, f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 (280), approvato dalla Camera dei deputati

— **Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (Tabella n. 10)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, approvato dalla Camera dei deputati — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

Prego il senatore Fossa di riferire alla Commissione sul predetto stato di previsione.

F O S S A, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, in assenza del Piano nazionale trasporti e in attesa di conoscere il Piano poliennale delle Ferrovie dello Stato, mi sembra indispensabile iniziare un esame del bilancio di previsione per il 1977 mettendo subito in evidenza l'estrema difficoltà che da anni, vorrei dire da sempre, si incontra per una lettura critica del bilancio stesso.

Ciò particolarmente a causa della disorganica e irrazionale distribuzione esistente nelle competenze in materia di trasporti, sia orizzontalmente, tra diversi Ministeri di indirizzo e di intervento, sia verticalmente, soprattutto da quando è intervenuto ed è cresciuto lo spazio attribuito in materia alle Regioni.

Anche in questo settore, così importante per l'economia del Paese, le competenze riservate all'Amministrazione centrale e quelle riconosciute, per legge o di fatto, ad enti, istituzioni, aziende attraverso un sempre più ampio e democratico processo di decentramento, si sono andate sempre più sovrapponendo e aggrovigliando fino a costituire un quadro organizzativo completamente da rivedere, semplificare, razionalizzare, sulla base di criteri politici ed economico-sociali capaci di tradurre nei fatti esigenze di autonomia e di decentramento dei livelli di decisione, che, se soddisfatte, coerentemente e rapidamente permetteranno di superare difetti di burocratizzazione, gli sprechi, le remore tecniche e organizzative da sempre esistenti.

Si tratta, perciò, di riconoscere e porre con forza un preliminare problema di riorganizzazione settoriale della macchina dello Stato, cioè degli istituti e degli enti che, in concreto, ne rappresentano ed esprimono l'attività.

La situazione attuale è ben lontana da necessari livelli di razionalità; tant'è che lo stato di previsione della spesa per il 1977 del Ministero dei trasporti non rappresenta altro — malgrado la denominazione onnicomprensiva del Ministero stesso — che una parte assai limitata dell'intervento statale in un settore così importante della vita economica e sociale del Paese: per un quadro com-

pletivo sarebbe necessario collegare anche le previsioni di spesa dei bilanci della Marina mercantile, dei Lavori pubblici e soprattutto del Ministero del tesoro, in cui sono iscritti i fondi dei piani pluriennali e delle leggi in corso di approvazione e fare riferimento anche al bilancio del Ministero delle partecipazioni statali per la parte che interessa i trasporti marittimi ed aerei e una quota rilevante delle costruzioni autostradali, nonché alle previsioni di spesa della Cassa per il Mezzogiorno.

È questo un compito che fuoriesce dai limiti della presente relazione e che, d'altra parte, non fornirebbe indicazioni significative e conclusive sulla politica svolta nel settore, data la diversa natura dei singoli interventi, che in alcuni casi si traducono nella assunzione di nuovi investimenti, in altri nella copertura delle spese già avvenute in passato.

Proprio per tener conto di una precisa esigenza di adeguata conoscenza degli sforzi che si svolgono nel settore dei trasporti in rapporto ai benefici che si possono attendere, è stata da tempo prevista la predisposizione di un conto nazionale annuale dei trasporti che sarebbe, a mio giudizio, la guida indispensabile per un esame del bilancio dello Stato, mentre per la fine del 1976 è prevista la conclusione del piano generale dei trasporti a cura dell'apposito sottocomitato istituito nell'ambito del CIPE. Nelle more dell'acquisizione di tali documenti, l'analisi di spesa dei singoli dicasteri rappresenta più un atto dovuto che un adempimento utile alla impostazione e realizzazione di una chiara politica del settore. Volendo, comunque, inquadrare il bilancio di previsione del Ministero dei trasporti in una prospettiva più ampia, è opportuno ricordare che, dall'allegato del bilancio di previsione dello Stato per il 1977 presentato dal Ministro del tesoro e dal Ministro del bilancio, si desume che al settore dei trasporti (escludendo le poste e le telecomunicazioni) sono destinati 4.043,5 miliardi di lire, con un aumento del 22,7 per cento rispetto alle previsioni per il 1976 (3.295 miliardi di lire). Tale incremento è inferiore all'espansione generale prevista

per la spesa dello Stato (+ 26,7 per cento), il che rende ancor più precaria la posizione del settore che assorbe una percentuale inferiore al dieci per cento delle spese dello Stato (8,8 per cento), malgrado l'indubbia importanza del settore stesso nella vita economica e sociale del Paese.

Passando ora all'esame pur di largo dettaglio degli stanziamenti del Ministero dei trasporti, si può ricordare che tale bilancio contempla un complesso di spese di 391,3 miliardi di lire, con un incremento del 15,8 per cento rispetto allo stato di previsione per l'anno 1976 (337,9 miliardi di lire). Tale aumento appare chiaramente inferiore alle valutazioni di massima sul prevedibile aumento generale dei prezzi nel 1977; il che significa che, in termini reali, le spese facenti carico al bilancio del Ministero subiranno una contrazione più o meno lieve a seconda del ritmo che registrerà il processo inflazionistico.

Considerando separatamente l'andamento delle spese correnti da quelle in conto capitale, si può constatare che per le prime è prevista una espansione, in termini monetari, più contenuta (da 289,4 miliardi a 328,3 miliardi di lire, con un aumento del 13,4 per cento) mentre le spese d'investimento (o in conto capitale) si accresceranno (sempre in valori correnti) del 29,6 per cento, passando da 48,9 miliardi a 63,5 miliardi di lire. Si deve concludere che se l'aumento dei prezzi non registrerà andamenti eccezionalmente elevati, le spese di investimento conosceranno una certa espansione in termini reali, contrariamente a quanto avverrà, in ogni caso, per le spese correnti.

Malgrado il più favorevole sviluppo previsto per il 1977, le spese in conto capitale resteranno una percentuale assai modesta delle spese facenti capo al bilancio del Dicastero (16,2 per cento nel 1977, contro il 14,5 per cento previsto per il 1976).

L'elevata incidenza delle spese correnti continuerà ad essere, quindi, una caratteristica fondamentale degli stanziamenti in bilancio.

Considerando più da vicino le diverse poste delle spese correnti previste nel bilan-

cio, non si può fare a meno di notare che una così rilevante percentuale di spese di pura erogazione non è dovuta solo all'entità delle spese di personale o di funzionamento dei servizi ministeriali, ma ad interventi (sovvenzioni, spese di esercizio per gestioni dirette, sussidi integrativi di esercizio) in favore di ferrovie, tranvie extraurbane, filovie extraurbane, autolinee non di competenza delle Regioni, servizi di navigazione interna o lacuale non di competenza delle Regioni. Il totale delle somme trasferite per le suddette voci di spesa raggiunge i 279,7 miliardi di lire nella previsione del 1977 (contro i 251 miliardi previsti per il 1976), con una incidenza dell'85,3 per cento rispetto al totale delle spese correnti previste per il 1977 e del 71,5 per cento sul complesso degli stanziamenti del bilancio del Ministero sempre per il 1977.

Proprio per ribadire ancora una volta la impressione che il bilancio dello Stato è spesso strumento di difficile lettura e di ancora meno agevole interpretazione, non si può fare a meno di segnalare che in appena tre capitoli di spesa (dal n. 1652 al n. 1654) è concentrato l'85 per cento delle spese correnti del Ministero, senza che si possa individuare la precisa destinazione anche territoriale delle spese, mentre svariati altri capitoli si dilungano ad indicare le spese minori, talvolta di importi di due, tre milioni o inferiori al milione di lire.

Altri 9,9 miliardi di lire (tre per cento del totale delle spese correnti) riguardano alcuni trasferimenti nel campo dell'aviazione civile su cui sarebbe desiderabile avere maggiori notizie al di là della sintetica descrizione dei rispettivi capitoli (dal 2154 al 2156).

Citeremo, per tutti, i contributi e le osservazioni ad enti e istituti nazionali ed internazionali ed a privati per attività in favore dell'aviazione civile (capitolo 2154 con una spesa di 2,7 miliardi di lire) e i contributi e le sovvenzioni a società di navigazione aerea per l'esercizio di servizi aerei interni a lungo raggio (capitolo 2155 per una spesa di 4 miliardi lire).

Ove si tolgano le diverse poste di trasferimenti finora indicate e le poste minori, le

spese correnti del bilancio del Ministero superano di poco i 40 miliardi (40.410,6 milioni di lire), con un aumento del 24,3 per cento rispetto alle previsioni del 1976 (32,5 miliardi di lire). Distinguendo le suddette spese correnti nelle grandi rubriche risultanti dallo stesso bilancio 1977, si evidenziano le spese per i servizi della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, le spese per i servizi dell'aviazione civile, le spese per i servizi di coordinamento e gli affari generali.

Le spese per i servizi generali sono previste in 1.399,4 milioni di lire, con un aumento del 16,3 per cento rispetto alle previsioni per il 1976 (1.202,6 milioni di lire): gran parte di tali spese è rappresentata dai trattamenti provvisori di pensione (1.097,8 milioni di lire).

Le spese per i servizi della motorizzazione civile ascendono globalmente a 25,3 miliardi di lire, con un incremento del 17,6 per cento rispetto alle previsioni del 1976 (21,5 miliardi di lire): la parte più rilevante dello stanziamento concerne le spese di personale e di ufficio per lo svolgimento dei servizi.

La spesa per i servizi dell'aviazione civile è prevista per il 1977 nell'ordine di 13,7 miliardi di lire con un incremento del 44,8 per cento rispetto al 1976 (9,5 miliardi di lire); tale aumento è il più rilevante fra quelli riscontrati rispetto all'esercizio precedente e riguarda sia le spese di personale e di funzionamento dei servizi (previste per il 1977 in 7,7 miliardi di lire) sia le spese di mantenimento degli aeroporti e di acquisto e manutenzione delle attrezzature mobili e dei servizi aeroportuali (6 miliardi di lire in totale).

Per quanto concerne le spese per i servizi di coordinamento ed affari generali, non si può non rilevare che esse (446,5 milioni con un aumento del 35,5 per cento nei confronti del 1976) appaiono inadeguate rispetto ai compiti di studio, di programmazione, di direttiva che devono essere svolti dalla Direzione competente.

Passando all'esame degli stanziamenti in conto capitale, si deve notare innanzitutto

che essi riguardano, su un totale di 63,4 miliardi, per 20,3 miliardi di lire, interventi per la costruzione delle ferrovie metropolitane (soprattutto nella città di Roma); per 10,5 miliardi di lire, interventi per la realizzazione di opere aeroportuali; per 25 miliardi di lire, spese per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie suburbane (Nord Milano, Circumvesuviana ecc.); per 4,5 miliardi di lire, investimenti nel campo delle gestioni dirette di ferrovie, tramvie extraurbane, servizi navigazione lacuale; per 3,1 miliardi di lire, la realizzazione di impianti dei servizi della motorizzazione civile ed altre attrezzature.

Risulta evidente la notevole frammentarietà degli interventi nei diversi settori: è indicativo di ciò il fatto che i poco più di dieci miliardi destinati agli aeroporti in aggiunta al piano aeroportuale dovrebbero interessare un numero elevato di aeroporti grandi e piccoli, alcuni dei quali di nuova realizzazione (Firenze, Agrigento).

L'esame del bilancio del Ministero dei trasporti non può limitarsi però ai dati qualitativi ma deve tener conto degli aspetti qualitativi e delle problematiche dei singoli servizi.

Pur dovendo contenere, per ragioni di tempo, la trattazione sembra necessario ricordare alcune esigenze.

Per quanto riguarda i servizi della motorizzazione civile risulta indispensabile una definizione del modello organizzativo ottimale.

Al convegno di Stresa il ministro Ruffini ha avanzato l'ipotesi di affidare ad un'azienda autonoma dello Stato la gestione di tali servizi, mentre è indubbio, a mio avviso, che funzioni tipiche delle competenze dello Stato debbano continuare ad essere svolte dallo Stato stesso.

Si impone, piuttosto, un aumento, criticamente selettivo ma congruo, degli organici della direzione della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, anche a seguito della riforma dell'autotrasporto merci.

Esaminando la politica svolta e le proposte di bilancio riguardo al settore delle Ferrovie concesse, si deve osservare che, in sede di elaborazione del Piano generale dei

trasporti, dovrà prima di tutto essere precisato il « ruolo » che a tali concessioni potrà essere riconosciuto. È comunque necessario che le concessioni riescano ad operare con un minimo di redditività, avviando in concreto un processo di rinnovamento per superare le attuali condizioni di obsolescenza.

A tal fine mi paiono insufficienti gli stanziamenti previsti, 180 miliardi, mentre sarebbe auspicabile incominciare ad utilizzare materiali, mezzi di trazione e sistemi di automazione della sicurezza, complessi costosi certo, ma in grado di incidere effettivamente sul problema del ripiano dei disavanzi aziendali, problema che per le concessioni si pone con maggiore forza, che per l'Azienda di Stato, visto che la mancanza di adeguati investimenti pregiudica la stessa qualità, quantità e sicurezza dei servizi offerti.

Anche per quanto riguarda le gestioni governative gli stanziamenti del bilancio 1977, particolarmente quelli previsti in conto patrimonio, sembrano del tutto inadeguati, per cui si renderà inevitabile ricorrere al credito ordinario, appesantendo ulteriormente i risultati economici dei singoli esercizi.

Uguale discorso può essere fatto circa lo stato di fatto e le prospettive del sistema idroviario, soprattutto se si vogliono perseguire finalità di inserimento della rete navigabile italiana in quella europea, pur con i limiti che tale inserimento potrà incontrare, in termini geo-economici e anche politici, soprattutto dopo anni di tentativi ed esordi di programmi, disorganici e tra loro concorrenti.

Quanto all'aviazione civile va ricordato che, pur tenendo conto dello stanziamento di 240 miliardi per gli interventi urgenti da attuare negli aeroporti aperti al traffico, le cifre stanziare in bilancio risultano a dir poco irrisorie.

Fin dal 1951, un'apposita commissione parlamentare di indagine e studio prese in esame il problema dello sviluppo di questo settore, mentre nel 1972 il rapporto elaborato e presentato dal Comitato Lino, aveva messo in evidenza la persistente necessità di un profondo adeguamento del sistema eropor-

tuale alle esigenze sempre crescenti della aviazione commerciale.

Anche in questo settore, purtroppo, a distanza di anni, possiamo soltanto evidenziare l'inadeguatezza della rete aeroportuale, con grave e crescente pregiudizio per il regolare svolgimento dell'attività aerea da parte di tutti i vettori.

È certo, comunque, che la dimensione del problema richiede interventi ed impegni finanziari, che possono essere sostenuti soltanto dallo Stato. L'assenza di un'organica azione di Governo, anche soltanto per quel che riguarda il coordinamento tecnico-economico e amministrativo delle varie Compagnie nazionali ed internazionali, ha infatti determinato e continuerà a determinare conseguenze negative perfino nei confronti degli sforzi intesi, a tutti i livelli, a restituire economicità ai servizi.

Del resto, se nel passato decennio non si è saputo affrontare gli effetti indotti dal vertiginoso aumento della domanda, non è stato neppure predisposto e iniziato un organico programma di adeguamento delle strutture, dell'organizzazione generale del settore alle esigenze di continuo incremento.

Il problema è anche qui di mezzi e di capacità di gestione, ma è probabilmente necessario concentrare tutti gli sforzi finanziari possibili su pochi aeroporti, cioè solo su quelli che hanno già conseguito soglie di traffico che ne giustificano l'esistenza.

Risulta comunque indispensabile far sì che il piano dei mille miliardi all'esame del CIPE sia rivisto nella sua globalità, al fine di ottenere che la quota di 515 miliardi posta a carico degli enti locali venga al più presto trasferita a carico del bilancio statale, tenuto conto della grave situazione in cui si trovano questi enti.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*.
Per quanto riguarda il piano degli aeroporti, le faccio presente che esso è già stato ritirato dal CIPE appunto per poterlo riesaminare.

F O S S A, *relatore alla Commissione*.
Ne prendo atto. A questo proposito, comun-

que, per una rapida ed efficiente realizzazione di tali obiettivi, altrettanto indispensabile appare la ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile, sia attraverso l'istituzione di un'apposita direzione delle gestioni aeroportuali, sia mediante un decentramento periferico basato su Circostrizioni aeroportuali regionali o interregionali, l'adeguamento degli organici del personale e l'istituzione di un Comitato di coordinamento tra organi preposti all'aviazione civile e organi preposti a quella militare.

Il bilancio di previsione per il 1977 ha, come è noto, in allegato le previsioni di entrate e di spese dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il bilancio dell'azienda chiude con un disavanzo totale di 1.403 miliardi, di cui 1.200 miliardi afferenti alle spese correnti e 203 miliardi alle spese di investimento, mentre nel 1976 era previsto un disavanzo di 1.043 miliardi di cui 958 miliardi di parte corrente.

L'enorme disavanzo di parte corrente che deriva dal divario crescente tra entrate e spese di esercizio ripropone per l'azienda delle ferrovie dello Stato; il contrasto fra, da una parte, le finalità pubbliche, quindi sociali, che devono essere comunque salvaguardate e perseguite, dall'altra le esigenze aziendali, che impongono l'adeguamento delle tariffe a costi, l'individuazione delle duplicazioni di funzioni, l'accertamento dei compiti d'istituto e di quelli di fatto.

A questo proposito, soltanto una analitica e precisa individuazione degli « obblighi di servizio pubblico » potrebbe incominciare ad assumere significato, poichè tali obblighi nel corso degli anni sono andati crescendo, senza una contemporanea, sistematica e permanente revisione dei motivi e delle cause, che gli obblighi stessi avevano di volta in volta nel tempo giustificato.

Il notevole disavanzo delle ferrovie dello Stato è andato crescendo malgrado l'aumento, negli ultimi anni, degli interventi per il potenziamento del trasporto ferroviario. È vero peraltro che, mentre i diversi « piani pluriennali » prevedevano l'impiego complessivo, tra il 1967 e il 1980, di più di 3.500 miliardi, alla metà di quest'anno, risultavano

appaltati lavori o forniture per meno della metà (poco più di 1.700 miliardi).

Ciò significa che, mentre è ormai trascorso più dei due terzi del tempo disponibile, si è riusciti ad utilizzare soltanto la metà dei mezzi finanziari disponibili, con una sproporzione, a mio giudizio assai rilevante, tra effettiva capacità di spesa e finanziamenti utilizzabili, da determinare un ingentissimo accumulo di residui passivi e, quel che più conta, da abbassare notevolmente la redditività aziendale e generale degli investimenti prestabiliti.

È questo un fenomeno che, da tempo, costituisce un punto centrale, uno tra i problemi fondamentali da affrontare e risolvere, prima di procedere a qualsiasi massiccio intervento, specie di natura programmatica, così come ci si sta apprestando a fare col nuovo piano poliennale. In merito a tale piano, che è stato recentemente esaminato dal consiglio di amministrazione dell'Azienda ferroviaria, i sindacati del SFI-SAUFI-SIUF hanno fatto rilevare, con una nota del 3 novembre, che il piano stesso è stato predisposto con l'assoluta mancanza degli indispensabili quadri di riferimento: il piano economico nazionale e il piano generale dei trasporti che, nell'ordine, avrebbero dovuto collocarsi a monte dei vari piani di settore e, quindi, anche di quello ferroviario.

Il piano ferroviario prevede, pertanto, lo sviluppo del mezzo ferroviario senza considerare adeguatamente i contraccolpi e i condizionamenti negli altri settori di trasporto e formula indicazioni di fabbisogni finanziari per spese di investimento notevolmente superiori sia all'andamento del recente passato, sia alle capacità amministrative di spesa dell'Amministrazione, sia alle obiettive difficoltà dei settori produttivi nazionali che dovrebbero essere chiamati a fornire opere e materiali per il previsto sviluppo del settore ferroviario.

I sindacati del SFI-SAUFI-SIUF rimarcano, inoltre, la ulteriore settorialità del piano delle Ferrovie dello Stato derivante dal fatto che il piano stesso non prende in considerazione il tema, pur largamente connesso, delle ferrovie in concessione, linee che pur rive-

stendo un interesse prevalentemente locale, possono costituire in molti casi un elemento di maglia per la rete nazionale.

Questa prima esperienza di piano ferroviario, su cui dovremo tornare in seguito, evidenzia che la realizzazione di un nuovo modello del settore dei trasporti ferroviari si renderà concretamente possibile solo in un nuovo quadro istituzionale e decisionale che coinvolga le Regioni nella definizione di un piano generale dei trasporti presi nella globalità e confrontati nel diverso uso alternativo dei singoli mezzi.

Basta pensare, infatti, alle enormi differenze geofisiche, economiche e produttive delle Regioni italiane per capire che un piano nazionale dei trasporti potrà avere un senso reale solo se costruito dal basso, mediante la verifica critica delle singole realtà locali in termini di stato delle infrastrutture e dei programmi in corso. La concorrenza fra trasporto pubblico e trasporto privato, la scelta tra mezzi su gomma e in sede fissa, la fattibilità di interventi quali quelli delle metropolitane, nonché, ovviamente, tutta la tematica relativa alla ristrutturazione, al completamento e potenziamento del nostro sistema aeroportuale, rientrano certamente, come esempi concreti, nell'ambito di un ormai indilazionabile processo di decentramento, non solo nel momento della individuazione delle priorità di spesa, e quindi nel momento dell'effettiva gestione dei mezzi finanziari, tecnici e umani disponibili in misura, modi e tempi diversi a seconda delle diverse realtà socio-economiche, del numero e della diversa intensità dei vincoli orografici, economici, demografici, urbanistici che caratterizzano il disuguale sviluppo del nostro Paese. Si tratta, in sostanza, di far tesoro effettivo della esperienza, evitando i pericoli sempre presenti di una eccessiva burocratizzazione o di una male intesa tecnicizzazione dei problemi del settore. È, d'altra parte, indispensabile insistere su questi temi e problemi di carattere generale e propedeutico a qualsiasi intervento di largo respiro, perchè se è incontestabile che le ferrovie dello Stato influenzano l'economia industriale e agricola con il proprio livello tariffario, è ormai radicata in

tutte le parti politiche e sociali la convinzione che l'adeguamento delle tariffe di costi o la razionalizzazione del sistema tariffario (così come la regolamentazione comunitaria) non è e non sarà il toccasana capace di ricondurre l'Azienda ferroviaria ad una gestione ispirata a principi economici, nel contesto della politica generale attuata nel Paese in materia di prezzi.

La situazione di oggi rispecchia una fase di interventi ancora frammentari e disorganici, svolti nei diversi rami dei trasporti, con scarsa aderenza ai principi generali di un'ottimale politica dei trasporti.

Per il nostro Paese si richiede, indubbiamente, una politica dei trasporti capace di puntare su una integrazione dei vari mezzi ai fini di assicurare un più adeguato inserimento dell'Italia nella rete dei flussi di traffico internazionale e l'offerta di possibilità di accesso a tutti i punti del territorio per tutti i cittadini.

Una politica dei trasporti che operi una scelta razionale tra i vari mezzi, in modo che siano utilizzate al massimo le capacità e le caratteristiche di ogni mezzo. Ciò significa passare da interventi sporadici e sconsiderati volti a favorire l'uno o l'altro mezzo, a seconda delle pressioni del momento ad azioni armoniche che siano dirette a potenziare i diversi collegamenti secondo le potenzialità e l'aderenza ad una politica generale di sviluppo (collegamenti internazionali, comunicazioni nazionali di lungo percorso, comunicazioni interne ai sistemi metropolitani, eccetera).

Con il proposito di svolgere ogni necessario sforzo per realizzare al più presto una politica generale corrispondente a tali obiettivi e pur in un quadro condizionato dai problemi economici del momento, si può invitare la Commissione ad esprimere un parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Fossa per l'ampia relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Chiedo scusa anche ai colleghi se sarò costretto, su diverse delle questioni che sono state sollevate dalla relazione introduttiva, ad improvvisare.

Sostanzialmente mi dichiaro d'accordo con le considerazioni svolte dal relatore anzitutto circa il fatto che questa nostra discussione rischia di diventare più un atto dovuto che un adempimento utile. Mi pare che questa considerazione preliminare sia tanto più vera in quanto l'interesse del Paese, delle stesse Assemblee parlamentari, in questo momento è rivolto alla complessità dei problemi che si pongono drammaticamente in rapporto alla grave situazione di crisi economica che attraversa il Paese e alle misure che bisogna adottare per uscire da tale crisi. In tal senso, fra l'altro, gli incontri tra il Presidente del Consiglio ed i Gruppi parlamentari che hanno reso possibile la costituzione del presente Governo ne sono una testimonianza. Il dibattito stesso che si aprirà domani sera alla Camera certo non può non costituire motivo prevalente dell'interesse che oggi vi è nel Paese circa la soluzione dei problemi di fondo che ci stanno di fronte.

Mi pare che, proprio in rapporto, anche, all'esigenza che esiste, di uscire dalla grave situazione economica nella quale ci siamo venuti a trovare, dobbiamo vedere come collocare il problema dei trasporti che alla determinazione della gravità di questa situazione concorre in misura non indifferente, se pensiamo alle migliaia di miliardi che l'attività di trasporto assorbe nel nostro Paese.

Da più parti si è sostenuto, nel corso di questi anni, che tale attività comporta un costo esorbitante, al di là delle capacità stesse del nostro Paese. Credo che tutti i colleghi abbiano potuto esaminare i dati relativi al conto nazionale dei trasporti, che si riferisce al 1972-73. E certo con preoccupazione avranno potuto constatare come nel 1973, esclusi i trasporti marittimi, siamo arrivati ad una spesa complessiva di trasporto nel nostro Paese di 23.413 miliardi. E di questi 20.327 miliardi, pari all'86 per cento, di spesa per i trasporti su strada. Una spesa esorbitante, che è aumentata considerevol-

mente negli ultimi anni, soprattutto in rapporto alla crisi energetica e quindi all'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi. Non è azzardato affermare che oggi la spesa complessiva per trasporti, compresi quelli marittimi, tenuto conto degli indici di aumento che si sono verificati dal 1970 al 1973, sono di 36-37 mila miliardi.

Ora, se calcoliamo il reddito nazionale lordo del nostro Paese all'incirca sui centomila miliardi, possiamo avere un'idea di quanta parte tendano ad assorbire le spese di trasporto nel nostro Paese, quelle spese di trasporto per molti aspetti distorte, così come si sono venute a determinare in rapporto ad un aumento vertiginoso della motorizzazione privata, con la conseguente incidenza di quest'ultima sul trasporto in generale. Si può calcolare che più di un terzo del reddito familiare medio va in spese di trasporto, proprie o indirette. Quelle dirette pagate sui consumi sui quali incide, in misura non inferiore a quella del trasporto delle persone, il trasporto delle merci. Quel trasporto delle merci che viene effettuato prevalentemente su strada e uno degli altri dati significativi che credo non possiamo non porre in rilievo in questa circostanza, è la riduzione del trasporto merci sulle ferrovie al diciotto per cento o poco più del complessivo trasporto merci sul territorio nazionale.

Credo che queste considerazioni ci portino a pensare che affrontando il problema dei trasporti in termini diversi rispetto al modo prevalente adottato in passato, con l'incentivazione della motorizzazione privata di cui si è fatto segno distintivo di civiltà, si può concorrere a risolvere la grave situazione di crisi economica che si è venuta a determinare nel nostro Paese.

Ecco perchè il discorso più generale sulla crisi economica, che oggi richiama l'attenzione del Paese e di cui si discuterà in particolare nei prossimi giorni alla Camera dei deputati, non può non avere presente questa necessità di affrontare il problema dei trasporti come prioritario allo scopo di risanare l'economia del nostro Paese.

Due questioni, del resto, costituiscono motivo di sostanziale accordo fra le forze poli-

tiche: la prima è quella di andare alla riduzione drastica dei consumi energetici; la seconda quella di una riduzione della spesa pubblica e quindi del costo dei servizi con particolare riferimento a quello dei trasporti.

Mi pare che anche questo richiamo ci porti a considerare il fatto di come il problema dei trasporti debba essere risolutamente affrontato e debba essere tenuto presente nelle scelte prioritarie del Governo per tendere a risolvere i problemi gravi che stanno di fronte al nostro Paese.

Come, in che modo si può ridurre il costo dei trasporti? Il bilancio non ci dà elementi tali da poter pensare che si tenga conto di questa necessità di cambiare, di andare ad un diverso modo di concepire i trasporti nel nostro Paese.

Una prima esigenza per tendere a ridurre i costi è quella di riequilibrare il trasporto pubblico rispetto quello privato su strada, e quindi andare ad un sensibile potenziamento del trasporto pubblico sia per le persone che per le merci. Il collega Fossa richiamava tutta una serie di dati di bilancio, soprattutto quelli riferiti agli investimenti, alle spese in conto capitale e, amaramente, ne traeva la conclusione che le previsioni sono insufficienti, percentualmente inferiori rispetto al passato. È questo, certo, un dato negativo che non ci conforta nelle scelte che devono essere adottate. Si potrà dire che ora pensiamo di intervenire con piani, programmi di intervento straordinario, che saranno oggetto di discussione nei prossimi mesi. Ma l'arretrato è tale che recuperare quanto si è perduto rispetto al trasporto prevalente su strada non sarà facile. Il trasporto su strada copre fino all'86 per cento dei trasporti terrestri e andare ad un riequilibrio qual è quello esistente in Europa è davvero un'impresa che non so fino a qual punto sia possibile a tempi brevi in rapporto alle risorse economiche del nostro Paese. Ma in questa direzione occorre muoversi, determinare un impegno che, in questa occasione, noi sollecitiamo. Prima di tutto, quindi, occorre un riequilibrio del trasporto pubblico rispetto a quello privato. In se-

condo luogo occorre proporci la integrazione fra i vari sistemi di trasporto.

Anche al riguardo il collega Fossa richiamava la situazione di disorganizzazione esistente; i percorsi ripetitivi, la mancanza di collegamenti tra ferrovia, porti e aeroporti; considerazioni, del resto, che abbiamo richiamato alla nostra attenzione in più di una circostanza e che comportano davvero una grande opera di riorganizzazione di tutto il sistema dei trasporti e di integrazione fra trasporto ferroviario, su strada, marittimo ed aereo, in una visione d'assieme del problema dei trasporti, visione che non esiste ancora a livello di direzione della cosa pubblica.

Il terzo aspetto da affrontare è quello di puntare ad una unificazione delle competenze in materia di trasporto; si tratta di un problema sollevato anche nella discussione sul bilancio che si è svolta alla Camera e che non può non essere riproposto con forza anche in questa sede. Non sto qui ad elencare la varietà delle competenze esistenti, le sovrapposizioni che vi sono con l'aumento sensibile che ne deriva per quanto riguarda le spese della Pubblica amministrazione. Più di otto nove Ministeri sono interessati al problema dei trasporti.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Oltre ai Comuni e alle Regioni!

CARRI. Senza considerare, appunto, Comuni, Regioni, le aziende delle Ferrovie dello Stato all'ANAS, così come ricordava il collega Fossa. Ci troviamo in una situazione di disorganizzazione che rende complicata anche l'attività della Pubblica amministrazione e, come conseguenza, rende complicato il servizio nel suo complesso.

Partendo da queste considerazioni emerse in tutta la sua importanza del Ministero unico, del quale tanto si è parlato e su cui si sono pronunciate favorevolmente le forze politiche. Vorrei richiamare l'attenzione del Ministro anche sulla richiesta che in tal senso è stata unitariamente avanzata alla conferenza nazionale delle Regioni che ha avuto luogo a Bologna nel maggio scorso.

Nella replica alla Camera dei deputati, l'onorevole Ministro ha accennato ad uno sforzo di coordinamento tra i vari Ministeri che sarebbe in atto, attraverso la costituzione di un sottocomitato del CIPE, ma è ancora poco, troppo poco. Che cos'è che ostacola l'impegno a procedere con maggior risolutezza alla determinazione del Ministero unico? Non vorrei richiamare qui esempi anche di altre nazioni che hanno proceduto con la necessaria sollecitudine in questa direzione ottenendo risultati quanto mai soddisfacenti, che oggi costituiscono un esempio significativo. In particolare mi riferisco a quanto si è fatto in Germania federale attraverso l'unificazione della direzione dei trasporti che fa capo ad un certo ministero a livello regionale che esalta nel contempo le autonomie locali in una visione comune di indirizzi e di scelte che hanno consentito di ridurre sensibilmente i costi e garantire l'efficienza del servizio a vantaggio di tutti i cittadini.

Bisogna quindi andare quanto prima alla costituzione di un ministero unico dei trasporti creando le migliori premesse alla determinazione di un piano generale dei trasporti. Non vorremmo che in rapporto a questa esigenza, sottolineata dal relatore Fossa, si equivocasse, si ingigantissero le difficoltà e di fronte a queste presunte difficoltà si tendesse a procedere come in passato, per comparti: ora il piano delle ferrovie, poi il piano degli aeroporti, e poi ancora quello portuale, eccetera, secondo criteri che discendono dalle esigenze che sono proprie di ogni singolo specifico comparto. Un piano nazionale dei trasporti, invece, è e non può non essere qualcosa di profondamente diverso, che tenga conto soprattutto di alcune esigenze fondamentali nazionali, che sono quelle di riequilibrio del territorio, di integrazione fra i vari sistemi di trasporto, di scelta del mezzo di trasporto che può garantire nel contempo il miglior servizio al minore costo. Non è detto, ad esempio, che nel sud del nostro Paese si debba seguire lo stesso criterio adottato al nord. Al sud può essere privilegiato il trasporto marittimo da porto a porto, di cabotaggio, che le tecniche mo-

derne consigliano collegando l'entroterra del Paese con la ferrovia.

Si deve giungere, quindi, ad un piano generale dei trasporti che tenga conto delle linee di programmazione generale e della necessità — come appunto dicevo — di andare al necessario riequilibrio territoriale, superando quelle contraddizioni che in questi anni si sono venute a determinare tra Nord e Sud, città e campagna, fasce costiere ed entroterra del Paese.

Anche a tale riguardo, non vorremmo che con il preannunciato piano ferroviario si pregiudicassero le scelte di fondo.

Il collega Fossa ha fatto alcuni accenni al piano ferroviario, del quale non siamo ufficialmente in possesso, ma che è stato distribuito alle Regioni, discusso dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie e trasmesso al CIPE. È un piano ferroviario che non ci soddisfa, perchè tende a seguire la logica tradizionale della domanda e quindi a fare scelte preferenziali che corrispondono alle esigenze tradizionali (a titolo d'esempio, direttissima Roma-Milano), senza tenere conto, invece, di quella visione più generale che deve stare alla base di un piano generale dei trasporti. Nel piano non si parla dei collegamenti che è necessario stabilire con l'entroterra del Paese soprattutto al Sud per riequilibrare il sistema dei trasporti che da un punto di vista territoriale è carente circa lo sviluppo della rete ferroviaria secondo linee longitudinali alternative, adriatica e tirrenica.

Si può ancora dire che tende a puntare assurdamente sulle alte velocità, che vengono respinte in ogni ipotesi di sviluppo del trasporto ferroviario, almeno a livello europeo e anche in Giappone che in ciò è stato all'avanguardia. Ho avuto fra le mani nei giorni scorsi una relazione sulle alte velocità dei treni in Giappone, nella quale si sottolineano le conseguenze disastrose che esse hanno avuto sulla famosa ferrovia Tokaido e l'esigenza che vi è oggi, in prossimità di quella ferrovia, di abbattere gran parte delle abitazioni e addirittura di elevare dei grandi pannelli desonorizzanti per consentire alla ferrovia di funzionare. Pertanto, anche in Giappone si pone il problema di ridurre le velocità.

Può darsi che vi siano anche delle esagerazioni in queste considerazioni, ma è chiaro che non è nelle velocità sempre più alte che si può fondare l'avvicinare delle ferrovie. Il problema è piuttosto di vedere come e in che modo assicurare rapidi collegamenti metropolitani e con l'entroterra del paese. Non è il caso di pensare con la ferrovia di fare la concorrenza alla strada nè tanto meno ai trasporti aerei.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Non debbono neppure subire la concorrenza!

C A R R I . Ritorna qui, signor Ministro, il discorso dell'integrazione tra i vari sistemi di trasporto per cui, per certe distanze, certamente può essere preferibile l'aereo, per altre invece è preferibile il trasporto ferroviario ad una velocità che sia compatibile con le esigenze che vi sono.

Tutta la filosofia del piano deve quindi essere modificata, ma avremo modo di parlarne quando il piano stesso ci sarà presentato. Un'altra considerazione da fare, tuttavia, è quella relativa ai risultati dei precedenti piani: quello poliennale del 1962, quello quinquennale del '67, quello « ponte » di 400 miliardi del 1973 e quello di interventi straordinari di 2.000 miliardi che abbiamo approvato due anni fa. Questi piani sono stati complessivamente un fallimento; un fallimento in rapporto alla incapacità di determinare in tempi utili le spese che erano state per legge approvate. Fra l'altro lo stretto collegamento che nell'elaborazione dei piani vi è sempre stato tra le opere previste e le spese ha fatto regolarmente saltare i piani stessi.

Il piano finanziario ha finito cioè per non corrispondere mai alle esigenze prospettate dal piano stesso, come conseguenza dell'inflazione e dell'aumento dei costi dei rotabili che degli impianti infrastrutturali. Si sono insomma verificati due fatti che debbono essere attentamente esaminati e tenuti presenti nel momento in cui pensiamo di andare alla determinazione di un nuovo piano ferroviario. Innanzitutto non sono state rispettate le previsioni di spesa e restano ancora da spen-

dere delle somme ingenti previste dai vari piani e in particolare dal più recente piano di interventi straordinari. In secondo luogo, i fondi stanziati si sono manifestati sempre più inadeguati rispetto all'aumento del costo dei mezzi di trasporto: basti pensare che il costo di un locomotore è aumentato dieci volte rispetto a quel che costava poco più di dieci anni fa.

Ed allora io credo che un piano generale dei trasporti debba tener conto di quelle che sono le esigenze dal punto di vista nazionale, ma senza collegare tali esigenze al piano finanziario che può essere determinato di volta in volta in rapporto alle disponibilità del paese.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Il piano poliennale non è collegato al piano finanziario, nè lo sarà.

C A R R I . Ne prendo atto e spero davvero si vada a questo criterio nuovo di impostazione. A conferma di questa necessità vorrei ricordare che con il bilancio ci è stato distribuito un allegato dal quale si possono ricevere dati impressionanti sui residui passivi che al 31 dicembre 1975 assommavano 1.876 miliardi. Come si è potuta determinare questa quantità enorme di residui passivi? Residui passivi, si badi bene, prevalentemente in conto capitale. Infatti, per l'esercizio delle ferrovie dello Stato essi ammontano a 43 miliardi e 857 milioni e per gli investimenti a 1.052 miliardi. Così, anche per quanto riguarda le spese del Ministero, abbiamo 47 miliardi di residui passivi fra le spese correnti e 217 miliardi per gli investimenti.

Quindi, c'è qualcosa nell'amministrazione dello Stato che non funziona...

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. È evidente che il residuo passivo negli investimenti è diverso da quello delle spese correnti.

C A R R I . Evidente sì, ma non giustificabile. La cosa drammatica che in questa sede non possiamo fare a meno di sottolineare

re è poi che questi residui passivi tendono costantemente ad aumentare. Ora, è chiaro che qui non può non essere richiamata la nostra attenzione proprio sul modo in cui viene effettuata la spesa, sulle difficoltà che s'incontrano nel determinarla.

Chiedo scusa, signor Ministro, ma sono costretto a riferirmi ancora al conto nazionale dei Trasporti 1972-73. Il conto nazionale mette insieme tutte le spese dell'Amministrazione dello Stato, escluse quelle relative alla Marina mercantile, e dà al 31 dicembre 1973 un totale di residui passivi di 1.876 miliardi. Oggi si può calcolare che siano complessivamente 2 500. Ebbene, il conto nazionale dei Trasporti sottolinea come nel 1973 questi residui passivi siano aumentati del 4,93 per cento rispetto l'anno precedente. In quell'anno su 833 miliardi di spese previsti nel campo dei trasporti ne sono stati utilizzati poco più di 250 pari, cioè, al 33,44 per cento di quanto era stato preventivato. In sostanza, rispetto a quanto era stato erogato si è speso un terzo, aumentando il totale dei residui passivi nel 1973 di quasi il 5 per cento.

Il discorso qui diventa più generale ed investe i criteri di impostazione del bilancio dello Stato e la necessità di andare ad un bilancio di cassa per individuare dove sono finiti questi mezzi finanziari, se sono veramente disponibili e come bisogna utilizzarli. Oggi, assommando le somme da spendere dei vari piani predisposti in tutti i settori dei trasporti e i residui passivi esistenti dovremmo avere disponibili non meno di 5.000 miliardi: 2 500 miliardi circa di residui passivi e 2 500 miliardi previsti dai vari piani.

Da qui, la domanda che vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro se non sia il caso cioè di rideterminare le modalità con cui andare effettivamente all'utilizzazione di questi 5.000 miliardi anche in rapporto all'elaborazione del nuovo piano ferroviario e del piano generale dei trasporti. Ecco la prima questione di fondo che sento il dovere di sollevare in questo dibattito.

Vi sono poi altre questioni più specifiche, che sono state sollevate dalla relazione introduttiva: innanzitutto, la questione relativa all'applicazione dell'albo degli autotrasporta-

tori, all'applicazione della legge n. 298. Ella, onorevole Ministro, sa bene come già due volte noi siamo pervenuti ad un dibattito parlamentare per determinare il rinvio dell'applicazione di detta legge, che dovrebbe entrare in funzione al 1° gennaio del 1977

In tutte e due le circostanze si è detto che non si può procedere all'applicazione di questo provvedimento perchè manca il personale necessario. Noi abbiamo risposto, onorevole Ministro, senza peraltro avere soddisfazione in ordine a quanto abbiamo sostenuto, dicendo che, pur ammettendo l'esigenza di potenziare gli uffici della motorizzazione civile per garantire tale servizio, anzichè procedere all'assunzione di nuovo personale, si sarebbe potuto disporre del personale eccedente esistente a livello dei vari ministeri, e in particolare del Ministero dei lavori pubblici.

R U F F I N I, ministro dei trasporti. E degli enti inutili.

C A R R I. Esatto, onorevole Ministro. Non vorrei quindi ci trovassimo nelle prossime settimane di nuovo di fronte ad un decreto di rinvio di questa legge che parta dalla considerazione che non vi sarebbe personale disponibile per garantire il servizio. Il personale può essere trovato, purchè se ne abbia la volontà e per questo ci si potrebbe utilmente rimettere anche alle Regioni. Ma perchè onorevole Ministro alla conferenza di Stresa, sul tema della motorizzazione civile, alla ipotesi del decentramento di questa attività alle Regioni ella ha contrapposto quella di andare alla costituzione di un'azienda autonoma come ha affermato il senatore Fossa riproponendo in quella sede anche la questione della presentazione di un disegno di legge per l'assunzione di 950 nuovi dipendenti?

Noi diciamo subito che non siamo d'accordo con queste ipotesi, in quanto riteniamo che sia possibile andare a soluzioni diverse, che consentano di garantire un adeguato servizio, facendo capo alle Regioni e utilizzando tutto il personale disponibile del Ministero dei lavori pubblici, degli enti inu-

tuli e di quegli enti che del resto hanno avanzato la propria candidatura per svolgere questo tipo di attività. Per quanto posso sapere, ad esempio, l'Automobile Club dichiara di essere pronto a garantire il servizio per quanto riguarda l'applicazione della legge n. 298. Si potrebbe prendere in considerazione anche questa proposta evitando quindi un nuovo rinvio.

Come ho accennato prima, vi è però l'esigenza di andare alla determinazione di scelte di direzione politica regionale: mi pare infatti che, soprattutto a livello regionale, vi sia la possibilità e la capacità di determinare meglio il servizio complessivo che la motorizzazione civile deve svolgere. A questo proposito faccio rilevare che poche settimane orsono, proprio qui a Roma, si faceva notare come tutte le attività che fanno capo alle esigenze di disbrigo delle pratiche di trasporto vengono svolte da un unico ufficio la cui sede è all'EUR con grave disagio per tutti i cittadini.

Ma se questo è un esempio emblematico, quanti altri se ne potrebbero citare riguardanti altre città del nostro Paese?

Regionalmente noi potremmo provvedere meglio ad una programmazione di punti di servizio, che tengano conto delle ipotesi di sviluppo urbanistico delle città, di riequilibrio territoriale, di sviluppo industriale. Ecco il ruolo che nel campo della motorizzazione civile potrebbero essere chiamate ad assolvere le Regioni, senza peraltro nulla togliere a quelle che, da un punto di vista tecnico devono rimanere le competenze della direzione nazionale della motorizzazione. Vorrei quindi sollecitare vivamente l'onorevole Ministro ad esaminare il problema e, insieme ai Gruppi parlamentari, trovare le soluzioni più idonee che ci consentano di ottemperare al dovere imprescindibile di fare entrare in funzione l'Albo degli autotrasportatori, con tutti i benefici che da tale applicazione possono derivare circa la determinazione delle tariffe a forcella, la regolamentazione dell'attività di autotrasporto, una maggiore partecipazione dal basso degli autotrasportatori nella determinazione del servizio e, più in generale, un'integrazione

tra l'autotrasporto, il trasporto merci su ferrovia e quello via marittima.

Un altro aspetto sempre collegato alla questione della motorizzazione è quello relativo all'approvazione recente della legge sui carichi assiali (pesi e dimensioni degli autocarri) che non poche reazioni — come sappiamo — ha determinato nel Paese. Gli onorevoli colleghi sanno quale fu in quella circostanza l'atteggiamento dei comunisti: noi manifestammo, in occasione dell'approvazione di quella legge, non poche perplessità circa le difficoltà che ne sarebbero derivate per tutti gli autotrasportatori italiani. Dopo anni di discussione, però, non abbiamo voluto ostacolare l'approvazione di quel provvedimento: ma oggi sappiamo quali e quante difficoltà incontrano gli autotrasportatori. Fra l'altra l'eliminazione del sovraccarico, che era ormai diventato abitudinale, ha ridotto sensibilmente le capacità di autotrasporto e di movimentazione delle merci con grave danno per l'economia del Paese.

È insorta anche la necessità del rinnovo degli automezzi; si calcola infatti, onorevole Ministro, che in cinque anni ben 50.000 automezzi dovranno essere rinnovati ad una media di 10.000 all'anno. In rapporto al discorso che facevo in precedenza di integrazione e di riduzione del costo dei trasporti, perchè non intervenire affinché l'industria produttrice degli automezzi circoscriva i propri esemplari ad alcuni prototipi? Esiste oggi una gamma indefinita di autocarri, molti dei quali costano più di quello che realmente costerebbero se fossero eliminati molti degli aggeggi inutili e il numero esorbitante di gomme. Appare evidente pertanto l'utilità di limitare la produzione ad alcuni prototipi, puntando in questo modo ad una riduzione dei costi.

G U S S O . Ma è il mercato che stabilisce questo.

C A R R I . No, sono le grandi case produttrici e in particolare la FIAT. Fra l'altro non intendo proporre con ciò di eliminare l'economia di mercato ma se è vero che l'autotrasporto è un servizio di utilità pubblica, sia-

mo interessati a che questi mezzi costino il meno possibile e quindi siano stabiliti dei criteri di costruzione che siano più economici e funzionali. Tenuto conto delle esigenze del mercato si può chiedere anche una trasparenza dei prezzi che sia tale da tutelare gli interessi degli autotrasportatori e, più in generale, quelli economici del Paese.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*. Bisogna tener conto del fatto che esiste un'ulteriore difficoltà, oltre quella cui accennava il senatore Carri, che nasce in sede comunitaria, dove è in corso di elaborazione una proposta di direttive proprio sui pesi e sulle dimensioni degli autocarri; ciò evidentemente rende molto difficile la posizione italiana rispetto a quella degli altri Paesi della Comunità. Quindi, la possibilità che venga approvata una direttiva comunitaria, che diventerebbe vincolante poi anche per l'Italia, la quale stabilisca un diverso carico sugli assi e quindi una tassazione comune europea degli autoveicoli industriali, ci rende molto cauti e prudenti; non vorremmo infatti trovarci isolati nell'ambito europeo. La nostra legge è già molto contestata dagli altri Paesi; ad esempio, la Germania, essendo paese di transito, considera gli autocarri italiani particolarmente aggressivi del manto stradale e minaccia di non farli più transitare per il suo territorio. Il problema, senatore Carri, è veramente grosso. Quindi, mentre per quanto riguarda la questione della applicazione della legge istitutiva dell'Albo nazionale degli autotrasportatori si può trovare una soluzione, in questo caso occorre una certa prudenza per evitare di trovarci eccessivamente sbilanciati anche sul piano industriale. Per l'industria infatti non è cosa di poco conto mettere in cantiere dei prototipi per una produzione di serie, con il rischio di vedersi andare tutto a monte a seguito dell'introduzione di una direttiva comunitaria diversa.

C A R R I. Sempre a proposito dei carichi assiali vi è l'esigenza poi che stabilisca eguali dimensioni e capacità di carico per tutti gli automezzi in circolazione. Non è possibile

infatti pensare di modificare la legge recentemente approvata, come si è sostenuto da qualche parte, senza che si pervenga ad un necessario accordo a livello europeo.

Vi è inoltre necessità di andare ad adeguate misure creditizie per facilitare l'acquisto di automezzi da parte degli autotrasportatori. Come è noto, gli artigiani, che posseggono uno o due automezzi costituiscono più del 90 per cento degli autotrasportatori italiani, l'unico istituto al quale possono rivolgersi per l'acquisto degli automezzi è quello dell'Artigiancassa, che tra l'altro impegna oggi circa il 39 per cento delle somme di finanziamento che ha a disposizione.

Perchè quindi non andare ad una legge specifica che punti soprattutto allo sviluppo delle forme associative e cooperative e che tenda a finanziare, oltre che l'acquisto degli automezzi, anche quegli impianti e quelle infrastrutture che consentano ai consorzi e alle cooperative di autotrasportatori di sviluppare la loro attività?

Una simile proposta può consentire all'Artigiancassa di agire a favore dell'attività produttiva artigianale del nostro Paese.

Un'ultima questione sulla quale mi vorrei soffermare è quella che riguarda la recente discussione che si è svolta nella nostra Commissione circa le agevolazioni ferroviarie.

Il modo come è stato posto il problema credo ne convenga, onorevole Ministro, non è stato certamente il migliore. Del resto, le reazioni che si sono avute nel Paese sono state tante e tali da costituire più di un motivo di preoccupazione e di seria riflessione.

Noi comunisti non intendiamo modificare l'atteggiamento che abbiamo assunto in quella circostanza; riteniamo che gran parte di queste agevolazioni debbano essere eliminate, garantendo un adeguato introito all'Amministrazione delle ferrovie; ma credo che sia assurdo pensare di andare all'eliminazione di queste agevolazioni nei confronti di coloro che esercitano la propria attività lavorativa sulle ferrovie, così come si è cercato di far credere, dando luogo a quelle agitazioni da parte dei ferrovieri che hanno interessato gran parte del nostro Paese. Dico questo non tanto e solo perchè queste age-

volazioni sono assicurate in tutti gli altri Paesi — almeno in quelli europei —, ma perchè sono strettamente legate all'attività di quanti, appunto, operano sulle ferrovie.

Al riguardo, quindi, vorrei manifestare qualche perplessità circa l'ipotesi che in quella riunione lei ha prospettato, di andare ad una sospensione provvisoria di tutte le agevolazioni, per discutere, nel frattempo, quali dovranno rimanere e andare alla presentazione di un disegno di legge da adottare entro l'aprile prossimo.

In ogni caso, penso che un provvedimento, se ad un provvedimento si pensa di andare, debba essere concordato prima di tutto con le organizzazioni sindacali, tenendo conto che gran parte delle agevolazioni rientrano negli accordi contrattuali che, via via, si sono stabiliti nel corso di questi anni. Oltre che concordare con i sindacati, occorre sentire anche tutti i Gruppi parlamentari prima di giungere ad una decisione che tante reazioni negative potrebbe sollevare nel Paese, fermo restando, ovviamente, il proposito di affrontare il problema, così come si è detto, anche in rapporto alla grave situazione di disavanzo che si è venuta a determinare nell'Azienda delle ferrovie.

Queste sono le cose che desideravo dire e chiedo scusa, come dicevo all'inizio, se in gran parte le ho dovute improvvisare.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 19,45.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE 1976

Presidenza del Presidente TANGA

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

AVELLONE, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 (280), approvato dalla Camera dei deputati

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (Tabella n. 10)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, approvato dalla Camera dei deputati — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

Proseguiamo nella discussione aperta nella seduta del 9 novembre.

SEGRETO. Signor Presidente, onorevoli senatori, intendo riferirmi anzitutto ad una dichiarazione del Ministro in merito ad un provvedimento relativo alla sospensione di alcune agevolazioni ferroviarie per i dipendenti dello Stato. Le osservazioni del Ministro sono state chiarissime e io ho potuto così conoscere meglio una materia che conoscevo poco; dico subito che sono d'accordo sul principio, però ritengo che la materia debba essere trattata e regolamentata con un disegno di legge. Comunque, se il Governo non fosse di questo avviso, ritengo che prima di prendere qualsiasi iniziativa sia opportuno ascoltare i sindacati.

RUFFINI, ministro dei trasporti. Li ho ascoltati di già.

SEGRETO. La ringrazio. In relazione al bilancio, il cui esame è oggetto della nostra seduta, prendo atto della positiva esposizione del relatore e per quanto riguarda il programma di sviluppo delle ferrovie mi permetto di suggerire che esso tenga conto della situazione esistente in Sicilia, in Sardegna, nel Napoletano, nella Calabria. Qui i treni sembrano quelli che si vedono nei film western: piccole locomotive a vapore, binario unico, mezzi inadatti alla vita moderna; mi rendo conto che trasformare le ferrovie costa miliardi, però io penso che sia nostro dovere, prima di fare un terzo o quarto binario in certe zone, provvedere a

dotare del secondo binario le ferrovie del Sud. Lei sa meglio di me, signor Ministro, come disastrosa sia la situazione dei trasporti ferroviari nell'Italia meridionale; certo io mi rendo conto — e l'ho già detto — che trasformare una ferrovia significa spendere somme enormi. Io ho fatto fare una indagine statistica per quanto riguarda il compartimento di Palermo per vedere se la trasformazione di alcuni tratti di ferrovia converga dal punto di vista economico; effettivamente lo Stato può trovarsi di fronte a spese che non sono assolutamente convenienti, dal punto di vista economico, ma non bisogna considerare solo questo aspetto. Capisco benissimo che il Sud d'Italia non dà quel contributo economico che invece dà il Nord, ma questo non significa che il Meridione deve essere abbandonato nell'attuale situazione: lo si metta, invece, nella condizione di migliorare e di svilupparsi.

Non ho avuto contatti con le forze del lavoro delle Ferrovie, però ultimamente si sono verificati alcuni scioperi che sono partiti proprio dalla Sicilia; ciò ha creato un elemento di disturbo anche in seno ai sindacati unitari che erano contrari all'agitazione. Questi lavoratori sono stati subito definiti fascisti e reazionari e criticati perchè scioperavano soltanto per motivi di carattere economico. Io non voglio spezzare una lancia a favore di questo personale, però una cosa va detta: questi lavoratori sono gli unici a portare uno stipendio in famiglia; le loro mogli, i loro figli — come sovente succede al Nord — non lavorano, non portano a casa altri stipendi. Quindi d'accordo nel definire questo sciopero qualunquistico e avulso dalla tematica generale, ma si tengano presenti anche quelle situazioni che ho illustrato. E si tenga presente che quello sciopero, partito da Palermo, si è andato via via consolidando su scala nazionale. Pertanto dobbiamo fare molta attenzione a che questo personale, altamente qualificato, non sia preda di elementi e associazioni a carattere qualunquistico che non ne permettano poi il controllo.

Vorrei poi soffermarmi su un altro aspetto: le difficoltà che la rete ferroviaria in-

contra per assorbire la crescente domanda di trasporto su rotaia.

La gente comincia a capire che è necessario abbandonare l'automobile, che costa molto perchè la benzina e i combustibili in genere sono aumentati, e a rendersi conto che viaggiare in ferrovia conviene: questo è un fatto positivo, perchè comporta un notevole risparmio per lo Stato, che può ridurre le spese per il carburante. La rete ferroviaria italiana, però, non è attrezzata per trasportare tutte le persone che pensano di poter viaggiare con i treni, con la conseguenza di un eccessivo affollamento nelle stazioni, con attese di ore ed ore, con ritardi enormi, appunto perchè la nostra rete ferroviaria difetta di tutta una serie di macchinari atti a consentire un più rapido svolgimento della propria attività. A mio parere il Ministero competente dovrebbe porre riparo a tali disfunzioni ed inoltre contenere le tariffe, le quali aumentano giorno per giorno, anche se mi rendo conto, e ciò dipende dall'attuale situazione del paese, che purtroppo lo Stato ha sempre bisogno di denaro.

Oggi si sente parlare solo di congiuntura, tanto che la gente è spaventatissima, perchè non sa come andremo a finire. È giusto che si faccia presente agli italiani che siamo di fronte ad una situazione gravissima, però esagerare al punto di creare un allarme ingiustificato non mi sembra opportuno. Tutti sappiamo cosa accadde pochi giorni fa, quando si diffuse la voce che sarebbero stati bloccati i conti correnti bancari, per cui ci fu una corsa alla riscossione dei depositi. Occorre certamente creare i presupposti per salvaguardare la lira, però, arrivati ad un certo punto, poichè stiamo decidendo la riconversione industriale, ritengo non si debbano erogare questi fondi alle solite industrie del nord, che minacciano altrimenti di licenziare i lavoratori. I soldi che abbiamo a disposizione e che stiamo recuperando con le varie tassazioni che si stanno abbattendo sulle spalle degli italiani, dobbiamo almeno avere la capacità di spenderli bene, ad esempio in maniera tale da attrezzare le ferrovie in modo da non creare discrepanze nel servizio fra nord e sud, ma da dare un indirizzo

organico per cui i trasporti possano rappresentare un atto di civiltà, e si possano collocare non dico all'avanguardia europea, perchè mi rendo conto che non siamo in condizioni economiche tali da pretendere questo, ma stare per lo meno alla pari con altri Stati. In conclusione desidero fare qualche considerazione sulle modalità di esame dei bilanci da parte del Parlamento. Ho fatto il sindaco per parecchi anni in un grosso comune: nel bilancio comunale sono comprese le entrate e le uscite, ed un consigliere comunale fa più politica ed è più importante di noi, perchè è in grado di far aumentare o diminuire l'importo delle varie voci, cosa che noi qui non possiamo assolutamente fare, anche se ho notato, ad esempio, che ci sono alcune voci decurtate, qualcuna è addirittura scomparsa, anche se ciò non è certamente colpa del Ministro. Come parlamentare sento di dover fare queste dichiarazioni che saranno qualunque, ma anche di responsabilità. Io non sono cioè in grado di modificare una cifra del bilancio. A questo punto il discorso termina, perchè non faccio altro che votare secondo una decisione politica del mio partito. Ora, io non sono d'accordo con questa impostazione, e lo dico apertamente.

Devo dire inoltre che ho notato nella esposizione del signor Ministro i sintomi di un nuovo modo di amministrare: egli ha fatto una disamina lucidissima della situazione dei trasporti, ha avuto il coraggio di affermare e di portare a conoscenza alcune situazioni di carattere generale nell'ambito del settore. Se devo prendere per buono quanto il Ministro ha detto, e so che è così perchè egli è una persona onesta, non debbo che essere lieto per la sua esposizione sulla nuova strada su cui egli vuol condurre il Ministero dei trasporti.

Dichiaro quindi l'astensione dalla votazione del Gruppo socialista, rivolgendolo però al Ministro un caloroso riconoscimento perchè ha dato dimostrazione di serietà e di grandissima buona volontà, e questo per noi è un fatto positivo, perchè siamo convinti che ciò rappresenti una garanzia circa l'attuazione delle linee esposte nel bilancio.

P R E S I D E N T E . Vorrei far notare al senatore Segreto che almeno trenta capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti sono stati modificati in sede di discussione in seno alla Camera dei deputati.

M E L I S . Prendo la parola pur consapevole che su certi temi la mia posizione resti piuttosto isolata.

L'intervento avrebbe potuto essere più puntuale ed aderente all'impostazione ed evoluzione dell'*iter* legislativo nel disegno di legge sul bilancio dei trasporti ove disponessi delle necessarie basi di informazione che dal testo del disegno di legge non emergono. Il mio giudizio comunque si fonda sulle grandi linee dei documenti forniti dal Governo. È un giudizio di delusione.

Si va ripetendo da anni come il grande nodo della politica italiana sia costituito dal Mezzogiorno, dal suo economico e civile riequilibrarsi con il resto del Paese, insomma dal suo sviluppo. Intendo riferirmi, nel parlare del Mezzogiorno, anche delle grandi Isole che, dal punto di vista economico, si è soliti incomprendere nella grande area meridionale.

In effetti, però, il programma elaborato dal Governo per gli anni 75-79 (legge n. 377 del 1974) relativo all'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria italiana, dotato di duemila miliardi, considera il Mezzogiorno in maniera del tutto marginale. Vi si approfondiscono gli studi per potenziare quelle linee, quei collegamenti ferroviari, che oggi sembrano esplodere per congestione.

La politica dello sviluppo ha di fatto privilegiato determinate aree territoriali per cui ivi è andata espandendosi l'occupazione, la produzione, l'urbanizzazione e, quindi, la ulteriore domanda di trasporti (così come di altri servizi) che lo Stato e la comunità nazionale hanno dovuto fornire con il bel risultato di vedere centuplicarsi il divario esistente fra le regioni dell'emarginazione e quelle dello sviluppo. Tale impostazione trova la sua puntuale conferma nella politica dei trasporti che va seguendo lo sviluppo e non determinandolo. Dovremo ribaltare questo concetto essendo vero il contra-

nio: è la politica dei trasporti a determinare lo sviluppo, e non ad essere determinata da questo.

Ecco perchè le scelte sono affidate ai politici; incombe a loro trasformarle in strumenti promozionali di crescita civile ed economica e non considerarle semplice strumento tecnico per fornire un servizio a chi è disposto a pagarlo.

Esso va visto in funzione sociale e politica. Trattasi di un servizio che collegando le diverse aree territoriali del Paese ne dovrebbe facilitare la reciproca integrazione determinando quell'unità nazionale che andiamo cercando e che non si realizza anche perchè i trasporti non lo consentono.

Questi oggi costituiscono una vera e propria strozzatura che condiziona la stessa unità politica del Paese.

E noi sardi paghiamo in modo pesantissimo questa discriminazione e la conseguente emarginazione: certo non è voluta per far dispetto alle nostre popolazioni: non siamo così banali nè ci ha mai colto la vertigine della xenofobia.

Di fatto, però, in determinate condizioni queste situazioni si creano e se ne pagano le conseguenze.

Proprio qualche giorno fa un grande partito di sinistra nel corso di un convegno dei suoi quadri dirigenti si interrogava sul significato che oggi può avere la politica della riconversione e ristrutturazione industriale; quali le cause della crisi che stiamo vivendo e quali le possibili soluzioni.

Ebbene, la risposta si incentra proprio nel riscatto del Mezzogiorno. Tutta la politica italiana deve riqualificarsi nel meridionalismo, nel recuperare cioè le sue capacità potenziali che sino ad oggi sono rimaste frustrate e mortificate.

Ella, signor Ministro, conosce bene questi temi.

Quando però ci si riferisce al dibattito in corso fra la Regione della Lombardia e dell'Emilia, in ordine alla costruzione della IV linea ferroviaria fra Milano e Bologna (e, detto per inciso, Milano non vuole che questa sia affiancata alle 3 precedenti ma propone che segua un percorso diverso in modo da rompere l'isolamento di Cremona e Man-

tova), oppure si realizza il IV binario fra Roma e Firenze, indiscutibilmente si affrontano problemi seri e rilevanti che trovano anche il nostro apprezzamento.

Ma vi è una scala di priorità, una esigenza di giustizia che si realizza nel territorio.

Com'è possibile, signor Ministro, che il popolo sardo sia considerato un disperso nel Mediterraneo e, come tale, anche per quanto attiene la politica dei trasporti, dimenticato da oltre un secolo? Un esempio: un secolo fa la capacità di trasporto ferroviario nell'Isola era di 500.000 tonnellate annue. Oggi siamo allo stesso punto. Con l'aggravante che allora i convogli procedevano con una certa velocità oraria mentre adesso procedono più lentamente.

Non si riesce a capire, se non con l'abbandono, come in epoca di progresso tecnologico i tempi tecnici di collegamento anzichè diminuire siano aumentati.

Può un popolo in tali condizioni progredire?

È ipotizzabile lo sviluppo di una economia se ci vengono negati i polmoni per respirare, le gambe per camminare, gli strumenti ed i mezzi per operare in una moderna società?

Non vogliamo essere gli omerici rappresentanti di un mondo che si spegne. Siamo legati alle nostre tradizioni, alla nostra cultura, alla nostra civiltà pastorale. Non la rinneghiamo, nè vogliamo liberarci da questa; esigiamo però di metterci al passo con il progresso e con la civiltà che contestualmente alla nostra si vanno sviluppando e con le quali, senza confonderci, intendiamo integrarci ricevendone quell'arricchimento culturale e civile che possono offrirci in cambio di quel tanto che noi possiamo dare agli altri.

Siamo ansiosi di inserirci nel moto di progresso che si proietta nel futuro e non accettiamo di esserne esclusi, come di fatto sta avvenendo.

Nei documenti del Governo si parla della quinta nave traghetto-ferroviaria da destinare ai collegamenti con la Sardegna.

Se ne parla, onorevole Ministro, ma a quanto risulta non è neppure progettata. Ma se anche lo fosse e la sua realizzazione, come

sinceramente mi auguro, diventasse un fatto concreto, nuovi problemi si creerebbero nella movimentazione delle merci.

Opportunamente, il senatore Gusso, parlando della politica dei porti, faceva rilevare come essa debba essere vista in funzione dei rispettivi *hinterlands*, evidenziando la necessità di collegamenti viari e ferroviari adeguati ed efficienti.

I normali servizi di linea sono assolti, per quanto attiene ai collegamenti marittimi con la Sardegna, dall'Azienda delle ferrovie statali e dalla Società Tirrenia.

Ebbene, solo il 25 per cento delle merci in partenza ed il 18 per cento di quelle in arrivo, rispettivamente da e per la Sardegna, defluisce attraverso queste due linee di trasporto. Il restante 75 per cento ed 82 per cento è affidato agli armatori liberi.

Siamo quindi alla loro mercè, ai loro costi, alle loro tariffe. Vi è da rilevare peraltro che unicamente il trasporto gestito dalla Azienda delle ferrovie dello Stato, per quanto attiene alle tariffe, è ispirato a criteri di politica sociale. La Tirrenia invece pratica, nella sostanza, tariffe discriminatorie che ci rendono diversi dagli altri cittadini dello Stato. Si ha come l'impressione che noi sardi, quando dobbiamo collegarci con il Continente, lo facciamo per turismo, quasi fossimo dei crocieristi.

Ma noi veniamo perchè dobbiamo lavorare.

Siamo cittadini come tutti gli altri.

Chi vi parla milita in un partito regionalista che di tanto in tanto ha avuto ed ha momenti di tensione separatista. Io non lo sono, non lo è il mio partito nè per le sue origini, nè per il suo statuto.

Noi vogliamo essere, sia pure in forme costituzionali particolari, italiani, ma vogliamo esserlo a diritto pieno.

Non accettiamo di entrare dalla porta di servizio, non dobbiamo scolorirci la pelle per essere accettati nella comunità nazionale. E allora, perchè per collegarci con l'Italia dobbiamo fare prevalente affidamento sull'armamento privato quale gli « espressi » che con le loro navi « Livorno » e « Olbia » partono e rientrano sempre a pieno carico?

Il Ministro della marina mercantile lamenta che le navi della Tirrenia per la Sardegna, per quanto attiene il servizio merci, sarebbero sottoutilizzate. Ed è logico che sia così.

Non sono costruite per rispondere alla domanda di trasporto che oggi emerge dalla nostra società. Le vetture vengono ancora afferrate con le gru e penzolano nel vuoto e poi finiscono sui ponti all'aperto, essendovi nelle stive ben poco posto. Ed è così che la Tirrenia lamenta, nonostante le tariffe, un notevole passivo. Ciò però non avviene per i liberi armatori che gestiscono le motonavi del tipo « Espresso » o « Golfi » che non hanno mai un solo spazio vuoto.

Per ogni automezzo trasportato vengono spese circa 16-17 mila lire a metro lineare. Un articolato che attraversa il mare viene così a costare 4 o 500 mila lire in luogo delle 30 mila lire che si spendono per un eguale tragitto in autostrada. Il mare diventa quindi per noi una fonte di grave diseconomia.

Vediamo ora altri aspetti dello stesso problema.

Ella sa, signor Ministro, come nel periodo estivo la Sardegna registri una intensa attività turistica. Il turismo è un'industria promozionale non solo in campo economico: avvicina i popoli, li stimola ad un maggior dialogo, ad una reciproca conoscenza. È una industria non inquinante, che non avvelena l'aria, nè le acque dei fiumi, nè il mare.

Ha il pregio di arricchire la nostra economia di valuta pregiata; è insomma una delle poche voci positive della nostra bilancia commerciale.

Ma il turismo sardo, che pure gode di grande prestigio internazionale, soffre per la mancanza di adeguati trasporti, soprattutto nel periodo estivo.

Noi, d'altro canto non abbiamo turismo invernale, non abbiamo Saint Moritz o il Sestriere.

Abbiamo il mare, la nostra cultura, i nostri paesaggi, le nostre solitudini, i grandi silenzi, i misteri della civiltà nuragica che sprofonda nella notte dei millenni. La gente resta affascinata di queste cose. Si appaga delle bellezze che la Sardegna può offrire pur nella povertà economica dell'ambiente.

Ma venire in Sardegna non è difficile. Quando vi si arriva il credente invoca Dio, o lo bestemmia perchè non riesce a ripartirne; e se la prende con noi quasi fosse una nostra colpa se non riesce a rientrare nei tempi previsti.

A volte si è costretti a restare per giorni fermi sulle banchine dei porti e ci si raccomanda all'esponente politico, al parroco, al notaio, migrando da questo a quello, per ottenere un posto in nave. Gli impegni, il lavoro, la famiglia sono le motivazioni che a un certo punto riemergono quasi ci si trovasse in un'isola dimenticata e sperduta e non in una località turistica.

Venire in Sardegna è una scelta. Non vi si arriva direttamente dal confine, da Tarvisio, da Modane eccetera. Si deve attraversare il mare e una volta attraversato è problematico il ritorno.

L'anno scorso il Ministro dei trasporti aveva dirottato in Sardegna, negli infuocati giorni dell'agosto, una nave dalla Sicilia. Quest'anno, il Ministro che mi ascolta, non ha ritenuto di doverlo fare.

RUFFINI, ministro dei trasporti. Io avevo dato l'autorizzazione con piacere, ma poi i tecnici hanno ritenuto che questo avrebbe alleviato parzialmente la situazione sarda ed avrebbe creato un caos peggiore di quello sardo in Sicilia. Quindi non ho ritenuto di concedere l'autorizzazione che, in fondo, avevo già dato con un telegramma.

MELIS. Io non voglio mettere in dubbio le buone ragioni dei siciliani. Non è mio intento sollecitare contrasti. Credo però che il tragitto Sicilia-Reggio o Villa San Giovanni comporti un tempo della durata di circa 10 o 15 minuti.

PITRONE. Per quei 15 minuti vi sono però tre ore di perdita di tempo... e questo poi lo chiariremo.

MELIS. Non è questo il punto. Guai a noi se dovessimo farci la guerra per avere gli uni le navi destinate agli altri. Vi è però comunque da registrare un fatto concreto: quest'anno abbiamo regredito perchè l'anno

scorso quel traghetto era stato dirottato sulla linea sarda, sia pure per alcuni giorni di più intenso traffico.

Vorrei qui richiamare quanto, per mia sollecitazione, mi scrive il Presidente della Giunta regionale sarda in relazione alla realizzazione della IV linea ferroviaria sulla Roma-Firenze, Roma-Napoli, Bologna-Milano, mentre per la Sardegna il discorso si è limitato alla Cagliari-Decimo (10 Km. in tutto!).

Ho motivo di sospettare peraltro che questa spesa non sia destinata tanto al popolo sardo quanto a soddisfare le esigenze militari della NATO che in Decimo dispone di un importante campo di aviazione.

In Sardegna quindi disponiamo di una sola e ben limitata linea ferroviaria per i due sensi di marcia e neppure un metro di questa linea è stata elettrificata.

Abbiamo in compenso diverse linee a scartamento ridotto che costituiscono una testimonianza manifesta, direi clamorosa della arretratezza. La documentazione visiva dell'immobilismo.

Città importanti come Nuoro non hanno collegamenti ferroviari; porti importanti come Olbia privi di collegamento con la Sardegna interna.

Facendo un passo indietro vorrei sottolineare come la Sardegna è estremamente interessata a che la IV linea ferroviaria lombarda non si affianchi ai vecchi tracciati, ma si colleghi, se possibile, con Livorno per Sarzana-Fornovo.

RUFFINI, ministro dei trasporti. Questo è previsto nel piano.

MELIS. Siamo interessati perchè ci consentirebbe di collegarci con il retroterra toscano ed attraverso questo potremo arrivare più rapidamente ed economicamente ai centri della Lombardia e dell'Europa centrale.

Non potendo parlare di autostrade fra la Sardegna ed il Continente debbo insistere per un miglioramento e intensificazione dei collegamenti aerei sia quelli gestiti dall'ATI che dall'ALISARDA.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*.
Stiamo cercando nuovi spazi per garantire nuove linee all'ALISARDA.

MELIS. Prendo atto con piacere di queste notizie; occorre però provvedere perchè gli impianti aeroportuali sardi siano dotati di sistemi di assistenza al volo tecnologicamente aggiornati. Sussiste infatti il pericolo di andare a sbattere sull'aeroporto ove non giungano al pilota, che navighi con scarsa visibilità, le necessarie indicazioni circa la direzione della pista, la distanza da questa e i gradi di inclinazione per la discesa. Si debbono cioè dotare gli aeroporti di quelle strumentazioni che mi pare si chiamino « VOR » ed ancor meglio « ILS » (Instrument Landing System) che consentono al pilota di conoscere in qualsiasi momento a quale distanza si trovi la pista e quale angolo azimutale o zenitale dovrà osservare per un corretto atterraggio.

Queste informazioni vengono date automaticamente al pilota per cui egli è in grado di atterrare anche con visibilità zero.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*.
Anche Palermo, Catania ed altri aeroporti si trovano nelle stesse condizioni.

MELIS. Non è che la cosa mi conforta molto. Comunque oggi l'aeroporto di Olbia non solo non dispone dell'ILS, ma neppure del VOR che pur non dando nè distanza nè angolo di discesa consentono, quantomeno, di individuare la direzione della pista. I piloti chiedono almeno questo perchè ignorando la corretta direzione si vaga fra le nubi in condizioni di estremo pericolo.

Signor Ministro, per andare e venire dalla Sardegna sono necessari o la nave o l'aereo; ci si metta in condizioni di farlo in termini economici e senza inutile rischio della vita.

Un'ultima osservazione.

Si parla di aumenti di tariffe. Il Governo non deve nel modo più assoluto consentire che ciò avvenga sia nel settore marittimo che aereo. Ci si deve invece muovere in senso opposto onde conseguire l'appiattimento del divario esistente fra le tariffe marittime e quelle ferroviarie.

Per queste considerazioni dichiaro che non voterò a favore del bilancio dei trasporti e mi asterrò.

SGHERRI. Signor Presidente, onorevole Ministro, credo che tutti comprendiamo e avvertiamo, leggendo il bilancio — e lo dicevano già i colleghi Fossa e Carri —, il divario profondo che esiste tra la impostazione di questo documento che, mi si consenta la parola, è vecchia e la crisi che attraversa il settore dei trasporti come un momento più generale della crisi profonda del Paese. Tutto ciò non può non generare una difficoltà a intervenire, non solo perchè siamo in seconda lettura, ma soprattutto perchè comprendiamo che l'impostazione, le scelte, le poste di questo bilancio non rispondono a quell'esigenza di cambiamento, di svolta, di misure nuove che invece la crisi che il settore dei trasporti sta attraversando esige. Queste misure nuove sono una esigenza non solo in rapporto ad una realtà oggettiva (che è appunto la crisi attraversata dal settore dei trasporti), ma anche ad una crescita di coscienza del Paese, di larghi strati di opinione pubblica, di una accresciuta sensibilità ed attenzione della gente di fronte ai problemi dello sviluppo del trasporto pubblico. Non c'è soltanto l'aumento della benzina che incide notevolmente sui bilanci familiari, non c'è soltanto una crisi economica generale che pone problemi drammatici di riduzione e selezione di spesa in gran parte delle famiglie italiane; c'è anche, in conseguenza di ciò, il bisogno e la necessità di diminuire l'uso del mezzo privato di trasporto e di avere un servizio pubblico che più e meglio risponda ad esigenze non solo di lavoro, ma anche di vivere civile, di un ritorno a un momento di rapporto collettivo che è appunto rappresentato dall'uso del trasporto pubblico. Io credo che nell'opinione pubblica di larghi settori del nostro Paese oggi c'è questa consapevolezza e c'è anche la coscienza che il problema del trasporto pubblico non è un problema di servizio, ma è compreso sempre di più come un momento essenziale, integrato e armonico per lo sviluppo economico, sociale e civile del nostro Paese.

se. Penso — e non intendo soffermarmi a lungo su questo — che per tutti noi si ponga la necessità e l'esigenza non di rimettere in moto il vecchio meccanismo di sviluppo, non di ridar fiato ad una vecchia politica del trasporto che ha sacrificato il mezzo pubblico di fronte a quello privato; non mi si fraintenda: non voglio mettere al bando l'automobile o dare l'ostracismo al mezzo privato, io dico soltanto che è giunto il momento, nel quadro generale dello sviluppo del paese e nel quadro di una correzione delle distorsioni che l'uso del mezzo privato ha causato, di dare finalmente un contributo notevole al sistema del trasporto collettivo. Se tutto questo è vero, se tutto questo è una necessità che trova concordi le forze politiche italiane, le centrali sindacali e larghi settori di opinione pubblica ed è di conforto per incamminarci su questa strada, è altrettanto vero che se vogliamo affrontare in questi termini il problema, non si può pensare di rimettere in moto, attraverso interventi parziali e settoriali, quel meccanismo, quelle incentivazioni, quel modo di far politica e di intervenire nel settore dei trasporti che ha portato a queste conclusioni, di cui i passati Governi hanno la responsabilità e in primo luogo la Democrazia cristiana che di questi Governi è stata la parte fondamentale.

Detto questo, vorrei rilevare come la parte che si riferisce ai problemi dell'aviazione civile sia la migliore e più chiara conferma di quanto stavo dicendo. Io credo che parlando del bilancio dell'aviazione civile — e per carità di patria non soffermandomi sulle cifre — prima di tutto si ponga un problema a monte: che cosa deve essere la nostra Compagnia di bandiera? Che cosa pensiamo debba diventare l'Alitalia? Oggi l'Alitalia, come tutti sappiamo e come lei stesso, signor Ministro sa per amara esperienza, sfugge al controllo e alla presenza del Ministro dei trasporti, poichè dipende dalle Partecipazioni statali. Ora è ipotizzabile — e noi riteniamo di sì — lo sviluppo della nostra Compagnia come azienda pubblica autonoma? Noi abbiamo una esperienza che credo sia, complessivamente, positiva: quella del-

le Ferrovie dello Stato; al dà delle cifre di bilancio, qual è il pensiero del Ministro dei trasporti in merito a questa o ad altre ipotesi di sviluppo della nostra Compagnia di bandiera?

Credo che se vogliamo, come vogliamo, avere un coordinamento dei trasporti, dobbiamo liberarci della presenza nel settore delle partecipazioni statali. Dobbiamo anche noi, dall'angolazione del Ministero dei trasporti, contribuire a riportare le partecipazioni statali al loro ruolo originale, che non è di servizio, ma di intervento per produrre e, assieme alla produzione, garantire occupazione e posti di lavoro. Quando parliamo in particolare del bilancio dell'Alitalia, credo che riemerge con tutta la sua forza l'esigenza di un Ministero unico dei trasporti, del piano nazionale dei trasporti e di una visione generale della politica dei trasporti. Questa esigenza è stata oggetto di dibattiti, di discussioni, di confronti e di scontri già da alcuni anni, ma la sensazione che ognuno riceve è di un enorme ritardo, di grosse difficoltà, di resistenze, di zone ovattate, di muri di gomma che accolgono e respingono, e che di fatto drammaticamente ci fanno capire che di fronte alla crisi che i trasporti stanno attraversando e all'urgenza di interventi, ancora non siamo in presenza nè di una proposta concreta di Ministero unico sulla quale misurarsi, affrontarsi e avviare il relativo processo di attuazione, nè di un piano nazionale dei trasporti, per cui siamo ancora una volta costretti ad esaminare la politica dei trasporti a compartimenti stagni, con tutti i danni e le conseguenze negative che ognuno di noi ha la possibilità di rilevare.

Vorrei ora soffermarmi in particolare su ciò che riguarda l'aviazione civile. Ci sono stati, in questo settore, una serie di studi, di indagini, di inchieste, di rapporti, alcuni dei quali son diventati famosi. Di fronte a queste inchieste, a questi rapporti, a queste denunce, e anche a proposte per avviarne a soluzione i problemi, le nostre strutture aeroportuali restano inadeguate. Tutti siamo consapevoli che volare nel nostro paese, per lo stato di molti aeroporti, per le carenze

nel campo dell'assistenza al volo che ancora oggi si verificano, è un'avventura che credo rasenti l'incoscienza. Anche di questo è da anni che noi parliamo, e anche su questo molto poco, fino ad oggi, si è fatto: ad esempio, è ancora insufficiente il coordinamento tecnico e amministrativo fra le nostre compagnie interne. Noi siamo oggi di fronte ad una situazione economica drammatica nel campo del servizio del trasporto aereo, a duplicati di voli, e quindi ad aerei semivuoti, a sciocche, prima che sbagliate, concorrenze fra le compagnie aeree nazionali, e quindi a spese inutili e superflue che appesantiscono inevitabilmente il bilancio del settore.

Ma questo non basta: noi siamo il Paese che ha l'amaro privilegio di avere più aeroporti a fronte delle altre nazioni dell'Europa: la Germania, la Francia, il Belgio, l'Olanda, il Lussemburgo, l'Austria, l'Inghilterra, messi insieme non raggiungono il numero di 46 o 47 che noi abbiamo. Questa proliferazione è frutto di settorialismi, di baronerie, di feudi, di spinte politiche, di malcostume. Non voglio piangere sul latte versato nè tornare a discutere: chi ha avuto ha avuto, ma la realtà è che tutto ciò non può non contribuire all'acutizzarsi della crisi di questo settore nel nostro paese. Quello che ora è indispensabile ed urgente è il formarsi di una volontà, che non può essere che la volontà politica la quale, rifiutando sollecitamenti, stimoli corporativi, settoriali, provincialismo e, mi si consenta di dire, anche regionalismi, respinga interventi a pioggia e imponga, esiga, nell'interesse generale del paese e dello sviluppo dei trasporti, la concentrazione delle limitate risorse di cui disponiamo attorno ad alcuni aeroporti essenziali, decisivi per lo sviluppo del nostro traffico aereo. Invece, siamo ancora agli interventi a pioggia nei confronti dei nostri aeroporti, non abbiamo ancora trovato la forza di liberarci interamente delle spinte aprioristiche, delle pressioni di notabili e dei particolarismi. E allora sorge legittima una domanda, che io pongo a me stesso, ma prima di tutto al signor Ministro: a che punto siamo con l'utilizzazione della legge Bozzi che prevedeva 220 miliardi per gli interventi sugli aeroporti?

Avevamo detto, approvando questa legge, tutti d'accordo, di concentrare i miliardi stanziati attorno ad alcuni importanti, prioritari, decisivi aeroporti. Chiedo se è ancora questo l'orientamento che si sta seguendo ed a che punto siamo nella spesa, e dove si spendono questi miliardi. Vorrei fare un esempio: i fiorentini, non senza difficoltà, non senza pene e non senza contrasti, hanno rinunciato alla costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica. Io credo che con questa decisione abbiamo dimostrato senso nazionale, per il rifiuto del provincialismo e del regionalismo, per una visione generale delle esigenze del Paese e perchè il problema dello sviluppo sociale, culturale ed economico di Firenze non è condizionabile nè legabile all'aeroporto. Avevamo perciò rinunciato all'aeroporto di San Giorgio a Colonica, ma avevamo detto che era necessario potenziare e sviluppare San Giusto a Pisa, ed era questo il momento unificante da cogliere.

Ma da due anni non si è discusso con l'autorità militare per una sua eventuale demilitarizzazione, mentre sapevamo che l'allora ministro della difesa, Forlani, aveva manifestato una sua propensione a discuterne.

Esiste un problema di servizi, di ammodernamento per alcune piste, depositi ed impianti doganali. Non s'è fatto niente! Avevamo detto: gli otto miliardi stanziati nel bilancio dei trasporti a favore di San Giorgio a Colonica usiamoli per il raddoppio della ferrovia Firenze-Pisa. Dopo due anni siamo ancora alla fase d'ipotesi, di studio da parte delle Ferrovie. Tutto questo non può che spingere ai regionalismi, ai provincialismi, agli « ismi » più deteriori perchè manca qualsiasi volontà e capacità d'intervento.

Ma il colmo è rappresentato dal fatto che nei residui passivi del bilancio del Ministero dei trasporti ed aviazione civile al nostro esame, è ancora prevista la spesa di 25 miliardi per l'aeroporto di Firenze. Da due anni si è stabilito di non usare tale cifra perchè l'Italia non ha bisogno di un altro aeroporto continentale! Ed oggi, il bilancio burocratico ripropone, nei residui passivi, 25 miliardi per l'aeroporto di Firenze!

Non voglio fare domande cattive; ma potrei chiedere a questo punto per quale motivo compare questa cifra in bilancio. Volete forse ridare fiato alla ricostruzione di aeroporti quando l'opinione unanime delle forze politiche è diversa? In effetti non si riesce a trovare un significato, una ragione plausibile e logica.

Ma lo stesso si può dire anche per altri problemi dell'aviazione. A che punto è, per esempio, la ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile? Come viene messa in grado di essere un momento essenziale del coordinamento del trasporto aereo nel nostro Paese? Esiste anche, signor Ministro, il problema di una migliore definizione del ruolo e delle competenze, per quanto riguarda l'assistenza al volo, tra l'aviazione civile e quella militare. Mi guardo bene dallo sposare tesi che sembrano semplicistiche e sbrigative come quella di accentrare tutto in mano ai civili. Sono infatti a tutti note le competenze e le capacità, nonché l'alto grado di specializzazione di alcuni settori di assistenza al volo nelle forze militari: contributo al quale oggi il nostro Paese non è in grado di rinunciare perchè richiede anni di studio, preparazione, spese non indifferenti. Tuttavia un momento di coordinamento e di sintesi, una migliore specificazione dei ruoli deve esserci. Non possiamo seguitare a vivere in Italia con il terrore che, quando vola un aereo militare i radar — controllati da militari — abbandonino un aereo civile per seguire il loro che, fra l'altro, è un gattino cieco quando si trova sugli aeroporti. Bisogna definirli questi ruoli, bisogna precisarli: è un atto di civiltà, di rispetto della vita umana. È possibile che da anni si ripetano queste cose e non ci sia mai la volontà per chairire tutto?

Ritengo inoltre che bisogna sapere (è un dovere del Parlamento, non parlo di diritto!) attorno a quali programmi e concrete ipotesi e proposte si pensa di lavorare per sviluppare il nostro servizio di trasporti aerei e quali sono i tempi di realizzazione. Desidererei ancora sapere su quali scelte prioritarie — come Ministero dei trasporti ma anche come Alitalia — si pensa di sviluppare

il trasporto civile e se ci sono proposte concrete, un piano ben definito. A tal proposito mi sia consentito un rilievo. Noi discutiamo il bilancio; facciamo uno sforzo per contribuire ad uscire da questa situazione. Ma lei sa, signor Ministro, che le decisioni più importanti, più serie, quelle che danno la direzione alla politica in questo settore, non vengono prese nè dal suo Ministero, nè tanto meno dalle Partecipazioni statali, con buona pace di chi pensa che dirigendo le Partecipazioni statali si possa influire sulle scelte della comunità.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Stiamo studiando una convenzione che le darà piena soddisfazione.

SGHERRI. In questi giorni a Singapore si è svolto un consesso delle società di navigazione aerea (IATA). Era presente anche Nordio, amministratore delegato dell'Alitalia. Sul quotidiano « L'avvenire » (per abitudine non cito mai fogli comunisti: per buongusto), è detto che si deciderà l'aumento delle tariffe internazionali. E Nordio aggiunge: io decido anche l'aumento delle tariffe interne.

Ora, a me non spaventa, nè sono contrario a priori all'aumento delle tariffe. Bisogna vedere, però, l'equità di tale aumento e la equità delle categorie. Si può studiare il meccanismo, vedere, insomma, realisticamente il problema considerando anche i vari aumenti che si sono registrati un po' dovunque.

Ma chi prende le decisioni? Nordio? Lo capirei se fosse, l'Alitalia, un'azienda autonoma.

E si dice, ancora: ma ci vogliono 96 miliardi per pareggiare i bilanci. Ma anche noi abbiamo il diritto di chiedere come questo denaro pubblico viene impiegato: mi pare doveroso! Inoltre: a che cosa servono questi aumenti di tariffe? Per il ripiano puro e semplice dei *deficit* o si pensa all'impiego e alla utilizzazione di questi miliardi per una politica di sviluppo, per un potenziamento di cente linee e servizi?

Ritengo che queste cose dobbiamo saperle; come dobbiamo sapere che cosa signifi-

cano certe voci sul bilancio. Ad esempio: sei miliardi di spesa per aeroporti. Perché sei miliardi? Per quali aeroporti? Per far fronte a quali spese? Ancora: dieci miliardi in generale per ammodernamenti aeroportuali. Ma quali ammodernamenti? Per i vecchi o per i nuovi aeroporti? E sono da considerarsi in aggiunta ai 20 miliardi della legge Bozzi? E tutto questo viene fatto sotto spinte, sollecitazioni, come ho la sensazione che avvenga, o fa parte di una visione più generale ed ampia anche in collegamento al trasporto ferroviario e marittimo? Si continua a vedere i problemi a compartimenti stagni.

Io credo che questo bisogna controllare da parte nostra, da parte del Parlamento. Parlare di sviluppo, dei problemi del trasporto aereo significa anche parlare dell'Alitalia. Ma quale è il bilancio? Noi ci troviamo nell'assurda situazione di dover discutere sul bilancio dei trasporti, nel quale è compresa l'aviazione civile, e non siamo in grado di prendere visione del bilancio dell'Alitalia. Qualcuno può dire: se lo procuri. Bene, io me lo sono procurato. Ma a me, parlamentare, non è stato fornito uno strumento decisivo al fine della conoscenza del trasporto aereo.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Lei segue un filo logico, ferreo. Il fatto è che il bilancio dell'Alitalia è annesso al bilancio delle partecipazioni statali. Torniamo al problema del ministero unico. Il problema è perciò a monte.

C E B R E L L I . Nel frattempo si potrebbe ovviare dandolo per conoscenza, almeno per conoscenza. Ci è arrivato quello della SIP, dopo tanti anni; come è arrivato quello della FINMARE e della FINCANTIERI.

S G H E R R I . Dal momento che il ripiano del bilancio lo paga lo Stato, io credo sia necessario che noi della Commissione lavori pubblici conosciamo questo bilancio. Ci sono inoltre alcuni problemi sui quali vorremmo richiamare la sua attenzione ed avere anche qualche risposta attorno ad un'ipo-

tesi che noi presentiamo. C'è una polemica in corso sull'acquisto da parte dell'Alitalia dei famosi 727. Lei sa che questi 727 vengono comprati in cambio di vecchi aerei o di una parte di vecchi aerei. Lei sa che dietro l'acquisto di questi aerei ci sono anni ed anni di rapporti obbligati per assistenza con la casa costruttrice. Con l'industria italiana non c'era niente da fare? E con l'industria europea? Lei sa che i tedeschi ed i francesi hanno rivolto dei rimproveri alle scelte italiane. Hanno parlato di scarsa sensibilità e partecipazione e di scarso contributo italiano alla costruzione dell'Europa. Ma c'è anche un discorso sui costi e sui ricavi di questi aerei. Non si può lasciare andare avanti questa polemica.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Lei sa che questi aerei erano già utilizzati dall'Alitalia, che li aveva in affitto. La Compagnia ha quindi ritenuto fosse più vantaggioso — in seguito ad autorizzazione dell'IRI — comprarli, rinunciando al continuo noleggio. Erano cioè aerei che facevano regolare servizio di linea. Il giudizio tecnico su questi aerei viene dato dal Registro aeronautico, il quale ha ritenuto quel tipo di velivolo più idoneo rispetto ad altri. Si è per questo deciso di comprarli, questi aerei. Si è fatto come un cittadino qualsiasi fa con la casa: anziché pagare continuamente l'affitto ad un certo punto se la compra.

S G H E R R I . Ma nello stesso momento c'era l'offerta franco-tedesca.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Ma era vincolata.

S G H E R R I . Non sarebbe utile, per tagliare la testa al toro, avere un'audizione con i tecnici dell'Alitalia?

P R E S I D E N T E . L'Associazione dei piloti ha espresso parere favorevole ai 727.

S G H E R R I . Non tutta l'associazione.

P R E S I D E N T E . L'ANPAC ha espresso parere favorevole.

S G H E R R I . Per nostra conoscenza e per avere le idee chiare sulla materia del contendere, io proporrei che si addivenisse ad un'audizione con i tecnici dell'Alitalia, alla presenza del Ministro dei trasporti. Credo debba esserci assolutamente il Ministro dei trasporti. Tutto ciò per avere una nostra opinione, esprimere un nostro giudizio che ponga fine a tutta questa polemica. Ma, signor Ministro, c'è anche da sapere, pur avendo letto la relazione del consiglio di amministrazione dell'Alitalia, che cosa si pensa di fare per coordinare i piani di sviluppo ed i servizi di trasporto aereo fra le diverse compagnie aeree del nostro Paese per arrivare al superamento di quella concorrenza, al superamento di quei doppi voli che fino ad oggi si registrano. E c'è anche da domandarsi se nei piani di sviluppo della compagnia di bandiera sia previsto, per esempio, l'incremento dei voli *charter*, che rappresentano l'avvenire in fatto di trasporto aereo di passeggeri. Lei sa che ci troviamo di fronte ad una formidabile programmazione tedesca, svizzera, olandese, inglese e francese. Queste compagnie straniere non solo organizzano i voli, ma anche i soggiorni negli alberghi, le visite. Queste attività della Luft-hansa, dell'Air France, delle linee olandesi rappresentano uno strumento di introiti notevoli. Ora noi sappiamo che il bilancio dell'Alitalia fa piangere. Come fa piangere la ipotesi di sviluppo dei voli *charter*. Ora non dico che bisogna abbandonare le classi alte, che desiderano viaggiare da sole. Ma certamente bisogna pensare anche alle classi meno privilegiate, che desiderano vedere il mondo. Il Ministero dei trasporti può influire sulla determinazione di questi piani. La CIT, questa fantomatica compagnia, potrebbe benissimo rappresentare un momento di sostegno all'attività dell'Alitalia. Fino ad oggi tutto questo non è avvenuto.

E poi, signor Ministro, c'è anche un altro problema serio. La nostra compagnia ha scelto l'Europa, ha scelto il Terzo Mondo, ha scelto l'Africa o ancora persegue mirag-

gi nordatlantici, in concorrenza con compagnie di bandiera americane che non ci guardano nemmeno per efficienza, forza economica e capacità di penetrazione?

Signor Ministro, nei confronti di certe linee americane, con le quali non possiamo competere, bisogna avere il senso della misura e pertanto bisogna rinunciare alla linea di Boston, e l'assurdo è che mentre ci avventuriamo nel Canada, rinunciamo a un servizio privilegiato che ci offre il governo messicano da Montreal a Città del Messico, lasciandolo ai francesi. C'è stato un momento in cui il Messico ha rotto le relazioni con la Spagna e ha offerto i servizi di linea spagnoli alla Compagnia di bandiera italiana: questa non ha saputo rispondere. Ora, mentre ci troviamo in questa drammatica situazione, l'Alitalia inaugura un servizio trasporto con l'Australia. Io non voglio entrare nel merito, ma mi preme fare soltanto una annotazione di costume, di stile, di modo di governare; in un Paese che sta attraversando la crisi economica che conosciamo, a un popolo cui chiediamo sacrifici e rinunce, cui diciamo addirittura che deve tornare indietro e rinunciare a diritti elementari acquisiti (e questi sacrifici bisogna farli e se non si fanno siamo alla rovina), l'Alitalia inaugura il servizio con l'Australia invitando, naturalmente gratis, alcune personalità. Infatti l'Alitalia farà il volo di inaugurazione Roma-Sidney invitando le persone che, come si dice, « contano » e, quel che è più grave, non andranno solo quelle persone, ma anche le famiglie di quelle persone e non avranno soltanto l'aereo gratis, ma anche l'albergo e le solite visite artistico-culturali a spese di Pantalone. Che cosa dirà il Paese? Si devono fare queste cose nell'Italia del 1976? Se il volo inaugurale si deve fare, offriamo cento biglietti ai nostri emigranti che questi lussi non possono permettersi, almeno sarà un atto di bontà della patria matrigna che li ha costretti ad andare all'estero se volevano lavorare e vivere. Invece no, si invita gente che si pensa possa essere utile domani al momento di chiedere sovvenzioni dallo Stato, perchè questo è il Pae-

se — di cui voi portate la responsabilità — dove l'amicizia è importante, conta!

Su queste cose bisogna intervenire e riuscire a porre un freno. Mi fermo qui e mi fermo riaffermando che quello che bisogna avere oggi è la volontà politica di andare verso scelte e programmi selettivi, con priorità chiare e indiscusse e confortate dal sostegno delle grandi forze politiche, attraverso le quali queste scelte e questi programmi possono essere realizzati e sostenuti.

Mi si consenta un'ultima annotazione per quanto riguarda le Ferrovie e precisamente a proposito della direttissima. I colleghi sanno e lo sa anche il Ministro che noi non eravamo d'accordo su quella scelta, perchè ritenevamo che le esigenze del trasporto pubblico non passassero attraverso direttissime, ma attraverso lo sviluppo delle ferrovie meridionali e insulari. Ma poichè, come si usa dire, cosa fatta capo ha, è ormai tempo di terminare e mettere in esercizio la direttissima per ricavarne un utile, per ricavare qualcosa degli oltre mille miliardi già spesi. A che punto sono oggi i lavori sulla direttissima e quando essa potrà entrare in funzione? Per fortuna sono stati superati i contrasti e le minacce di sciopero tra le organizzazioni sindacali e le società che hanno l'appalto della costruzione, ma a Firenze corre voce che ci sono ritardi in conseguenza anche di insufficienze e di mancanza di materiali da costruzione, sembra che debbano essere ancora forniti dei pezzi; naturalmente ciò comporterebbe rinvii all'entrata in esercizio degli ultimi tratti. Noi vorremmo sapere a che punto è lo stato dei lavori e se i tempi per l'entrata in esercizio, indicati in febbraio-marzo, verranno rispettati. Inoltre vorremmo sapere anche a che punto siamo col sottopassaggio di Firenze; noi abbiamo accolto l'ipotesi che la direttissima vada a Campo di Marte tagliando Firenze, d'accordo, però contemporaneamente dovevano essere avviati studi e ricerche relative al sottopassaggio di Firenze e alla costruzione di una stazione principale sotterranea. Procedono questi studi, questi programmi? Vanno avanti queste ricerche, oppure sono state bloccate?

In ultimo, signor Ministro, vorrei richiamare la sua attenzione sul problema dei pendolari, che non è problema soltanto della Toscana. Proprio pochi giorni fa c'è stata un'altra ondata di scioperi, se così possono essere chiamate le proteste di lavoratori che fermano i treni perchè sovraffollati oppure perchè viaggiano con ore di ritardo; noi avevamo offerto una soluzione, sulla quale anche il Ministro suo predecessore era d'accordo, ma ci siamo scontrati sempre col netto rifiuto del direttore generale Mayer e purtroppo devo constatare come di fronte all'unanime decisione delle forze politiche e del Governo, ancora una volta prevalga il parere del direttore generale delle Ferrovie. Con tutto il rispetto per i tecnici io credo, però, che ciò sia anacronistico, poichè la decisione politica deve sempre passare su quella tecnica, o quanto meno deve avere un peso decisionale maggiore. Si può arrivare ad uno scambio di idee su questo problema? Io so che anche i colleghi democristiani della Camera hanno chiesto un incontro in proposito: facciamolo, vediamoci con gli enti locali toscani e vediamo in quale misura esista una prospettiva di soluzione di questo problema.

L I G I O S . Sono state fatte considerazioni di carattere generale, molte delle quali io condivido. Mi sia però consentito, e ne chiedo scusa a tutti, di attardarmi su considerazioni che interessano la mia regione che, per quanto riguarda i trasporti sia ferroviari, che marittimi, che aerei, è particolarmente interessata e sacrificata. In Sardegna le ferrovie giunsero nel secolo scorso con la costruzione di una sola linea a binario unico che attraversa l'isola da Cagliari a Golfo Aranci, più una diramazione abbastanza limitata verso Decimo e Iglesias. Anche allora non prevalse una valutazione di natura, diremo così, politico-economica, ma soltanto delle considerazioni tecniche. Basta seguire il traghetto di questo binario singolo per vedere come vi sia stato uno spostamento verso la costa occidentale, invece di attraversare il centro dell'isola, come anche le condizioni orografiche, oltre che quelle sociali,

avrebbero voluto, e questo ha determinato indubbiamente non la valorizzazione di una zona a scapito di un'altra, ma la non valorizzazione della zona che è stata attraversata, che era già allora abbastanza popolosa: parlo della dorsale a partire da Macomer, che ha lasciato fuori il centro dell'isola, la bassa, media e alta valle del Tirso, determinando un tipo di chiusura economica e sociale che ha poi avuto manifestazioni concrete. A partire cioè dalla fine del secolo scorso, le ferrovie dello Stato furono realizzate in appalto da francesi ed inglesi i quali, come compenso, ricevevano determinate zone boschive che venivano disboscate, poichè però non vi era un mercato fondiario che potesse in qualche maniera incentivarli a restare o ad operare trasformazioni, questi terreni furono abbandonati dai concessionari, e andarono in proprietà ai Comuni, che li divisero in una certa forma, contribuendo a determinare quel frazionamento patologico della proprietà di cui oggi soffriamo. Da quel momento le ferrovie dello Stato in Sardegna non hanno fatto più nulla, e questa è semplicemente una constatazione, non un rimprovero: hanno lasciato le cose come erano quando vivevano però in un momento in cui — nei primi quattro decenni di questo secolo — quel tronco ferroviario era abbastanza efficiente, in qualche misura proporzionato al tipo di società di allora; oggi sono però peggiorate le condizioni del tronco, i tempi di percorrenza son qualcosa di orribile, non è stata realizzata la modifica di una sola curva, di un solo binario, ma soltanto il rinnovo del materiale rotabile, cosa che rientra nella normale manutenzione, non si è cioè verificato alcun miglioramento in una società che pure in qualche misura è cambiata.

A fianco però delle ferrovie dello Stato ci erano le società private, le Complementari sarde e le Meridionali sarde. A me interessa fare qualche accenno alle Complementari sarde, che sono quelle che servono in gran parte la mia provincia. Sono state costruite tra il 1880 e il 1896, e arrivavano anche al centro della Sardegna; alcuni di questi tratti sono stati abbandonati, altri sono ancora

in esercizio. Inoltre, molti dipendenti delle ferrovie complementari ancora oggi hanno un contratto talmente atipico che ha determinato malumori e posizioni irregolari. Orbene, il capoluogo della mia provincia, Nuoro, è servito da una di queste ferrovie complementari, ed è collegato con Macomer mediante un tronco di 54 chilometri, per coprire il quale occorrono due ore meno un quarto. Qualche anno fa venne anche nominato un commissario da parte del Ministero dei trasporti; fatto sta che questa ferrovia continua a funzionare con i contributi dello Stato, e il discorso rimane così sospeso senza che le ferrovie non solo abbiano regolato lo sviluppo della Sardegna, ma senza che abbiano contribuito minimamente, in un settore così vitale, alla rinascita di questa isola così lontana ed abbandonata. Cito un fatto particolare, e lo pongo all'attenzione del Ministro: all'interno della Sardegna, in una zona lontana 30 chilometri da questo asse ferroviario, è sorto un agglomerato industriale di una certa importanza ad opera della Montedison e della SIR. Bene, oggi si sta discutendo a livello tecnico, tra il Ministero dei trasporti e la Cassa per il Mezzogiorno, la creazione di un tronco ferroviario che parta dalla ferrovia dello Stato e raggiunga Abbasanta, 35 chilometri di strada ferrata che verrebbero realizzati esclusivamente a servizio dell'industria, e questo è un fatto che non può assolutamente essere accettato.

Inoltre, la città di Nuoro, che mi sembra sia uno dei due capoluoghi ancora serviti dalla ferrovia a scartamento ridotto, dista appena 30 chilometri da Ottana, fin dove pare ci sia il disegno di far proseguire questo tronco ferroviario. Io chiedo un esame particolare della situazione da parte del Ministro.

Vi è poi il discorso dei collegamenti marittimi anche con le navi-traghetto. Qualcuno ha detto oggi che non è spaventato dall'aumento delle tariffe. Ma questo è un caso diverso. Il nostro destino è quello di percorrere un certo numero di chilometri in nave. Si chiede — e ritengo sia questo il fatto sociale e politico più rilevante — che questi centottanta chilometri che ci dividono dal

continente non vengano a costare agli abitanti dell'isola tre o quattro volte di più di quanto non costa agli altri cittadini della Repubblica una uguale percorrenza nell'ambito del territorio nazionale.

La Tirrenia, per il trasporto di vetture tipo « 600 » o « 750 », paga alla compagnia portuale 12 mila lire. Conseguentemente, la società intende aumentare le tariffe tanto che il suo amministratore ritiene che basterebbe aumentarle del 75 per cento per arrivare al pareggio dei bilanci. Ma questo vorrebbe dire uccidere quest'Isola, non aiutarla!

M E L I S . Per il trasporto di una « Cinquecento » occorrono ben 24 mila lire.

L I G I O S . Altro punto delicato è costituito dalle tariffe per il trasporto merci. Vi sono delle navi private che partono da Genova per le due isole. Ebbene, la diversità delle tariffe applicate nei trasporti da Genova alla Sicilia e da Genova alla Sardegna è enorme. Il fatto è che con la Sicilia esiste la concorrenza della terra ferma. Mancando per la Sardegna questa alternativa, le compagnie private se ne sono approfittate. Basti pensare che soltanto per un articolato occorrono quattrocento-cinquecentomila lire per coprire questi 180 chilometri di mare. È facile comprendere per tutti, a questo punto, quale sia l'appesantimento delle spese e, quindi, dei costi che ciò comporta.

Le Ferrovie dello Stato, ad onore del vero, hanno svolto una certa funzione con i traghetti. Però non sono sufficienti ed allora succede che le navi della Tirrenia sono vuote e gli automezzi si riversano tutti sui traghetti delle Ferrovie perchè la differenza è enorme. Esiste perciò la necessità di abbinare i servizi, unificare i trasporti anche se mi rendo conto che ciò non potrà essere realizzato nel breve periodo. Vorrei però richiamare la vostra attenzione su questa esigenza che non è regionalistica o campanilistica ma fondamentale e della quale ci ricordiamo — soprattutto alcuni esponenti di governo — soltanto nel mese di agosto allorchè migliaia di persone, non solo di turi-

sti ma di emigrati, sono costretti a bivaccare sulla banchina di Civitavecchia. Ed io da tempo vado dicendo che le cose non cambieranno fino a quando non ci scapperà il morto: un evento che fino ad oggi si è potuto evitare solo grazie al buon senso. È certo però che una situazione del genere è insostenibile per il futuro e non solo per il periodo estivo ma proprio globalmente considerando il problema dei trasporti con la Sardegna. Non è concepibile, insomma, che cittadini della Repubblica italiana, per recarsi in continente a qualunque titolo e per qualunque motivo, siano costretti a pagare una penality così pesante. Sono convinto che il problema può essere risolto con un intervento preciso e mi dichiaro eventualmente disponibile per fornire tutti gli elementi che potranno essere utili.

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Dopo la relazione del senatore Fossa — che condivido nelle linee essenziali — e dopo l'ampio dibattito, mi limiterò ad alcune riflessioni, anche perchè molte delle considerazioni che intendevo fare sono state evidenziate dai colleghi che mi hanno preceduto.

E queste riflessioni io credo di doverle svolgere anche in relazione a precedenti dibattiti che abbiamo avuto in questa commissione; ma soprattutto in relazione agli impegni, ai compiti, alle scadenze che sono e saranno di fronte a noi, ritengo, nelle prossime settimane, nei prossimi mesi.

Sul valore, sul significato della discussione del bilancio annuale, sul suo formalismo ormai quasi rituale altri colleghi si sono espressi e noi stessi avevamo formulato in precedenza considerazioni analoghe, avanzando anche taluni auspici di riforma, come quello di presentare il bilancio in modo più aperto, per favorire il confronto tra le varie forze politiche tendendo verso una discussione e un dibattito unificati tra i due rami del Parlamento. Credo che in questa direzione bisognerebbe muoversi in prospettiva. In realtà, almeno per quanto riguarda il ministero dei trasporti, sono sempre in generale più interessanti le discussioni sulle relazioni del Ministro o su alcu-

ni provvedimenti di legge, mentre la discussione sul bilancio assume un carattere puramente formale.

Ma per riferirmi alle riflessioni di cui parlavo, io credo ci si debba chiedere quale potrà essere il ruolo del trasporto, nella sua accezione più complessiva e più ampia, nell'attuale situazione di grave crisi economica, e quale potrà essere la prospettiva di sviluppo di un Paese europeo come l'Italia, che si trova in una particolare situazione geografica.

Naturalmente, a questa domanda molte risposte sono già state date anche nel dibattito che si sta svolgendo nella nostra Commissione.

Su una considerazione generale mi pare si possa concordare, e cioè, sulla necessità, imposta dalla crisi, di andare ad una modifica del vecchio modello di sviluppo. Questa esigenza viene generalmente condivisa da politici ed economisti e acclamata dalla più larga opinione pubblica.

Bisogna perciò tendere ad una modifica del modello di sviluppo, non soltanto per le scelte produttive e di politica economica, ma anche ad un tipo diverso di espansione dell'economia, più armonico e diffuso su tutta l'area geografica del Paese.

Si sa che l'Italia rappresenta, per la sua posizione geografica, un grande ponte tra l'Europa e l'Africa, tra l'Europa, il Medio e l'Estremo oriente. Ma non mi pare che, al di là di certe interessanti affermazioni, si sia portata avanti nella realtà una politica conseguente con questa peculiare caratteristica. Si afferma, ad esempio, giustamente che la regione Friuli costituisce un ponte verso l'Europa nord-orientale; che la Sicilia ed il Mezzogiorno costituiscono un ponte verso l'Africa ed il Medio oriente. Ma la politica dei trasporti nel nostro Paese viene inquadrata in questa realtà, dandole la necessaria ampiezza di prospettiva. Finora non è stato così. Oggi la crisi stessa rende urgente e necessaria una svolta nella politica dei trasporti, pur con la gradualità consentita dalle scarse risorse disponibili. Occorre però una ferma volontà politica unitaria, per procedere verso questa direzione,

formulando un disegno organico, uscendo finalmente dagli interventi settoriali, frammentari e disorganici. Bisogna andare quindi alla ricerca di prospettive, di spazi nuovi, anche perchè prima della crisi era possibile seguire in modo pedissequo le spinte spontanee, anarchiche, dello sviluppo economico. E da ciò sono derivate le autostrade e la motorizzazione privata. Oggi non c'è più spazio per questa politica. Su questo terreno non ci sono prospettive di sviluppo. Noi non recriminiamo, vogliamo riconfermarlo, sulla situazione esistente in ordine alle autostrade, perchè noi abbiamo formulato le nostre critiche, non oggi, a posteriori; ma nel momento stesso in cui questa politica, secondo noi nefasta, veniva svolta. Oggi siamo per una realistica utilizzazione di tutte le infrastrutture che comunque sono state messe in essere, e per una integrazione del sistema viario, del sistema ferroviario, portuale e marittimo.

Bisogna andare verso soluzioni nuove.

C'è l'esigenza complessiva di andare verso una ristrutturazione dell'apparato produttivo del Paese. E questo è un altro degli argomenti su cui si sviluppa l'incontro e lo scontro fra le forze politiche e sociali. Bisogna andare ad una riconversione, a un ripensamento delle scelte produttive.

L'obiettivo primario è oggi quello di bloccare l'inflazione, che è il pericolo più grave contro cui bisogna mobilitarsi e combattere. C'è l'esigenza di risanare la bilancia dei pagamenti e quindi procedere alla rianimazione e al rilancio dell'economia su basi nuove.

Questo vuol dire andare con priorità e urgenza verso un piano energetico a sostegno di una risistemazione di tutto l'apparato produttivo e verso un sistema unico e più efficiente di trasporti collettivi, come esigenza obiettiva del Paese e quindi alle industrie costruttrici che assicurino la disponibilità dei mezzi necessari per il trasporto collettivo su rotaia e su strada. Per contenere i consumi energetici e quelli del petrolio, evidentemente non si può che andare a queste soluzioni. Ed ancora, per colmare il grave *deficit* alimentare, si deve andare ad un rinnovamento e alla riconversio-

ne delle industrie ad essa collegate. Ed inoltre rimane ancora aperto il grande capitolo del Mezzogiorno. A questo proposito tutti gli economisti — con qualche riserva e ambiguità da parte di alcuni ambienti confindustriali — affermano ormai la necessità di spostare verso il Sud l'asse di un nuovo sviluppo economico. Questo viene affermato anche nel testo governativo sulle proposte di ristrutturazione e riconversione dell'industria e sulla nuova legge per il Mezzogiorno.

Quindi il settore dei trasporti deve rispondere, deve soddisfare le esigenze poste da una nuova linea di politica economica. Se vogliamo dare credibilità agli impegni enunciati, e non soltanto da noi, ma anche dal Governo e dalle forze sociali e sindacali, occorre che il settore dei trasporti si attrezzi al servizio di questa nuova linea di sviluppo, spostando anche la sua direttrice di espansione verso il Mezzogiorno e le nuove aree produttive del Paese.

Ma l'esigenza di questa svolta è accompagnata dalla necessaria volontà politica? Questa domanda la rivolgiamo al ministro Ruffini, rappresentante, in questa sede, della collegialità del Governo.

Qualche novità si intravede, e noi non vogliamo ignorarla, e non soltanto nei rapporti tra le forze politiche, ma anche nell'azione di Governo. Permangono, però, ancora ritardi e insufficienze gravi, permangono, proprio nel settore dei trasporti inadempienze, anche di natura legislativa da parte del Governo e voglio qui elencarne alcune.

Da ogni parte ormai si sollecita l'unificazione della direzione politica dell'intero settore dei trasporti; si tratta soltanto di affermazioni destinate a lasciare il tempo che trovano? Il senatore Ligios esprimeva appunto qualche perplessità e qualche dubbio in proposito. Ma noi, che abbiamo l'ottimismo della volontà insieme al pessimismo dell'intelligenza, riteniamo che queste affermazioni possono, se portate verso le giuste soluzioni, trovare concreta attuazione; si tratta però di muoverci tutti in questa direzione. Ma quali riserve politiche, quali opposizioni sussistono a livello di governo?

Quali sono i veri ostacoli? Sono di ordine procedurale, di ordine legislativo? Noi non siamo proprio ingenui; sappiamo che esistono dei contrasti a livello di Governo. È necessario denunciarli in questa sede, senza agitazioni, ma con chiarezza, con semplicità. Ognuno assuma le proprie responsabilità politiche e si vedano, si isolino quelle forze e quei gruppi che fanno ostacolo a questa vera esigenza nazionale. Non può essere certo l'ambizione di un gruppo o di un Ministro a bloccare la esigenza nazionale, di condurre ad unificazione il settore dei trasporti.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Senatore Piscitello, lei sa benissimo che la iniziativa legislativa non spetta soltanto al Governo, ma anche al Parlamento!

PISCITELLO. Signor Ministro, ella ben sa che su una questione del genere non basta una proposta di legge da parte di chicchessia, ma occorre una intesa a livello di Governo e a livello di Parlamento. Ci vuole una intesa, un accordo a livello di forze politiche e di gruppi. Pertanto poniamo con maggior forza le basi per una simile intesa e vediamo quali potranno essere gli sbocchi: anche qui non siamo per le soluzioni frettolose, mal combinate, ma vogliamo che si proceda con determinazione nei tempi necessari.

Mentre poniamo però questa esigenza, vediamo che i vecchi provvedimenti, i vecchi piani, sia ferroviari che per gli aeroporti, quindi per il trasporto aereo, per i porti e per il trasporto marittimo, procedono con lentezza esasperante, e intanto l'inflazione e la lievitazione dei costi erodono il valore di acquisto degli stanziamenti, per cui gran parte di questi piani non potranno più essere realizzati. Ora c'è inefficienza e disorganicità nei vari Ministeri che hanno il compito istituzionale di interessarsi della politica dei trasporti, c'è una insufficiente capacità di spesa, e naturalmente questo comporta gravi conseguenze di natura economica.

In proposito mi sia consentito un inciso: da parte di molti imprenditori ed appaltatori di lavori ferroviari si rivolgono solle-

citazioni perchè il decreto ministeriale per la revisione extra contrattuale dei prezzi giunga finalmente ai compartimenti e questi siano autorizzati al più sollecito pagamento. Vi sono infatti, operatori scoperti in banca che hanno problemi seri. Il signor Ministro, molto correttamente, ha già rilevato la scarsa copertura di spesa del Ministero e ha ricordato che solo da dieci anni il Ministero dei trasporti ha il compito di provvedere anche alla progettazione e al controllo sulla esecuzione delle opere ferroviarie, cosa che in precedenza era di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ma, signor Ministro, sono dieci anni, non dieci settimane o dieci mesi, e in questi dieci anni ci sono stati tre piani, quello dei 70 miliardi, quello dei 400 miliardi e l'ultimo dei 2.000 miliardi. Il Parlamento è stato impegnato in decisioni e dibattiti anche appassionanti, ma il Governo ben sapeva quale era la situazione del settore dal punto di vista dell'attrezzatura, del personale, la capacità quindi di progettazione, di esecuzione, di controllo degli organici del Ministero. C'è quindi l'esigenza, a nostro parere, che si provveda con la necessaria rapidità alla riqualificazione di questi organici perchè essi rispondano a criteri non burocratici, ma produttivi, secondo la natura e la finalità dell'azienda che deve produrre il servizio, ma, prima di produrlo, deve attrezzarsi adeguatamente per produrlo. E questo può avvenire non certo con proposte e misure improvvisate, perchè non so cosa possa voler dire trasformare l'azienda delle ferrovie dello Stato in ente economico: può dire tutto, ma può dire anche niente. Ritengo quindi che in ogni modo queste proposte tendano a potenziare il settore della progettazione, e quindi della esecuzione delle opere progettate. C'è però l'esigenza di potenziare anche il settore della ricerca scientifica, dove siamo non solo in alto mare, ma non si sa su quale nuvola navighiamo. Occorrono anche qui proposte precise, concordate con i sindacati affinché si esca dalla presente nebulosità che crea fastidi e, comunque, provoca ritardi e malumori. Io insisto sul carattere tecnico-scientifico dell'attrezzatura e della riorganizzazione degli organici dell'azienda.

Ristrutturazione e riconversione industriale: che cosa vuol dire per il settore non soltanto ferroviario, ma dei trasporti pubblici e collettivi nella loro più vasta accezione? Io ritorno sull'affermazione del Ministro circa le difficoltà di spesa. Ci sono tempi tecnici che non si possono saltare con semplici volontarismi, ma vi son ritardi gravi anche in relazione a questi tempi tecnici e alla distribuzione geografica delle somme stanziare nei piani precedenti. Mi riferisco alle ferrovie dello Stato ed ai piani che abbiamo approvato negli anni precedenti: i 400 miliardi del cosiddetto « piano ponte ». Al 31 dicembre 1975 i progetti approvati ammontavano a meno di 300 miliardi, cioè al 74 per cento dell'intero fondo stanziato. E per quanto concerne il 1973?

RUFFINI, ministro dei trasporti. Del 1973 è già stato appaltato il 74 per cento.

PISCITELLO. Per il 1974 siamo a 978 miliardi, cioè al solo 49 per cento dell'intero fondo stanziato. Poi, nella ripartizione tra nord e sud, le percentuali diminuiscono: non si sa perchè al nord si spende con maggiore rapidità, e il sud, che pure avrebbe urgenze maggiori, viene dopo nella spesa e con differenze notevoli nella percentuale all'interno delle grandi ripartizioni previste dalle leggi. Un dato significativo: solo per la direttissima siamo al cento per cento della previsione e della spesa; per il resto siamo a percentuali molto inferiori.

A tal proposito il nostro parere l'abbiamo espresso in varie sedi ed occasioni, ne ha accennato anche il collega Sgherri stamane. Riteniamo quella scelta, da noi definita truffaldina, perchè fatta in condizioni di tempo e luogo misteriose, non prioritaria.

COLLAZZA. Le condizioni erano chiare, non misteriose!

PISCITELLO. Allora, proprio scelta truffaldina, senza attenuanti! Duecento miliardi introdotti allora furtivamente in una previsione di spesa ed oggi siamo arrivati a ben mille miliardi. Questa opera avrà certo la sua utilità, non vogliamo miscono-

scerne il valore. Ma, evidentemente, non poteva assumere, nè assume, un carattere di priorità in nessun modo. Ben altre dovevano essere le priorità! Ma quanto ancora costerà al Paese, in contrasto con le nuove scelte produttive che faremo? A mio avviso questa scelta era organica, era in logica conseguenza alle vecchie scelte autostradali. Ma, a parte il pericolo della velocità, quali sono i costi dell'alta velocità? Quest'opera è stata definita un « pozzo di San Patrizio ». Ma allora diciamo chiaramente quanto dobbiamo ancora spendere per il suo completamento e se non sia il caso di sospenderne i lavori, nella eventualità che il Paese non sia in grado di sopportare, per il momento, l'intera spesa.

B A U S I . Un buon sistema di risparmio, non c'è che dire!

P I S C I T E L L O . Tra le varie ipotesi può esserci anche questa. Noi non siamo mai stati entusiasti per scelte di questo tipo: nè per le autostrade, nè per la direttissima. Per esempio, la costruzione dell'autostrada Palermo-Messina è stata interrotta e noi non abbiamo aperto bocca. Le opere incompiute naturalmente, non sono produttive, e lo stesso dicasi per altre autostrade. Noi non sollecitiamo, sia chiaro, la sospensione della direttissima; ma vogliamo finalmente sapere quanto costa, perchè si tratta di cifre enormi. In relazione alla situazione drammatica del paese e alle nuove scelte verso cui dovremmo muoverci, può anche intravedersi l'ipotesi di una sospensione; ma, nell'eventualità che debba essere proseguita, vogliamo sapere quando sarà completata e se siamo in condizioni di affrontare questa ulteriore spesa. Ragioniamone, una volta per tutte, a carte scoperte!

Ora, come s'intende, signor Ministro, rimediare a queste carenze? Ci sono delle proposte da parte del Ministero per inserire il discorso dei trasporti collettivi nel processo di ristrutturazione e riconversione industriale? E, in caso affermativo, quali sono? Oppure: esistono impegni precisi ad elaborare proposte sollecitate? Perchè, oltre alle difficoltà di ordine burocratico del Ministero, ci

rendiamo conto anche di quelle esistenti a livello imprenditoriale per dare riscontro alle commesse. E siccome bisogna muoverci verso nuove scelte produttive, evidentemente una delle scelte fondamentali — come hanno sostenuto i sindacati e consistenti forze politiche ed economiche — è quella del trasporto collettivo.

L'altra priorità — come ho già detto — è rappresentata dall'agricoltura e dal Mezzogiorno.

Se non vogliamo rimanere nell'ambito delle sole chiacchiere, c'è da dire che senz'altro il trasporto marittimo può avere un ruolo importante. Non pensiamo infatti che ci debba essere nel Mezzogiorno la ripetizione, la ricopiatura del tipo di sviluppo ferroviario o viario in generale. Il nostro pensiero va anche — e lo diciamo nella prospettiva di una unificazione del Ministero — al trasporto di piccolo cabotaggio, soprattutto per le derrate alimentari e per le nuove produzioni industriali. Ma il discorso va ampliato all'attrezzatura dei porti, ai terminali, a tutti quegli elementi che servono ad alimentare il dibattito ma, soprattutto, a dare certezza sul come intendiamo operare.

Queste idee non sono nuove. Mi pare che il progredire su questo terreno sia stato molto lento. Tuttavia, a parte l'esigenza dello sviluppo del trasporto marittimo di piccolo cabotaggio, c'è anche quella di uno sviluppo non solo longitudinale ma soprattutto — l'abbiamo riaffermato nel testo della legge 1972, sul piano dei duemila miliardi — orizzontale delle linee ferroviarie e di un nuovo sistema di comunicazione per creare interrelazioni a livello regionale e interregionale. Ma intanto, come si procede nel Mezzogiorno? Accennavo al fatto che la ripartizione delle spese nelle opere appaltate e, soprattutto, in quelle eseguite, è lenta. Inoltre ci sono anche le esigenze specifiche della Sicilia, oltre che della Sardegna: la Messina-Palermo, la Messina-Catania, che procedono con una lentezza spaventosa. Per non parlare di tutta la linea meridionale della Sicilia, che il Ministro ben conosce, da Siracusa a Licata, ad Agrigento, fino a Trapani; e della velocità commerciale che è di appena 25-30 chilometri orari. Ad un certo punto

ci si chiede che valore abbia una gestione del genere completamente passiva ed inutile. Si badi bene che questi sono esempi riferiti a ferrovie dello Stato e non in concessione (per le quali il discorso deve essere affrontato globalmente). Ebbene, per queste ferrovie dello Stato esiste il problema del rafforzamento degli impianti. Come è possibile, infatti, che anche sulla Catania-Palermo, che è una delle linee primarie per la Sicilia (a parte naturalmente la Messina-Siracusa e la Messina-Palermo), la velocità commerciale superi di poco i trenta chilometri orari? Devono esserci e possono esserci delle soluzioni, perchè altrimenti, bisognerebbe sopprimere questa linea come passiva, inutile.

Nella nostra scelta ci sarebbe stato il potenziamento di quella linea ferroviaria e non l'autostrada Catania-Palermo. E ciò dicendo non siamo preoccupati di essere messi in discussione dai cittadini siciliani; le nostre preoccupazioni sono serie invece circa questi ritardi.

Un capitolo che sembra addirittura accantonato, signor Ministro, è quello del piano dei trentamila autobus. Il governo realizza un prelievo fiscale soprattutto nel settore della motorizzazione privata. Per certi aspetti noi non ci scandalizziamo, a parte la necessità — che riaffermiamo in questa sede — di una differenziazione per gli utenti che usano la macchina per esigenze di lavoro.

Noi non ci scandalizziamo: la benzina, il bollo, l'una tantum, le patenti, tutto sulle spalle della motorizzazione privata. Ma quali alternative di soluzione si offrono a chi viene spinto a non utilizzare più l'automobile, dopo anni di incentivazione? La gente è esasperata in ogni città, in ogni zona, in ogni regione del paese. In Sicilia, a Siracusa, i blocchi stradali sono all'ordine del giorno, perchè non possono essere accolti tutti i passeggeri a bordo degli scarsi autobus. Quindi l'alternativa è rappresentata dai trasporti collettivi su rotaia e su strada. Mi pare che in questo settore si navighi in alto mare e non ci siano proposte precise. Evidentemente il Governo dovrebbe dire la sua, perchè c'è anche un limite di sopportabili-

ta sociale. Se la gente esasperata non ha alternative, che cosa farà? Di qui l'urgenza di inderogabili interventi governativi.

Ma naturalmente questo non basta. Le strade intasate, i centri storici: anche qui occorre l'iniziativa del Governo, in collegamento con gli enti regionali e locali, per adottare misure di riorganizzazione del traffico e per la salvaguardia di inestimabili valori culturali, storici, oltre che per il disinquinamento.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Si tratta di competenze comunali.

PISCITELLO. Naturalmente, ma una iniziativa a livello nazionale è indispensabile.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Credo che alla Camera ci sia una proposta di legge di iniziativa parlamentare che il Governo guarda con grande interesse, una specie di legge-quadro, proprio per poter disciplinare questo settore. Questa proposta è stata bloccata con una motivazione che ha pure il suo valore, perchè dipende dall'angolo visuale dal quale si guardano i problemi, secondo cui occorre prima aspettare che si definisca la legge numero 382. È però necessario fare qualcosa, perchè arriveremo ad un punto in cui, anzichè risolvere i problemi, procederemo ad uno scarico di responsabilità tra governo, province e comuni. Quindi io credo che una legge quadro sia fondamentale.

CARRI. Lei saprà che la legge era già stata presentata nella precedente legislatura, ed era stato ravvisato un vizio di costituzionalità da parte della 1ª Commissione. È proprio partendo da questa considerazione che in sede di Commissione erano state avanzate alcune riserve.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. L'ipotizzato vizio costituzionale attiene proprio al problema di fondo, nello stabilire cioè fin dove lo Stato può ingerirsi e regolamentare in una materia non di sua competenza.

P I S C I T E L L O . Avvertiamo l'esigenza di questo confronto e lo sollecitiamo.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Vogliamo tutti la stessa cosa: si tratta solo di trovare la strada giusta.

P I S C I T E L L O . A parte questo, noi siamo allarmati per una gravissima inadempienza da parte del Governo: il piano generale dei trasporti, ella ha dichiarato alla Camera, non potrà trovare attuazione nè essere presentato, così come prescrive la legge, entro il dicembre dell'anno che sta per finire.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. È una legge un po' strana: l'unico accenno alla questione in essa esistente è un inciso.

P I S C I T E L L O . In ogni modo siamo preoccupati, perchè si tratta di una inadempienza di fronte ad un preciso obbligo di legge per il Governo. È stato nominato il sottocomitato CIPE, il Ministero della marina mercantile ha dichiarato ieri che nessuno l'ha chiamato in questo consesso, dicendosi comunque pronto ad intervenire.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Fa senz'altro parte della Commissione.

P I S C I T E L L O . Sì, però bisogna chiamarlo. Ora non ci pare un giusto modo di governare, questo. Non vogliamo scandalizzarci su questa materia, ma facciamo pubbliche dichiarazioni, cioè spieghiamo le ragioni del ritardo, perchè si possa avere una giustificazione. Ma soprattutto che cosa facciamo per non incorrere in altri ritardi, e quali altre date indica il Governo su cui ritiene di potersi impegnare? Occorre che esso non solo spieghi le ragioni del ritardo, ma dica entro quale termine ritiene di poter essere pronto. Secondo il nostro orientamento, in questo modo si governa, e si ha un rapporto regolare col Parlamento e col paese.

Vediamo quindi di avere a tale proposito delle risposte, e di sapere come procediamo con le consultazioni di base, con i sindacati, con le Regioni. Ecco, su questo abbia-

mo alcune preoccupazioni, quindi gradiremmo parole chiare.

Passo ora ad alcune altre considerazioni a volo d'uccello. C'è l'esigenza, si è detto, della integrazione. Noi stiamo per privilegiare — mi pare che sia l'orientamento comune — il trasporto su ferrovia, su rotaia per le lunghe distanze, ma intanto rimane il problema del trasporto da porta a porta.

E per questo abbiamo pensato all'INT ad una sua utile funzione integrativa del servizio ferroviario. E perciò abbiamo pensato ad una sua ristrutturazione e riorganizzazione.

Ci sono proposte nuove che il Ministro può fornirci in questa sede? Questo capitolo ormai va chiuso del tutto, considerando l'ente come inutile, oppure va potenziato affidandogli una funzione utile e produttiva?

Ancora una riflessione sulle tariffe e quindi sul nuovo prelievo tariffario che si vuole fare. Anche questo non ci scandalizza, anzi, per certi aspetti, possiamo considerarla ragionevole: noi siamo per il ripiano delle situazioni deficitarie o comunque per alleviare le situazioni deficitarie delle varie aziende; ma si tratta soltanto di un prelievo tariffario, cioè di una misura, tanto per intenderci, antinflazionistica, oppure si muove nella logica e nella prospettiva di ripianare il bilancio? Quest'aumento potrà avere un certo rilievo, ma sarà sempre una goccia d'acqua e allora quali altre misure sono state messe in cantiere, d'intesa col Tesoro e in applicazione delle sollecitazioni che provengono dalla CEE per arrivare alla piena autonomia finanziaria dell'azienda ferroviaria?

Per quanto riguarda la moralizzazione — così chiamata da più parti — noi siamo sia per l'ordine che per la moralizzazione, ma alcune proposte del Ministro sulle concessioni ferroviarie mentre trovano, come esigenza di moralità, la nostra approvazione e quindi alcune misure potremmo anche dividerle, o comunque dividerne lo spirito, altre ci preoccupano: per esempio le concessioni e le agevolazioni per i ferrovieri.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. È stata fatta una grande confusione; fornirò dopo le dovute spiegazioni.

P I S C I T E L L O . Grazie; comunque tengo a precisare che se — e richiamo l'attenzione su questo se — si dovesse arrivare alla revoca delle concessioni, che fra l'altro hanno anche una certa natura contrattuale, bisognerebbe pensare non solo all'accordo tra le parti, ma anche ad una contestualità nella revoca di concessioni per altre categorie, come gasisti, elettrici, telefonici, eccetera. E in ogni caso, non si andrebbe verso la monetizzazione di certe concessioni? A questo proposito, anche ai fini di un'esigenza di moralizzazione e di corretti rapporti contrattuali col personale dipendente, noi sollecitiamo quanto più possibile la pronta stipula del nuovo contratto, per i ferrovieri, perchè, intanto, i sindacati autonomi creano lo scompiglio; si ha poi l'impressione, che vorremmo smentita dal signor Ministro, che a livello di direzione generale, o comunque a livello delle alte sfere burocratiche, ci sia una qualche, non diciamo complicità, ma certo bonomia nei loro confronti. Noi gradiremmo dal Ministro una smentita in proposito, ma più che altro l'assicurazione che le nostre preoccupazioni sono destituite di fondamento. Ancora in merito alla moralizzazione c'è, infine, l'altro capitolo delle « macchine blu »: le macchine delle direzioni generali, delle direzioni provinciali, tutte con autista. È il caso di andare a misure serie e rigorose di austerità e noi spingiamo in questa direzione. Il Ministro, anche se dal punto di vista economico e finanziario può avere scarsa rilevanza, ha qualche esempio da dare che sia illuminante per il personale dipendente e per tutta l'opinione pubblica? Andiamo a controllare, andiamo a vedere meglio: so bene che non sono cifre di grande rilievo nel quadro del *deficit* complessivo del ministero o dell'azienda delle Ferrovie dello Stato, ma comunque andiamo a rivedere qualche spesa di gabinetto, le spese di viaggi, le spese di segreteria.

G U S S O . Diamo uno sguardo anche alle Regioni!

P I S C I T E L L O . Certamente, lo sappiamo benissimo, ma lo Stato dia l'esempio.

Io ritengo che queste proposte siano da prendere in considerazione, perchè evidentemente ordine e moralizzazione, come democrazia ed efficienza, dovranno assicurare l'attuazione di quelle nuove linee di sviluppo di cui noi, insieme con altre forze politiche, ci riteniamo portatori.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, non deve meravigliare che le tabelle che si riferiscono ai trasporti, sia ferroviari che aerei o marittimi suscitino i più ampi dibattiti e i più appassionati interventi, in quanto essi rappresentano il sistema arterioso della vita economica e sociale della nazione ed è quindi naturale che queste tabelle, che peraltro, come dicevo ieri in occasione della discussione sul bilancio della Marina mercantile, se avessero avuto la possibilità di essere approfondite e non circoscritte in un ristretto numero di parlamentari, perchè il resto dell'Assemblea ignora, o conosce molto superficialmente i problemi, se viceversa avessero avuta la possibilità di rientrare nel grande quadro di valutazione assembleare, evidentemente avrebbero portato a conclusioni rapide e anche a conoscenze più approfondite di quanto non si possa fare in Commissione.

Il relatore Fossa ha svolto un'ampia esposizione, illustrando il bilancio dei trasporti nelle sue grandi linee e nei suoi aspetti di dettaglio particolarmente significativi e quindi mi guarderò bene dall'insistere nel citare cifre che pure hanno una loro significazione, limitandomi semplicemente a sottolinearne alcune, che mi sembrano meritevoli di particolare considerazione.

Quando si afferma che il Ministero dei trasporti per il 1977 ha un aumento di 53.393 milioni e quindi rappresenta una maggior dotazione di fondi per l'amministrazione dei trasporti, si trova subito il correttivo delle riduzioni fatte dalle Camere che incidono per diverse decine di milioni.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Le riduzioni sono state, però, fatte soltanto sulle spese correnti.

C R O L L A L A N Z A . Però se si tiene conto che nelle spese correnti vi sono alcuni

capitoli — e il Ministro lo sa — che si riferiscono alle linee in concessione, è evidente che le riduzioni assumono un altro valore.

Ma la cosa che maggiormente mi è parsa meritevole di attenzione e di sottolineatura è quella che si riferisce alla riduzione di 500 miliardi per la manutenzione degli aeroporti e di mille miliardi per la progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti medesimi.

Ora, io voglio soltanto augurarmi che i fondi previsti sul bilancio del ministero del Tesoro, accantonati per eventuali provvedimenti in corso di elaborazione, o che sono nelle prospettive del governo, consentano di poter provvedere ad alcune correzioni di cifre per rendere meno drastici alcuni tagli che sono stati apportati al bilancio.

Per quanto riguarda le spese in conto corrente, io rilevo che la maggior parte dei fondi, come dicevo, è andata al settore delle ferrovie in concessione. Sono ben 192.000 miliardi. Questa è una delle piaghe della nazione. È una delle piaghe della nazione, perchè si riferisce ad un settore il quale da anni — sia in rapporto al costo maggiore dei salari, sia al costo dei materiali — porta automaticamente a maggiori oneri. Ma un po' anche si riferisce alle spese che riguardano gli ammodernamenti in un settore ove ben altri provvedimenti sono da prendere. Per quanto si riferisce al settore delle Calabro Lucane, in cui vi è una gestione commissariale da anni, dopo un famoso disastro che avvenne in Calabria, il provvedimento mi sembra che sia meritevole di drastica revisione perchè si stanno buttando centinaia di miliardi in questo pozzo senza fondo che sono le Ferrovie Calabro Lucane per tenere in vita dei tratti di costruzione ferroviaria a se stanti che sono assolutamente antieconomici e spendendo quattrini per ammodernamenti sempre sui servizi a scartamento ridotto di linee che viceversa dovrebbero essere integrati nelle reti delle Ferrovie dello Stato del Mezzogiorno, che sono quanto mai carenti. Finora non si è avuta nessuna integrazione adeguata per rendere la rete del Mezzogiorno d'Italia corrispondente alla crescita naturale della popolazione ed alla previsione di quella che dal 1970 vorrebbe essere una politica meri-

dionalistica, di rinascita del Mezzogiorno. Per questo la rete ferroviaria dello Stato rimane ancora quella che era al tempo dell'unificazione del Regno.

Per queste linee del sud, per queste linee della Calabro Lucane, io mi richiamo alla sua sensibilità di uomo che penso sia preoccupato di non far buttare in mare dei quattrini, perchè non venga mantenuta in piedi una gestione passiva. Mi auguro cioè che si prenda il coraggio a due mani e si arrivi a delle decisioni che siano adeguate alle esigenze della nazione. Mi riferisco in particolare al tracciato della Bari - Matera e, della Matera - Potenza che avrebbe il compito di togliere dall'isolamento le popolazioni lucane. Tale tracciato, collegandosi con il tratto delle Ferrovie dello Stato Potenza - Salerno dovrebbe costituire una nuova trasversale, un nuovo mezzo di collegamento di due capoluoghi importanti. Finora non si è riusciti a prendere il coraggio a due mani e ad adottare dei provvedimenti drastici in questo senso. Così molto ragionevole sembra l'altra giustificata aspirazione delle popolazioni lucane di essere collegate da Metaponte a Foggia attraverso una trasversale, mettendo in condizione i viaggiatori di non dover prolungare i propri viaggi per collegarsi con il resto della penisola.

Quindi, onorevole Ministro, per quanto riguarda le ferrovie in concessione io richiamo la sua attenzione su una visione realistica del problema. E questo se, ripeto, la politica meridionalistica vuole essere una cosa diversa da quella che è stata fino ad oggi; e se la nuova legge per il Mezzogiorno, la legge n. 183, vuole essere una legge adeguata ad una politica veramente diversa ed efficiente per la rinascita delle zone depresse dell'Italia meridionale e delle isole.

Io ho accennato alle ferrovie Calabro-Lucane. Ma qui i colleghi sardi ed altri hanno prospettato, prima di me, con dovizia di dati, quelle che sono le condizioni addirittura drammatiche di regioni come la Sardegna e la Sicilia. Perciò tutto il problema delle ferrovie meridionali, delle ferrovie in concessione, costituisce motivo di attenzione e di svolta nella politica dei trasporti. E si deve trattare di una politica di svolta chiara,

decisa, precisa, in maniera da evitare sperperi di denaro (lo Stato italiano ne ha poco, e ne avrà poco per molti anni ancora) se vogliamo intraprendere una marcia di operosità, di operatività in un settore che è fondamentale per la vita della nazione.

Circa la navigazione lacuale mi domando se non sia il caso che lo Stato si spogli di questa gestione e la passi alle Regioni. Perchè, generalmente, i laghi rientrano nell'ambito territoriale delle Regioni sia che si tratti dell'Italia settentrionale come dell'Italia centrale (il Trasimeno); sia che si tratti dei laghi della regione pugliese (lago di Lesina e di Varano) per i quali non il Ministero dei trasporti ma quella dell'agricoltura ha una particolare competenza. Non capisco, infatti, perchè lo Stato, che si sta spogliando di tante competenze e a volte di competenze che dovrebbero rimanere nella gestione centralizzata — viceversa indugi ancora a prendere alcune decisioni che sembrano logiche.

Aeroporti. Anche in questa sede si è parlato molto degli aeroporti e non voglio dilungarmi sull'argomento. Alcune considerazioni, tuttavia, sono obbligatorie. Si è accennato al piano di 220 miliardi; si sa che per quanto riguarda il settore degli aeroporti la situazione è per diversi aspetti e, quindi, per diversi aeroporti, di assoluta carenza: mi riferisco, naturalmente, ad impianti che hanno ragione di essere potenziati e non alla serie infinita di aeroporti esistenti nella penisola. Ritengo che non possiamo dimenticare la situazione di scarsa strutturazione esistente in alcuni aeroporti che hanno una importanza nazionale e internazionale. Preoccupazioni esistono anche in merito alla sicurezza del volo, tanto che è stato redatto dai piloti quel famoso elenco di scali pericolosi, da sottoporre all'attenzione del Parlamento e dal quale risulta in modo chiaro ed evidente che in Italia si vola, in molte circostanze, con una certa disinvoltura; quasi come si volesse volare con criteri di arditezza, senza preoccuparsi delle conseguenze drammatiche che possono derivare. Si deve molto all'abilità dei nostri piloti se non si registrano guai ben più gravi di quelli verificatisi fino ad oggi.

Ma è evidente che bisogna provvedere; si sta procedendo con il contagocce. Mi secca dover citare spesso la mia città; l'esempio dell'aeroporto di Bari, tuttavia, è sintomatico. Costruito a spese della provincia, poi passato in gestione allo Stato, nonostante lo sviluppo notevolissimo e l'incremento costante di viaggiatori (tanto che è difficile trovare un posto sugli aerei che si collegano poi alle linee che partono da Roma per il Nord-America, l'Australia o il Canada), soltanto dopo anni ed anni ha visto la realizzazione della nuova pista di 2 800 metri con previsione di arrivare a tremila metri. La torre di controllo e ancora quella del vecchio aeroporto ed è considerata inadeguata dai piloti. Ha un'attrezzatura pompieristica che, per mancanza di impianti sul posto e di ambienti adeguati per i vigili del fuoco, rende assolutamente inefficiente il servizio di emergenza. La stazione viaggiatori è la stessa di trent'anni fa, di quando cioè fu costruito l'aeroporto; si possono quindi facilmente immaginare i disagi che ne derivano.

Si tenga presente inoltre che le vecchie piste e la nuova non sono collegate fra di loro. Così che i passeggeri sono costretti a spostarsi da una all'altra — con tanto di attraversamento di una strada — tramite pullman.

Ditemi voi se questo non rappresenta una situazione di tale assillante gravità da richiedere la definitiva esecuzione di tutto quello che il progetto prevede per l'aeroporto di Bari e per il quale, a dire la verità, la Cassa per il Mezzogiorno ha contribuito anche in misura notevole. È tempo quindi che il Ministero dei trasporti si assuma il resto degli oneri che concorrono — si tratta di alcuni miliardi — per mettere in piena efficienza l'aeroporto del capoluogo pugliese.

Ho citato questo scalo come uno dei casi più clamorosi; ma, purtroppo, altri ne esistono nel nostro Paese. È giunto il momento di dare al famoso piano dei duemila miliardi connotati ben precisi. Se non erro questo piano è in fase di revisione...

R U F F I N I *ministro dei trasporti.* In parte.

C R O L L A L A N Z A . Sulla carta il governo italiano è molto largo nell'elargire i miliardi. Però sono sempre stanziamenti pluriennali e, quindi, spaziano nel tempo, rendendo sempre più rigidi i bilanci; per cui, non solo i nostri figli ma i nostri nipoti dovranno pagare tutto quello che noi stiamo impegnando sui bilanci futuri per alcuni decenni. Un simile comportamento se da un lato dà la sensazione di operatività e fattività, dall'altro crea molte illusioni. Infatti, di fronte all'esistenza di un piano di duemila miliardi (lo stesso discorso vale anche per le ferrovie che hanno piani per un'infinità di miliardi!), le popolazioni si chiedono indignate come mai non si attuano certe cose che pure hanno un carattere d'urgenza.

Io sottopongo situazioni che meritano sul piano della priorità per quei pochi fondi che lo Stato può spendere, perchè questa è la realtà. Indipendentemente dai piani, che possono sembrare anche di notevole importo, la realtà è che lo Stato ha pochi denari, ed è bene che cerchi di spenderli bene e dove il grado di urgenza è maggiore.

S A N T O N A S T A S O . Non dimenticando il Mezzogiorno, evidentemente.

C R O L L A L A N Z A . Tra poco ci arriveremo. Le metropolitane: stanno diventando una favola, come quella di Roma. Milano ha trovato la possibilità di sviluppare le proprie metropolitane attraverso una propria società, una propria organizzazione, e ha camminato con una certa rapidità, anche se bisogna tener conto del fatto che è la capitale economica dell'Italia. Per quanto riguarda Roma, l'inizio delle metropolitane risale al cosiddetto « deprecatò ventennio »; poi si è fermato, quindi è stato ripreso, ma cammina come camminano le lumache. L'essenziale, tuttavia, è che qualche passo in avanti si sia fatto, e che fondi lo Stato ne abbia elargiti.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Ogni chilometro di metropolitana ha un costo enorme.

C R O L L A L A N Z A . Lo so perfettamente. Siccome però le cose vanno lentamente

dal punto di vista dell'esecuzione, mi sembra sia il caso, per lo meno, di assumersi la spesa per lo studio della terza linea, quella che dovrebbe collegare il quartiere di Montesacro alla stazione Termini, altrimenti passeranno ancora parecchi decenni per arrivare non alla realizzazione, ma alla sola impostazione di questa linea, e quindi dello sviluppo delle metropolitane di Roma. Quando si pensa che in alcune nazioni vi sono città, anche di modeste proporzioni come popolazione, che sono dotate di metropolitane, si vede che l'Italia è molto indietro da questo punto di vista. Il disavanzo della gestione delle ferrovie è arrivato a 1.188 mila miliardi, e sia l'Amministrazione che il Parlamento hanno il dovere di preoccuparsi di questa situazione e di fare in modo che i disavanzi non galoppino di anno in anno. Vorrei al riguardo rilevare che, in attesa di provvedimenti di più vasta portata, tra i quali io penso dovrebbe essere preso in esame anche quello della trasformazione dell'azienda in un organismo avente finalità prevalentemente industriali, occorre prevedere l'abolizione drastica dei rami secchi, che furono valutati due legislature or sono in circa seimila chilometri. Mi riferisco a quei rami secchi per i quali non si prevedono possibilità di un prossimo utilizzo.

Laddove esistono delle possibilità, o sono già in via di gestione delle possibilità per renderli vitali, evidentemente questi rami secchi possono essere presi in considerazione. Riesame, perciò, di tutti i seimila chilometri che le Ferrovie dello Stato in un determinato momento considerarono come rami secchi, con l'organica impostazione e il coordinamento dell'attività da parte del Ministero dei trasporti con le attività e gli sviluppi degli altri servizi di trasporti (stradale, marittimo ed aeronautico); con il rimborso adeguato dei servizi compiuti per conto di altre pubbliche amministrazioni ed anche con alcuni ulteriori aumenti delle tariffe per i viaggiatori e le merci. Ma in quest'ultimo campo, signor Ministro, considerati tutti i provvedimenti che il governo va adottando per uscire dal tunnel della crisi e per salvare la lira, mi consentirà di farle presente che occorre procedere con una certa gradualità

nel tempo, iniziando con aumenti di minore portata di quelli da lei annunziati. Anche per evitare eccessive ripercussioni nel costo della vita ed eccessive restrizioni delle esigenze domestiche dei cittadini.

Questi aumenti, infatti, mi sembrano eccessivamente drastici, considerando anche il fatto che, contemporaneamente, sulle famiglie italiane — e in particolar modo sul ceto medio chè, bene o male, la fascia bassa della piramide è esclusa da tutti questi provvedimenti — gravano altri aumenti come quelli delle tariffe dell'energia elettrica, dei telefoni eccetera. Tutta una serie di restrizioni e di aggravii finanziari che, pur rispondendo alla giusta esigenza di tendere gradatamente verso gestioni economiche di tutti i servizi pubblici, se non diluite nel tempo appaiono alquanto eccessive anche da un punto di vista politico.

Per quanto riguarda poi la soppressione delle agevolazione e la concessione delle carte gratuite di circolazione, specie per alcune categorie, occorre procedere in modo non eccessivamente drastico, tenendo presenti anche quelli che a me sembrano assai opinabili elementi di valutazione a lei forniti da alcuni servizi del Ministero. Quando, per esempio, si sostiene che la carta di circolazione del ferroviere o la carta di circolazione del parlamentare si può calcolare nell'ordine del venti per cento di fronte a quelle che sono le percorrenze fatte dagli abbonati, si forniscono cifre dalla consistenza molto opinabile. Le posso dire, infatti, che un numero notevole di ferrovieri approfitta di portare la famiglia fuori solamente nel periodo delle ferie e, quindi, usufruisce poche volte all'anno dell'agevolazione. Lo stesso dicasi per le tessere di circolazione dei membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici. È evidente che il giorno in cui venisse tolta la carta di circolazione, l'Amministrazione dei lavori pubblici dovrà fare gli abbonamenti ed allora si tratterebbe solo ed esclusivamente di una partita di giro, trovandosi il Tesoro nella necessità di aumentare gli stanziamenti.

Eguale discorso per le carte dei familiari dei parlamentari e per le tessere dei parlamentari. Lei ha detto che anche il Capo dello Stato deve avere il suo abbonamento e

non il tesserino o determinati privilegi. Evidentemente dimostra d'ignorare che il parlamentare, il giorno in cui non ha più il tesserino, ottiene dal Senato una carta di circolazione per tutto il territorio italiano. Il che presuppone, ovviamente, la richiesta di un aumento di dotazione di fondi al Tesoro. Quindi, come dicevo prima, si tratta di una partita di giro.

Circa poi l'aumento delle tariffe in rapporto a quelle delle altre nazioni europee, appare poco pertinente il confronto in quanto ben diverse sono le condizioni dell'economia di quei Paesi.

E comunque ben più gravi sono le torchiature in atto in Italia e che sempre più si profilano, con un crescendo rossiniano, sottoponendo continuamente gli italiani a gravami fiscali, a minori entrate ed a contemporanei aumenti per i telefoni, l'elettricità, gli altri servizi pubblici.

Per concludere, onorevole Ministro, le risparmierei il pistolotto finale sul Mezzogiorno; glielo risparmierei, limitandomi a poche altre battute.

Dal senatore Carri e da altri colleghi è stata auspicata la costituzione di un unico Ministero per i trasporti. Dal punto di vista della logica e dal punto di vista della razionalità la cosa sembrerebbe giusta; la realtà però è ben diversa. E sia consentito a me che con oltre 50 anni di esperienza parlamentare ed otto anni di vita di governo ha visto questo problema più volte sul tappeto in passato anche in regime totalitario, dire che se lo stesso regime totalitario non è riuscito a superare i contrasti ed i motivi di diversificazione esistenti tra un Ministero e l'altro, tanto più sarà difficile oggi fare una simile realizzazione.

CARRI. Prima prevalevano gli interessi privati su quelli della collettività; oggi dovrebbe avvenire il contrario.

COLLAZZA. Mi auguro di essere smentito, ma non mi faccio troppe illusioni. Troverei invece più logico ricercare altre forme di coordinamento del settore, quali il piano organico dei trasporti; piano organico che in passato si realizzava attra-

verso un ministro, che aveva però la titolarità di tutti i ministeri dei trasporti, diventando lui stesso il coordinatore. Ma questo, che poteva essere ammesso in un regime totalitario, non può essere ammesso nel regime attuale.

È evidente però che un piano di coordinamento un mezzo efficace di coordinamento bisogna pur trovarlo.

Così, ad esempio, per quanto si riferisce ai porti, mentre il Ministero della marina mercantile è l'unico organo idoneo a conoscere le condizioni di necessità in materia e a poter quindi predisporre un piano di priorità, l'esecutore materiale evidentemente non può essere che il Ministero dei lavori pubblici. Molte infatti sarebbero le complicazioni che si verificherebbero il giorno in cui la competenza operativa passasse al Ministero della marina mercantile.

Oltre al piano organico dei trasporti, sarebbe necessaria, a mio avviso, l'istituzione di un apposito Consiglio superiore delle comunicazioni, che potrebbe essere veramente l'organo più idoneo a fare programmi, attraverso i suoi centri di studio, e a prendere deliberazioni sui singoli provvedimenti sottoposti al suo esame dai vari Ministeri.

Concludendo, onorevole Ministro, io ritengo che sia necessaria una seduta della Commissione da dedicare esclusivamente alla conoscenza dello stato degli investimenti del primo piano poliennale delle ferrovie, di quelle derivate dalla legge-ponte, infine di quello di revisione sottoposto all'esame delle Regioni, se non sbaglio, e alle decisioni finali del CIPE. Sia chiaro però che l'obiettivo prioritario deve essere l'ammodernamento delle ferrovie del Mezzogiorno e delle isole, secondo quanto ho già avuto modo di esporre. Il piano di integrazione e di potenziamento della rete ferroviaria del Sud e delle isole — ripeto — è un impegno che il Governo deve considerare prioritario. A tale riguardo, debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di tenere conto del piano regolatore della città di Bari allorché si procederà al raddoppio della linea adriatica, che per ora avanza con il rallentatore. Ultimamente il Ministro, rispondendo ad una interrogazione di un collega pugliese, ha an-

nunciato l'autorizzazione per la realizzazione del raddoppio del binario tra Bari e Mola. Senonché le Ferrovie dello Stato hanno dimenticato che se è vero che per arrivare fino a Lecce occorre il completamento di questo tratta tra Bari e Mola, è anche vero che il tratto iniziale incide sul piano regolatore della città di Bari, che prevede lo spostamento della linea ferroviaria per consentire lo sviluppo di una strada di veloce percorrenza prevista dallo stesso piano regolatore. E non è esatto quanto nella risposta è stato fatto presente dall'onorevole Ministro e cioè che il problema dello spostamento della stazione di Bari non ha trovato impegnata l'Amministrazione delle ferrovie. Il piano regolatore di Bari infatti è stato predisposto d'accordo con i funzionari dell'Amministrazione dei trasporti con la riserva, però, ai fini della spesa, che il Ministero avrebbe accettato in linea tecnica lo spostamento della ferrovia, senza peraltro accollarsi sulla propria gestione l'onere relativo alla ferrovia stessa, nonostante che, al di là della cinta ferroviaria esistessero ben 250.000 abitanti venuti su in questo dopoguerra.

Ora, onorevole Ministro, quello che si chiede è che il raddoppio del binario si inizi fuori del perimetro del piano regolatore, lasciando impregiudicata la questione per quanto si riferisce appunto al fatto al quale ho fatto prima riferimento, che vive preoccupazioni ha destato nel corso dell'ultima riunione del Consiglio comunale (anzi, le poverrà forse un voto unanime in tal senso da parte dello stesso Consiglio comunale di Bari), perchè verrebbe così ad essere incisa una delle arterie principali previste dal piano regolatore.

Con ciò ho concluso il mio intervento. Vogliano perdonarmi i colleghi se, nonostante l'ora tarda, mi sono un po' dilungato ma si tratta di problemi che, almeno per quanto mi riguarda mi appassionano e mi interessano in modo particolare, dei quali — come vecchio meridionalista — mi sono occupato da oltre 60 anni prima come giornalista e poi come parlamentare.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, proporrei di sospendere la seduta e di riprenderla nel pomeriggio alle ore 15.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

La seduta, sospesa alle ore 13,45, riprende alle ore 15.

P R E S I D E N T E. La parola al senatore Gusso.

G U S S O. Anche in questo bilancio si riscontra una certa carenza di elementi informativi. Parlo di informazione tempestiva e di buona qualità sul tema relativo ai trasporti. A questo proposito devo dire che solo nel 1976 è stato pubblicato il Conto nazionale dei trasporti relativo agli anni 1971-1972-1973. Questo Conto nazionale, non so per quale motivo, non comprende i trasporti marittimi. Sembra che il Ministero della Marina mercantile non sia mai stato molto comprensivo da questo punto di vista. Anche in occasione dell'esame del bilancio oggi alla nostra attenzione mi corre l'obbligo di dire che sarebbe stato opportuno un inquadramento funzionale del bilancio del Ministero dei trasporti con i bilanci degli altri dicasteri che hanno competenze in comune, sia per quanto riguarda il trasporto delle persone che delle merci. Da ciò mi pare di poter fare una prima considerazione; che cioè sarebbe necessario avere nel più breve tempo possibile un panorama generale ragionato dei vari modi di trasporto: ferrovie, strade, trasporti marittimi, idrovie e così di seguito. Mi pare che il Ministro dei trasporti stia lavorando in questa direzione. So che non è facile arrivare alla meta in tempi brevi, anche se il Ministro dei trasporti sta lavorando in questa direzione, perchè conosco le difficoltà di carattere amministrativo concettuale ed anche metodologico. Ma si potrebbe intanto puntare sulla individuazione delle linee di fondo inerenti al Piano nazionale dei trasporti, per poi arrivare ad un vero e proprio sistema di trasporti integrati. E nell'ambito di queste linee generali del Piano nazionale dei trasporti mi pare possibile arrivare, poi, alla definizione dei piani di trasporto settoriali. Alcuni sono già elaborati, altri in fase di elaborazione. Essendo

settoriali, questi piani evidentemente dovranno avere proiezioni di carattere anche regionale, qualora la proiezione a carattere regionale possa ritenersi tecnicamente valida. Si potranno elaborare cioè i piani delle ferrovie, dei porti, delle strade, comprese le autostrade (non è questa la sede per farlo, ma dovremo affrontare anche il problema delle autostrade, anche per i passivi che questo settore sta registrando ed ha registrato); poi il piano delle idrovie, degli aeroporti, eccetera. Allora, se arriveremo a definire nel più breve tempo possibile le linee generali del Piano nazionale dei trasporti, potremo, come dicevo prima, capire meglio il concetto dei sistemi integrati di trasporto, a maglie e nodi, e definire anche la collocazione dei punti di questa rete di trasporti in cui possa avvenire l'interscambio, cioè le intermodalità. E quindi si pone il problema degli interporti e degli autoporti, che sono i punti nodali di cui si servono i vari modi di trasporto; dal porto alla ferrovia, dalla ferrovia alla strada e così via. Allora, questo grossissimo, gigantesco problema che riguarda la mobilità delle merci ma anche dei passeggeri, pone — e concordo con quanti hanno affermato questo anche se ne considero le difficoltà — l'obbligo di studiare con molta attenzione e concretezza ma anche in tempi brevi, quello dell'alta autorità di governo per quanto riguarda tutto il problema dei trasporti. Sarà un ministero unico o sarà qualcosa di diverso non lo so. Anche se in questo momento mi sembra che sia da preferire un ministero unico, mi pare che si debba comunque arrivare ad un'autorità che abbia il potere di imporre un grande coordinamento in questo settore. Mi pare sia già qualificante il fatto di potenziare ciò che esiste e so per conoscenza diretta che il Ministro sta potenziando la propria Direzione Generale per il coordinamento, che costituisce una specie di *staff* di cervelli nei settori dei trasporti e che può perciò adeguatamente studiare, affrontare e proporre tutto ciò che riguarda il sistema dei trasporti del nostro Paese. E forse non è male che questa direzione generale costituisca anche il supporto tecnico per il Sottocomitato dei ministri in-

interessati nell'ambito del CIPE per quanto riguarda i trasporti.

Si pone peraltro il problema del coinvolgimento delle Regioni in questo disegno generale di razionalizzazione e finalizzazione allo scopo dello sviluppo dei trasporti nel nostro Paese.

Si dice che bisogna cambiare rispetto al passato e che è necessario privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato. Può anche darsi che si sia ecceduto negli anni scorsi; però non vorrei che ora si passasse all'eccesso opposto.

Perchè noi potremmo accettare, anche concettualmente e politicamente, il radicale ripudio di una politica che negli anni passati ha portato certamente a privilegiare il trasporto privato; ma non possiamo però dimenticare che, privilegiando il trasporto privato, abbiamo dato un'apertura anche civile al nostro paese nel facilitare la mobilità delle persone. Certamente si è ecceduto e forse non è stato un male che sia arrivata la crisi energetica a suonare il campanello di allarme in questo senso; crisi energetica che ha determinato anche, per molti versi, la crisi economica nel nostro paese e che indubbiamente pone in modo diverso il problema.

Va ricordato però che nel nostro paese non sono soltanto i cittadini residenti che si muovono col mezzo privato, ma milioni e milioni di turisti che si muovono col proprio mezzo ed ai quali è inutile che offriamo in alternativa ferrovie migliori, aerei migliori o cose di questo genere. Sono milioni di tedeschi, francesi, svizzeri, olandesi che per tre-quattro mesi all'anno invadono il nostro paese e non c'è niente che li possa indurre a modificare la loro libertà di movimentazione con il mezzo privato.

Quindi, anche di questo aspetto va tenuto conto quando si fanno le critiche, per alcuni versi fondate, ma per altri versi infondate, nei riguardi della politica autostradale condotta nel nostro paese.

È giunto però (lo diciamo con molta schiettezza) il momento di vedere queste cose in modo diverso, e quindi è giunto il momento di privilegiare il trasporto pubblico. Ma allora vorrei anche capire se vi è coerenza

quando si dice che bisogna seguire questa strada e quando ci si oppone all'aumento del prezzo della benzina, senza considerare che probabilmente un aumento macroscopico del prezzo della benzina porterebbe ad una depressione dei consumi privati e certamente ad una diminuzione del trasporto privato. Non dico di portare il prezzo della benzina a 1.000 lire, sia pure con la salvaguardia delle categorie che hanno bisogno del mezzo di trasporto come strumento di lavoro, ma vorrei che su questo problema tutti facessero una buona riflessione. Se vogliamo comprimere il trasporto privato dovremo anche valutare quali sono i mezzi per raggiungere tale obiettivo, tenendo conto che proprio l'aumento del prezzo della benzina è uno dei modi, non dico l'unico, che possono sia consentire di reperire mezzi finanziari o di contenere i consumi energetici e sia di eliminare taluni consumi molto voluttuari di cui gli italiani hanno abusato in questi anni.

Quindi, riteniamo che non si tratti tanto di sostituire il trasporto privato con quello pubblico, quanto di offrire alla collettività un trasporto pubblico articolato ed efficiente. E questo sia nelle aree urbane ed extraurbane per il movimento pendolare, sia nei medi percorsi attraverso le ferrovie, sia nei più lunghi percorsi attraverso l'aereo e sia nel vastissimo settore marittimo.

Questo tentativo di vedere com'è possibile privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato, pone in evidenza, come diretta conseguenza, il problema delle tariffe, che non è soltanto quello delle tariffe ferroviarie, che certamente è l'argomento del nostro bilancio, ma delle tariffe dei trasporti in generale, quindi comprese anche le tariffe dei trasporti urbani ed extraurbani.

E qui si deve dare una risposta al quesito se si debba arrivare a tutti i costi ad un pareggio del bilancio, oppure se una parte dei costi debba gravare sulla collettività. Credo che l'unica strada praticabile sia la seconda, quella cioè di determinare quale quota parte del costo del servizio debba gravare su tutti i cittadini anzichè sul cittadino utente. Anche qui, però, bisogna che facciamo un discorso molto chiaro. Vi sono dei ser-

vizi, (come per esempio il trasporto merci a prezzo agevolato in certi paesi al fine di rendere competitivo il prodotto di quei paesi attraverso riduzioni nel costo del trasporto) per i quali si deve parlare di prezzo politico del costo del trasporto.

Vi è poi il problema dei pendolari, che sono lavoratori dipendenti, studenti ed anche lavoratori autonomi, che hanno la necessità di spostarsi quotidianamente dal luogo di residenza al posto di lavoro.

Quando sento dire, ad esempio che per la linea ferroviaria « Circumvesuviana » il prezzo base del biglietto è di 15 lire che, se non ricordo male è pari ad un trentaduesimo del costo normale o quando sento dire che a Venezia, da piazzale Roma a piazza San Marco, si spendono 50 lire, mi domando se sia opportuno continuare ad andare in questa direzione. È evidente, allora, che il problema non è solo quello delle tariffe ferroviarie. Bisogna dare uno sguardo a tutte le tariffe dei trasporti. Siccome si è detto che anche per i pendolari si dovrebbe adottare il metodo delle fasce a seconda del reddito e siccome tra l'altro questo problema delle fasce, sia pure fasce di consumo, si è posto per l'energia elettrica e per i servizi telefonici, io chiedo a lei, signor Ministro se non sia opportuno che il pendolare che supera un certo reddito paghi una tariffa superiore rispetto al pendolare che ha un livello di reddito inferiore, introducendo così il principio degli abbonamenti con tariffe differenziate secondo fasce di reddito. Può darsi che sia difficile dal punto di vista burocratico mettere in pratica questo concetto; ma siccome la gran parte degli utenti è formata da lavoratori dipendenti forse il famoso modello 101 potrebbe servire per differenziare in vari colori gli abbonamenti e per poter dire: la fascia 1 paga tot, la fascia 2 tot, la fascia 3 di più e così via.

Esiste, certamente, il problema degli studenti e dei pendolari che sono lavoratori autonomi; ma anche qui può essere valida come punto di riferimento la denuncia dei redditi che costituisce, finché vale, un documento. Una volta salvaguardati i pendolari, però, dobbiamo porci il problema se sia lecito

ancora far pagare un prezzo politico anche a coloro che pendolari non sono e se non sia opportuno — per raggiungere un minimo di equilibrio nella gestione — che tutti coloro i quali non si trovano in queste fasce debbano pagare in modo tale che il prezzo del servizio sia abbastanza vicino al costo del servizio stesso. E questo non vale soltanto per le ferrovie o i servizi gestiti dal Ministero dei trasporti, ma vale anche per le regioni e gli enti locali.

Mi si dice che esistono località in cui gli addetti ai pubblici servizi godono di agevolazioni incrociate, per cui ad esempio la azienda dell'acqua fa l'agevolazione ai dipendenti dei trasporti, quella del gas la fa a non so chi, insomma si agevolano a vicenda. Ora, io ritengo che si dovrebbe indagare su ciò che avviene a Roma, a Palermo, o in altre città dal punto di vista delle agevolazioni incrociate — non so se spetti alla magistratura ordinaria o a qualche altra autorità fare questa indagine —, perchè, se è vero quello che si dice, capita che uno stesso cittadino è agevolato per l'acqua, per il gas, per l'energia elettrica e per i trasporti. Mi si potrà rispondere che costituzionalmente non possiamo imporre nulla alle regioni, ma se lo Stato vuole porre ordine in queste cose si deve trovare il sistema perchè certe irregolarità non accadano. Ed allora si sdrammatizzerebbero anche i problemi delle ferrovie.

Altro aspetto è quello relativo all'incidenza che tutto questo può avere sulla scala mobile. Non è che io m'intenda molto di queste cose, ma leggo e ascolto quello che dicono gli altri. Forse si è sbagliato in passato nel non provvedere ad un graduale adeguamento delle tariffe dei trasporti al graduale aumento dei costi. Purtroppo, però, questo errore è stato commesso, anche se mi piacerebbe sapere se la responsabilità sia esclusivamente della classe politica che ha dominato il nostro paese in questi 30 anni, o se non sia anche di altre forze politiche o dei sindacati.

Io credo che tutti debbano battersi il petto. Se questi aumenti tariffari dovessero avere un'incidenza sulla scala mobile, io spe-

ro che il mese di tempo dato dal Presidente del Consiglio alle parti sociali conduca ad una soluzione. In caso contrario bisogna avere il coraggio di rivedere gli elementi che costituiscono il paniere della scala mobile per non trovarci impossibilitati ad aumentare il prezzo del giornale da 150 a 200 lire, mentre magari si lascia libero il prezzo del biglietto del cinema (andare al cinema non è indispensabile) che pure fa lievitare il costo della vita. Bisogna avere questo coraggio. Noi della Democrazia cristiana lo diciamo; abbiamo cioè il coraggio di dire che bisogna rivedere il paniere della scala mobile, perchè altrimenti, ogni volta che vi è la necessità di adeguare una tariffa all'aumento del costo della vita, ci si trova con le mani legate e non si può porre fine a quelle diseconomie che da parte comunista vengono così spesso rimproverate al governo ed alla Democrazia cristiana. Io aggiungo di più: che questo è il momento in cui queste cose si possono fare; è il momento in cui la particolare sensibilità dell'opinione pubblica può recepire un discorso serio da questo punto di vista; è il momento in cui la classe politica, ed anche la classe sindacale, è in grado di poter dimostrare decisione e determinazione proprio nella adozione di provvedimenti impopolari ma necessari.

Mi avvio alla conclusione con un piccolissimo cenno al problema della regionalizzazione dei servizi della Motorizzazione civile. Noi non dico che siamo perplessi, siamo invece contrari a questa proposta. Perchè si tratta di un servizio tipico che deve essere reso dallo Stato. Non ricordo dove ho letto qualcosa al riguardo; ma mi pare ci sia stata da parte della Corte costituzionale un'affermazione secondo la quale è imposta allo Stato la gestione in proprio di questo servizio. Certo, il servizio non è reso in modo idoneo. Io stesso ho impiegato non ricordo se tre o quattro mesi per avere il rinnovo della patente. È un servizio che ha bisogno di essere regolarizzato. Si possono certamente studiare i modi per avere la collaborazione dell'ACI o di altri organismi; ma è un problema che rimane di competenza dello Stato e che deve essere gestito dallo Stato.

È un servizio che comunque deve essere razionalizzato per poter garantire una certa sicurezza nella circolazione stradale (vedi, per esempio, la revisione delle autovetture).

Credo che si possa affermare che in questa discussione si sia fatto strada il convincimento che il problema dei trasporti è un problema centrale per l'economia del nostro Paese, non dimenticando mai che si tratta di un problema centrale di un Paese che è inserito in un sistema di mercato aperto non solo verso la Comunità europea ma verso tutto il mondo. E che quindi il costo della movimentazione delle merci (e delle persone) deve avere il minimo di incidenza possibile; altrimenti i nostri prodotti non riusciremo mai ad essere competitivi con quelli degli altri Paesi. Forse in Italia si lavora di meno rispetto agli altri Paesi (il nodo è venuto al pettine e, come sapete, alcune festività verranno abolite). Però è anche certo che nel costo finale di un prodotto vi è una grande incidenza del trasporto. Deve essere perciò adottata una politica che consenta la diminuzione del costo del trasporto.

Per quanto riguarda il trasporto delle persone, infine, pur rendendoci conto che vi sono categorie di cittadini per le quali deve essere praticata una politica di prezzi particolari, tuttavia bisogna tentare di pervenire a conseguire un equilibrio fra costi e ricavi che consenta un contenimento dei disavanzi della gestione delle aziende di trasporto, sia in gestione locale che statale, in maniera che sia il meno possibile gravato il bilancio dello Stato; bilancio che evidentemente non può andare al di là di certi limiti.

Quello dei trasporti è un problema gigantesco. Però ritengo che il nostro Ministro abbia imboccato la strada giusta e che perciò vada sostenuto in questa direzione.

O T T A V I A N I . Darò al mio intervento una struttura schematica. In primo luogo mi pare sia doveroso esprimere un apprezzamento per la relazione, che rappresenta un fatto nuovo e interessante in quanto essa è stata attenta, critica, ricca di spunti che hanno animato il nostro dibattito, anche se si sa che i dibattiti sui bilanci molto spesso

sono improduttivi di effetti immediati. E questo avviene soprattutto quando i dibattiti si verificano nella situazione che conosciamo, cioè in seconda lettura e quando questioni enormi gravano sul Paese. Ma nonostante i limiti nei quali si svolge la discussione, bisogna riconoscere che anche in queste occasioni matura la consapevolezza dei problemi, e nel nostro caso la consapevolezza del problema dei trasporti. È vero, poco fa il collega Gusso parlava di un problema gigantesco. Ma io, per essere sincero fino in fondo non so se alle espressioni verbali corrisponda una consapevolezza effettiva dei problemi che poi, per essere tale veramente, deve tradursi in una effettiva volontà politica di agire per modificare certe situazioni.

Ed è proprio per tale motivo che non dovrebbe meravigliare il fatto che in questo dibattito il nostro Gruppo abbia voluto essere presente, anche sotto il puro aspetto numerico degli interventi, in modo così massiccio. Ci sembra infatti oramai indilazionabile dare una risposta positiva a questa domanda: è matura la coscienza della esigenza di un radicale mutamento nel settore dei trasporti?

In realtà, io sono convinto che sia necessario scavare più a fondo; lo stesso intervento del senatore Gusso ripropone queste perplessità. Il relatore, infatti, nel suo intervento ha fatto — ad esempio — riferimento ad una serie di questioni che sono quanto meno improprie.

Ebbene, qui non è in discussione il diritto alla mobilità nè è in discussione l'altro principio fondamentale per cui mobilità equivale a libertà dell'uomo in tutte le sue manifestazioni e nella costruzione stessa del suo modo di essere uomo. Qui si tratta invece di sapere come una società organizza se stessa perchè questo diritto dell'uomo, questa sua libertà, possano svolgersi nel modo migliore possibile, nella razionalità, nella vera libertà e non nel caos.

Da questo punto di vista a me pare che lo stesso nostro dibattito non manifesti a sufficienza l'esigenza di pervenire a soluzioni e conclusioni riguardo a questo problema; non mi pare che — fino a questo momento

— una volontà politica precisa, determinante, che voglia effettivamente procedere a dei mutamenti si sia manifestata.

Questo non per il fatto che mancano ancora gli strumenti che pure da tempo sono stati invocati e sui quali mi pare si possa trovare un sostanziale accordo, ma per altre ragioni.

Il signor Ministro saprà certamente che il suo Dicastero è comunemente considerato di « serie B » e già questo fatto rappresenta l'indice appariscente di una mancata consapevolezza dell'importanza che i trasporti hanno rispetto a tutto il sistema economico italiano, entrato in una crisi così profonda. Dunque, l'urgenza sta nelle cose e ciò pone l'esigenza di dare risposte che siano altrettanto urgenti, rapide ed efficaci.

In quale stato si trova il sistema dei trasporti è stato già segnalato da numerosi colleghi per cui non mi pare valga la pena di soffermarsi ancora sull'argomento: disordine, sprechi, carenze; taluni settori addirittura sono nella paralisi completa come i trasporti urbani.

Uno dei motivi che mi hanno spinto ad intervenire in questo dibattito è stato quello di sottoporre all'attenzione del signor Ministro e a quella della nostra Commissione, un problema che oggi è sul tappeto in tutta la sua gravità: la paralisi cui sono arrivati oggi i sistemi di trasporto urbano anche a seguito della disposizione data di recente dal ministro Stammati.

Abbiamo ieri sentito, attraverso le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, che sarà in qualche modo assicurata la possibilità ai comuni di far sopravvivere i servizi da essi gestiti fino alla fine dell'anno; si tratta di un'affermazione troppo limitata e non suffragata da elementi precisi. In ogni caso un riferimento specifico al settore dei trasporti urbani non c'è, mentre i giornali di tutta Italia sono pieni delle dichiarazioni di aziende pubbliche — sia di carattere comprensoriale che urbano, che denunciano lo stato di collasso al quale sono giunte e che le costringe a sospendere i servizi e tuttavia non è dato vedere, fino a questo momen-

to, come un problema di questa importanza possa essere risolto.

Ecco dunque che tutto il sistema dei trasporti è entrato in una spirale che porterà sempre più in fondo se non viene interrotta, e ciò non solo perchè tutti i settori sono in perdita, non solo per il fatto che la motorizzazione privata ha ingoiato risorse ingenti — causa non ultima della crisi attuale — ma perchè le risorse nazionali sono state finora male utilizzate, o utilizzate nel disordine e nello spreco.

Perchè siamo a questo punto? Sul riconoscimento della realtà di fatto, non ci posso- no essere dubbi ma sull'analisi delle cause che hanno portato all'attuale situazione non c'è omogeneità di giudizio.

In definitiva, onorevoli senatori, ci dobbiamo porre una domanda: che cosa c'è stato di sbagliato, che ha portato alla situazione di oggi? E che cosa, invece, non è stato fatto mentre sarebbe stato giusto e necessario farlo in tempo?

Il senatore Gusso nel suo intervento di ieri e in diverse interruzioni si è riferito alle leggi del mercato ed alla necessità di fare i conti con esse, pena il verificarsi di conseguenze negative. Siamo d'accordo su questo. Ma tutti i settori dell'attività umana devono sottostare alle stesse leggi?

Per esempio, il sistema dei trasporti può essere governato da quelle leggi che pure sono valide in tanti altri settori e comparti dell'agire economico dell'uomo? Ebbene, io credo di no perchè avendo lasciato a questi meccanismi ed a queste leggi in modo incontrollato il governo di questo settore siamo giunti alla attuale situazione!

Le tendenze spontanee hanno condotto alla situazione che conosciamo.

G U S S O . Non vorrei interromperla, ma mi pare esattamente il contrario! Nel settore dei trasporti si è sempre praticata una politica di agevolazioni e di basse tariffe.

O T T A V I A N I . Non sono assolutamente d'accordo; sono state proprio le tendenze spontanee di mercato, la coalizione dei

petrolieri, dei cementieri e dei monopoli automobilistici che hanno imposto consumi distorti che alla fine sono risultati sprechi insostenibili per la nostra economia e che in sostanza non hanno garantito la mobilità; basta guardare ad una delle nostre città intasate dal traffico per rendersi conto che non possiamo certo parlare di libertà di movimento, di mobilità dell'essere umano e non, invece, di un modo di vivere aberrante, caotico, che schiavizza l'uomo.

Siamo stati l'unico Paese al mondo a lasciare libere queste tendenze negative di operare in tutta la loro sfrenata e privatistica potenzialità. In nessun altro Paese, ripeto, si è verificato questo fenomeno perchè forme di integrazione, di controllo sono state attuate in tutte le Nazioni e soprattutto in quelle del Mercato comune europeo dove una organizzazione dei trasporti nata da una mente unificatrice c'è stata!

In Italia questa mente unificatrice non l'abbiamo avuta ed oggi siamo qui a chiedere con forza che si arrivi ad un coordinamento delle competenze, dice il senatore Gusso, che si arrivi ad una alta autorità governativa in grado di porre ordine, di controllare, di pianificare.

Bisogna avere una volontà di programmazione in un settore che la esige di per se stesso, in quanto mobilità significa ordine, non disordine e caos.

Oggi noi stiamo scoprendo tutte queste cose, ma siamo veramente arrivati ad un punto di consapevolezza tale da imporre radicali mutamenti? Questa è la domanda che aspetta una risposta urgente.

Ebbene, signor Ministro, io non so se siamo effettivamente arrivati a questo punto di consapevolezza, per cui si possa guardare con fiducia all'avvenire. Si parla di piano generale dei trasporti sia pure articolato in piani di settore (ferroviario, autobus, di mobilità all'interno dei centri storici) e su queste cose si può anche essere d'accordo. Se la predisposizione di un piano nazionale generale richiede complessi studi e lungo periodo di tempo, se è vero che esso rischierebbe, alla fine, di diventare pura e semplice ricerca accademica, vi è tuttavia da tener

presente che una serie di linee organiche di collegamento sono necessarie. Ma queste cose, nonostante gli impegni assunti in più sedi e nonostante l'impegno preso dal presidente Andreotti nel suo discorso di insediamento, pare che siano destinate a slittare e ad essere sopravanzate da interventi e piani di carattere settoriale.

Se ciò avvenisse, provocherebbe, tra l'altro, un guasto grave del quale non vorremmo avere la responsabilità.

È noto infatti che a livello periferico, sia in determinate regioni, che in taluni comprensori o bacini di traffico, sono già oggi in atto processi di pianificazione che si svolgono tra enormi difficoltà ed in assenza di un coordinamento di carattere generale.

Il pericolo è che queste esigenze di razionalizzazione, di coordinamento, di eliminazione di sprechi a livello periferico possano essere frustrate dalla mancanza di indirizzi di carattere nazionale e ciò sarebbe un fatto grave, mortificante, perchè si finirebbe, anche in questo caso, con l'insterilire in pure ricerche di carattere scientifico o pseudo-scientifico un impegno ed una volontà che, invece, devono essere di natura politica e che aspettano di essere sostenute per esprimersi compiutamente e per avviare la realizzazione di quei mutamenti auspicati da tutti.

Queste erano le considerazioni che mi permetteva fare perchè, al di là di un formale convincimento generico sulla enormità di questo problema, si formi veramente quella consapevolezza che è poi azione e volontà politica.

A una questione particolare ho già fatto cenno, quella relativa allo stato di paralisi in cui versa tutto il sistema dei trasporti urbani ed extraurbani e per il quale sono necessari provvedimenti urgenti. Non credo possano bastare le assicurazioni sentite ieri, bisogna andare alla costituzione di un Fondo nazionale aumentando magari le tariffe. Si tratterà poi, in concreto, di vedere come bisogna operare. Ma un concetto è generalmente acquisito: politica tariffaria e riorganizzazione dei servizi su una base di efficienza, di una prestazione più utile nei confronti della popolazione, costituiscono un

binomio inscindibile. Su ciò non v'è più da riflettere. Ci sono invece da superare alcune difficoltà obiettive.

Altra questione, il ritardo nell'esecuzione delle opere ferroviarie. Questo è un dato che si verifica in tutta Italia. Per quanto riguarda il raddoppio su alcuni tratti della linea Roma-Ancona, per esempio, i finanziamenti ci sono — per dichiarazione del Compartimento di Ancona — ma non si è in grado di superare la fase della progettazione e quindi non si riesce ad eliminare alcune strozzature che, del resto, investono tutta la viabilità dell'Italia centrale.

Per i ritardi alla Motorizzazione civile, Gusso ricordava che ha dovuto impiegare parecchi mesi per arrivare alla patente. Per avere la targa automobilistica io stesso ho dovuto attendere tre mesi. Sono delle cose inconcepibili, delle disfunzioni che non ci possiamo permettere, pena l'acuirsi di un distacco, già grave, tra cittadini e pubblica amministrazione.

RUFFINO, *ministro dei trasporti*. Dategli gli organici.

OTTAVIANI. Infine, volevo riprendere quell'appunto tra l'ironico ed il patetico, sollevato dal senatore Sgherri: il volo inaugurale della compagnia di bandiera Italia-Australia. Anche qui un segno nuovo. Se riusciamo a spazzar via un passato un po' spagnolesco credo che ci guadagnano tutti.

PITRONE. Sarò brevissimo, perchè non voglio togliere tempo al signor Ministro e perchè preferisco parlare di meno ed ascoltare di più il rappresentante del Governo per quello che vorrà dire. Il bilancio che stiamo esaminando passa sulla falsariga di quello preso in esame ieri. E siccome è un fatto dovuto, io anticipo che mi comporterò nella votazione come mi sono comportato ieri. Non perchè il documento meriti una approvazione (nè questo bilancio nè gli altri) ma perchè desidero dare un'incentivazione ai Ministri competenti perchè possano portare a termine quel poco che è nelle loro possibilità.

Mi limito solo ad alcuni punti, perchè gran parte della materia del contendere mi è stata opportunamente tolta dai colleghi che mi hanno preceduto. Una prima esigenza che è emersa nel dibattito è quella di giungere ad una unificazione delle diverse competenze in materia di trasporti. Certo è un obiettivo che non può essere raggiunto in tempi brevi ed è perciò auspicabile che i Ministeri competenti procedano intanto attraverso un più stretto coordinamento.

La politica dei trasporti è un punto nodale e qualificante per lo sviluppo del paese ed in particolare del Mezzogiorno dove ancora permangono gravi disfunzioni. Ad esempio, mi chiedo che senso abbia avuto la costruzione nel Mezzogiorno di costosissime autostrade quando esse hanno provocato dei danni enormi al patrimonio urbanistico e agricolo. Ma anche volendo affermare che queste autostrade abbiano portato dell'utilità, i danni sono stati innumerevoli, e ne paghiamo lo scotto anche oggi. Faccio un esempio. Abbiamo l'autostrada Messina-Palermo che si è interrotta a Patti. Da Patti a Cefalù c'è una strozzatura enorme, con dei tornanti che in certi tratti impediscono i movimenti anche a piccoli mezzi. Che senso ha aver iniziato una autostrada e poi interromperla? Dico che c'è stato un nonsenso nel farla. Sarebbe bastato superare con una galleria i Peloritani e quindi immettersi in una superstrada che avrebbe consentito lo snellimento del trasporto a tutti i livelli.

Dopo lo svincolo dell'autostrada si prosegue in una strada modesta e si arriva allo sbarramento di due passaggi a livello. Il suo direttore generale mi ha inviato a tale riguardo, onorevole Ministro, una risposta che mi ha confuso le idee. Afferma infatti la necessità di eliminare il passaggio a livello ma sostiene che ciò dipende dalla provincia di Messina. Capitalizzando però quello che la ferrovia risparmiava, non saremmo comunque arrivati ad un pareggio; si tratta infatti di una spesa sociale.

Indipendentemente dalle competenze è necessario che qualcuno affronti il problema in modo da risolverlo. Tutta la Sicilia è costellata di passaggi a livello che natural-

mente intralciano il traffico invece di snellirlo: si formano file interminabili e le imprecisioni si susseguono. Si pensa pertanto che i parlamentari non siano in grado di riconoscere i problemi e di intervenire; anche il senatore Segreto ha ricordato che da tre legislature si trova di fronte alle stesse questioni. Quindi, i due concetti più importanti sono i seguenti: la riunione delle competenze in un unico ministero e la funzionalità dei trasporti su tutte le strade.

Vorrei sollevare, onorevoli colleghi, la questione attinente all'aviazione civile con una visione meridionalistica, facendo presente che sono a favore di un'Italia senza classificazioni; non credo infatti di essere un parlamentare di serie B. Sono d'accordo con il collega Sgherri: è necessario concentrare le spese su alcuni scali per renderli più funzionali e adatti allo snellimento del traffico. Si potrebbero inoltre eliminare diversi aeroporti superflui; ritengo, per esempio, che in Sicilia siano sufficienti quelli di Catania e di Palermo. Non ho sentito poi parlare durante le discussioni di questi giorni del trasporto in verticale: mi riferisco agli elicotteri. Al fine di consentire uno spostamento rapido, credo che basterebbero solo due scali nella mia regione per il trasporto dei passeggeri e dei messaggi postali. Si tratta indubbiamente di un costo politico che dovremmo affrontare. Il Ministro potrebbe esaminare in modo particolare il problema e dare una risposta se lo ritiene opportuno.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, ritengo sia necessario comprendere le ragioni degli enormi ritardi, che non solo aumentano le disfunzioni ma diventano anche diseconomici specialmente per quanto riguarda i trasporti su carri merci. Ciò non è assolutamente accettabile; si caricano, ad esempio, alcune derrate alimentari in Sicilia che arrivano al Brennero dopo dieci giorni. È necessario pertanto che il trasporto avvenga velocemente anche perchè ci sono merci che si deteriorano facilmente. Vi sono state, onorevole Ministro, lunghe soste ingiustificate. In passato il capotreno spaccava il minuto; l'orologio della ferrovia faceva testo sui vari Bulova perchè era inco-

raggiata la funzionalità dei trasporti. Invece oggi, a causa della disfunzione che cresce con l'aumentare del disordine nazionale e dell'assenteismo esistente nella categoria di cui tutti ci preoccupiamo, dalla Sicilia a Roma un treno arriva con almeno un'ora e mezza di ritardo. Potrei giustificare tale situazione soltanto in periodi eccezionali; tutto ciò avviene però quotidianamente. Mi auguro che il Ministro attraverso gli uffici competenti possa risolvere i problemi prospettati.

P R E S I D E N T E . Esaurita la discussione e mancando il relatore per la replica, invito il signor Ministro a prendere la parola. Ringrazio intanto tutti i colleghi per il contributo dato al dibattito e per la possibilità data al rappresentante del Governo di far tesoro di numerosi consigli che sono emersi da questa discussione. Mi auguro che il signor Ministro, che peraltro è alla sua prima esperienza di Governo, voglia dare risposte concrete.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti.* Anche io ringrazio il senatore Fossa per la sua lucida relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per il 1977 e tutti coloro che sono intervenuti nella discussione. Spero di aver preso nota di tutte le osservazioni, alcune molto interessanti, in modo da poter rispondere a tutti. Cercherò innanzi tutto di delineare gli indirizzi di fondo che sono alla base di quella che dovrebbe essere una politica dei trasporti di competenza del dicastero cui sono preposto. Ciò soprattutto perchè da più parti, a cominciare dall'onorevole relatore, si è obiettato che il documento di bilancio non consente di ricavarne un quadro generale di politica dei trasporti anche per la limitatezza di stanziamenti. Non vi è dubbio che il frazionamento delle competenze nel più vasto campo dei trasporti in generale crea difficoltà, interferenze, intralci che non possono essere ignorati e che sarebbe opportuno eliminare attraverso un riesame globale di tutta la materia. Si tratta di settori troppo strettamente collegati ed interdipendenti

perchè in sede di coordinamento dei relativi interessi pubblici non vengano adottate misure di riorganizzazione amministrativa atte ad imprimere un orientamento globale ed unitario all'intera azione governativa concernente i trasporti. Ringrazio quelli — pressochè tutti — che hanno sottolineato questo aspetto. Un primo passo importante è stato compiuto costituendo nell'ambito del CIPE un Sottocomitato di ministri con lo specifico compito di « assicurare una direzione unitaria alla politica dei trasporti nel quadro delle scelte generali di politica economica ed in modo particolare di elaborare il piano generale dei trasporti ».

Al senatore Piscitello, che ne ha parlato in modo particolare, devo ricordare che purtroppo non vi è nessuna legge che dica che cosa sia questo piano generale dei trasporti. Vi è un inciso in un articolo in cui si fa carico al Ministro dei trasporti di presentare entro il 31 dicembre un piano poliennale di sviluppo delle ferrovie nell'ambito del Piano generale dei trasporti, senza dire chi lo debba fare, entro che termine lo debba fare. Appunto per questo si è costituito presso il CIPE questo sottocomitato di tutti i ministri interessati. È un sottocomitato che opera giovandosi di una commissione tecnica interministeriale. Penso che dalle valutazioni del funzionamento di questi organi e dai risultati raggiunti debba trarsi un orientamento per il futuro anche con riguardo all'istituzione di un unico ministero per ogni specie di trasporti.

Gli onorevoli Piscitello, Sgherri ed altri, sia pure con angolature diverse, hanno sottolineato l'opportunità di giungere ad una autorità unica, ad un qualcosa che riassume tutti questi problemi. D'altra parte, a questo proposito, non va dimenticato che il trasferimento di competenze e la delega di funzioni statali alle regioni da un lato, e, dall'altro, la sempre maggiore incidenza delle norme comunitarie sull'ordinamento interno, hanno contribuito ad accentuare la esigenza di un centro unitario statale di riferimento, in grado di recepire *in toto* la complessa e delicata problematica relativa ai trasporti e di esplicitare, sul piano immediatamente operativo e su quello del coor-

dinamento e dell'indirizzo, un'essenziale funzione di filtro e di equilibrio di esigenze molteplici ed a volte contrastanti.

Come già accennato, per l'impostazione di una coerente e realistica politica dei trasporti, è essenziale tendere ad organizzare unitariamente il complesso delle attività di trasporto prodotto dal paese, anche per quanto riguarda la disponibilità della rete infrastrutturale, individuando in una visione integrata i problemi dei sistemi viario, ferroviario, portuale, aeroportuale e quello delle vie navigabili.

I senatori Piscitello, Gusso e lo stesso relatore hanno sottolineato la necessità di questa visione integrata. E, ciò, tenuto conto degli interessi economici e sociali che gravano sui rispettivi settori, della effettiva portata delle risorse disponibili nonché della capacità operativa dell'amministrazione.

Tutto ciò, nella prospettiva di una politica dei trasporti che contribuisca a determinare e non si limiti a rincorrere lo sviluppo economico del paese.

Al riguardo mi sembrano particolarmente rilevanti gli orientamenti emersi in sede di Sottocomitato trasporti in ordine alla definizione di un « quadro di riferimento » per la formazione del piano nazionale dei trasporti articolato in: obiettivi; contenuti; metodologie e procedure.

Per quanto riguarda gli obiettivi, il Comitato dei ministri ha posto un particolare accento sulle strette relazioni esistenti fra i problemi di assetto territoriale e di programmazione economica e quelli di programmazione dei trasporti.

Qualche senatore ha sottolineato, mi pare, la necessità di una volontà politica in proposito. Io credo che la volontà politica ci sia. Il problema è di vedere come questa volontà si possa tradurre in fatti concreti ed operativi. Si tratta di perseguire contestualmente le finalità di riequilibrio territoriale attraverso un'ordinata evoluzione del sistema dei trasporti, che diventa così un fatto che coinvolge, sotto il profilo della formazione delle decisioni e delle attuazioni, sia le regioni italiane che le parti sociali, sia i comuni.

È stata altresì ribadita, anche in correlazione alle linee di tendenza che si registrano in sede comunitaria, la necessità di realizzare un programma che consenta:

l'organizzazione ottimale del mercato dei trasporti, con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto;

il coordinamento nella utilizzazione delle risorse impegnate nei vari sub-sistemi;

l'armonizzazione sociale del trattamento economico e normativo dei lavoratori del settore;

l'adeguamento della capacità produttiva.

In questo quadro, assumono particolare rilievo alcuni punti ben precisi, già individuati dal Comitato dei ministri in ordine alle seguenti correlazioni operative. Devo però dire, per inciso, che il piano dei trasporti è fermo su queste indicazioni e su alcune altre che darò in seguito.

Mi riferisco, innanzitutto, e ne hanno parlato i senatori Piscitello e Melis, alla capacità di produzione industriale, sia per le infrastrutture che per i mezzi di esercizio, la quale può condizionare o i tempi o le dimensioni — o ambedue — della esecuzione del programma del Piano generale dei trasporti; questo problema, che va inquadrato in quello più ampio della riconversione industriale, va a mio avviso affrontato dando alle aziende che operano nel settore un punto di riferimento sufficientemente preciso in ordine alla domanda di produzione e tenendo conto sia del ruolo delle Partecipazioni statali che delle esigenze delle industrie meridionali.

Il secondo punto individuato dal Comitato dei ministri concerne le esigenze di programmazione funzionale delle aziende di esercizio dei trasporti, specialmente per quanto si riferisce all'azione posta in essere per conseguire la migliore utilizzazione delle risorse impegnate.

Un terzo punto riguarda la capacità di spesa dell'Amministrazione dello Stato e delle sue aziende di esercizio, delle regioni e degli enti locali in relazione ai tempi tecnici di realizzazione dei progetti.

In termini più generali va ricordato che hanno già trovato individuazione, a livello del Sottocomitato dei ministri nell'ambito del CIPE, talune opzioni fondamentali di politica dei trasporti soprattutto in ordine alla esigenza di assicurare:

a) la mobilità globale dei cittadini che deve essere salvaguardata come condizione essenziale per la ripresa economica e per una maggiore competitività dei prodotti industriali;

b) lo sviluppo delle tecniche intermodali per assicurare il massimo di fluidità al trasporto delle merci;

c) il contenimento dei consumi di energia tenendo anche conto della esigenza di ridurre il *deficit* della bilancia dei pagamenti sulla quale i prodotti petroliferi costituiscono i tassi più vistosi;

d) il riconoscimento di un ruolo di guida, sia programmatico che organizzativo, della mano pubblica nel settore dei trasporti, assicurando la necessaria possibilità di scelta agli intenti nei limiti di compatibilità con le esigenze generali del paese.

Come si vede, esiste già un nucleo di indirizzi che va prendendo corpo con la partecipazione piena e con il costante contributo del Dicastero dei trasporti e costituisce il punto di riferimento e di raffronto cui si ispira l'azione politica e amministrativa del Ministero che ho l'onore di dirigere.

Occorre comunque esaminare più specificamente la situazione dei vari settori, per i quali l'obiettivo immediato è quello di realizzare un coerente ordinamento delle strutture attuali, per ottenerne l'utilizzazione ottimale e, ove occorra, il potenziamento ovvero il ridimensionamento.

È essenziale infatti, soprattutto nella drammatica situazione economica nella quale versa il paese, avere una visione realistica di ciò che si deve e si può fare, senza indulgere alla suggestione di nuovi investimenti che condurrebbero a lievitazioni del sistema dei trasporti non indispensabili e non naturali.

Sotto questo angolo visuale credo vada ridimensionato il rilievo dell'onorevole re-

latore inerente alla insufficienza degli stanziamenti di bilancio. E in questo quadro generale e realistico occorre aver presente, come essenziale per il raggiungimento di quegli obiettivi che giustamente hanno trovato eco in pressochè tutti i vostri interventi, i compiti della Direzione generale per la programmazione, l'organizzazione e il coordinamento del Ministero dei trasporti, della quale è allo studio un adeguato potenziamento delle strutture.

In tale quadro ritengo necessario provvedere all'elaborazione di un « Libro bianco sui trasporti » che potrà essere ultimato entro sei mesi, che partendo da una analisi della situazione nei diversi settori e nella globalità del sistema dei trasporti pervenga ad un quadro di sintesi che dovrà estendersi a tutti gli aspetti del mondo dei trasporti e quindi oltre che all'aspetto funzionale anche a quelli delle strutture organizzative, delle risorse impegnate, dei problemi del lavoro. Contemporaneamente è mio intendimento procedere, in termini brevi, alla messa a punto di un documento che, quale *Memorandum* del Governo italiano, dovrebbe rappresentare la posizione del nostro paese nel quadro CEE in relazione alla politica comunitaria dei trasporti in fase di elaborazione e di discussione.

Così come si sta provvedendo proprio in questi giorni, sulla base di un parere del comitato interministeriale di coordinamento, alla costituzione di un gruppo di lavoro per individuare le iniziative legislative e operative più idonee per assicurare il miglior sviluppo dei trasporti combinati strada-rotaia.

A questo proposito, aprendo una breve parentesi, dico al senatore Piscitello il quale ha accennato al problema dell'INT, che ormai sono in avanzato stadio i lavori dell'apposita Commissione cui è stato affidato il compito di studiarne la ristrutturazione onde individuarne il ruolo nell'integrazione intermodale dei servizi di trasporto.

Ma veniamo alle singole amministrazioni facenti capo al Ministero dei trasporti.

Ferrovie dello Stato. Innanzitutto c'è da fare una premessa: quasi ogni giorno si verificano casi di stazioni ferroviarie o di

linee ferroviarie occupate da dimostranti che, spesso, non hanno nulla a che fare con i problemi attinenti ai trasporti, per cui accade che per scioperi, lavori in corso, occupazioni (le cause sono molteplici) il cittadino che viaggia sa quando parte e, spesso, non sa quando arriverà il che, ovviamente, non è confortante.

L'Azienda ferroviaria ha intanto predisposto un progetto di piano poliennale di sviluppo della rete delle Ferrovie dello Stato che è stato sottoposto al parere delle organizzazioni sindacali dopo aver sentito informalmente le Regioni e quindi approvato, una decina di giorni or sono, dal Consiglio di amministrazione. Tale piano verrà presentato al Parlamento entro il 31 dicembre prossimo come prescritto dalla legge n. 377 del 1974.

Mi rendo conto dell'insufficienza di tale piano proprio perchè manca il piano generale dei trasporti, ma ritengo che i termini di legge vadano rispettati; vi è questo obbligo e, anzichè essere costretti ad emanare delle leggi di proroga, ritengo preferibile rispettare i tempi e presentare al Parlamento il piano di cui ho detto.

A fronte della necessità di presentare comunque il piano nel termine citato, le vicende politiche ed elettorali non hanno peraltro consentito la compilazione del Piano generale dei trasporti previsto dalla stessa legge e di cui ho fatto cenno; l'azienda si è trovata dunque nella necessità di predisporre un piano settoriale-programmatico. Ciò ha impedito di presentare con organicità — in mancanza di un quadro generale di riferimento preciso e vincolante — un progetto che tenga conto appieno degli aspetti promozionali e dei problemi, fondamentali, del Mezzogiorno e delle linee secondarie.

Non spetta, a mio avviso, alle Ferrovie dello Stato dire questa linea è un « ramo secco » e quest'altra linea va eliminata; certamente, da un punto di vista di tecnica aziendale, il direttore generale delle Ferrovie, per rendere attiva l'azienda, potrebbe eliminare tutte le linee « secche » e passive. Ma è in un quadro generale del problema dei trasporti che occorre vedere il problema dei « rami secchi », come dirò dopo, per

vedere quali sono da mantenere, quali sono da togliere, quali sono da sostituire sentiti sempre, ovviamente, gli enti locali interessati.

Anche per questo « condizionamento » il progetto di piano è stato distinto in due parti, di cui la prima, che prevede un impegno di spesa di lire 2.000 miliardi, si riferisce essenzialmente al compimento del cosiddetto programma integrativo, cioè al completamento delle opere già in corso. Ritengo infatti sia buona cosa, quando si inizia un'opera, condurla a termine anzichè lasciarla a metà.

Sarà compito del Parlamento, in relazione alle risorse disponibili, ai tempi necessari di attuazione, a una valutazione generale di politica dei trasporti e in sede di varo delle leggi di finanziamento, dare concretezza al piano e compiere le scelte di intervento ritenute fondamentali.

Si è accennato, da parte del senatore Carri, alla necessità di sentire e coinvolgere le Regioni per poter formulare e definire un credibile ed efficace piano delle Ferrovie dello Stato.

Ripeto che esse sono già state interpellate informalmente, che nessuna Regione finora (tranne il Lazio) ha definito un piano generale regionale dei trasporti e che, prima di essere presentato al Parlamento, il progetto dell'azienda dovrà essere valutato sia dal CIPE che dalla commissione interregionale.

L'obiettivo generale resta quello di contribuire a raggiungere un livello ottimale che consideri il sistema ferroviario, quello viario, quello delle vie navigabili, quello portuale e quello aeroportuale come un tutto unitario. In questa ottica si sono ritenuti più congeniali alle Ferrovie dello Stato i trasporti a media e lunga distanza e quelli — a breve distanza — di massa (pendolari).

L'attuazione del piano a mio avviso andrà riferita ad alcuni criteri di priorità che già nelle proposte che saranno fatte al CIPE dovranno essere individuate.

Si pensi alle opere inserite come « prima fase » nel piano degli interventi straordinari e, in particolare, al completamento e all'in-

tegrazione delle opere in corso; si pensi ai problemi dei pendolari; allo sviluppo economico del Mezzogiorno (e qui voglio tranquillizzare il senatore Melis per quanto riguarda il progetto aziendale che prevede per la linea Cagliari-Golfo Aranci il completamento del raddoppio Cagliari-Decimomannu, il raddoppio Oristano-Decimomannu e l'elettrificazione della intera linea Cagliari-Golfo Aranci); queste opere fanno parte del progetto dell'azienda in ordine al quale il CIPE e il Parlamento dovranno indicare gli elementi prioritari.

Poi, sempre in questo piano, è prevista la soppressione di ben 176 passaggi a livello e la elettrificazione della linea Porto Torres-Sassari-Chilivani. Questo lo dico per dimostrare come la stessa azienda si sia sforzata di formulare un piano che tenesse conto non solo di un aspetto prettamente aziendale, anche se questo ha finito con l'aver certa prevalenza.

Si pensi, dicevo, alle opere inserite come prime fasi nel piano degli interventi straordinari: ai problemi dei pendolari; allo sviluppo economico del Mezzogiorno; alla razionalizzazione e organizzazione delle strutture urbano-territoriali; all'eliminazione di alcune strozzature nel traffico delle Ferrovie dello Stato; al potenziamento dei valichi; alla creazione di un silos progetti e di un albo di progettisti estranei all'amministrazione; e da ultimo, non in ordine di importanza, e prescindendo da alcune priorità tecniche, al prevedibile incremento del trasporto merci e al conseguente problema degli interporti, cioè alla creazione di centri di smistamento e di origine del traffico.

Si è criticato da parte del senatore Carri (riferendo con non piena esattezza circa l'atteggiamento assunto in sede di Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato dai rappresentanti delle organizzazioni sindacali unitarie, che anzi hanno elogiato il piano e si sono astenuti dalla votazione ritenendo il piano stesso insufficiente, in quanto non riferito al piano generale dei trasporti) il fatto che si stia predisponendo il piano ferroviario prima del piano generale trasporti di pertinenza del CIPE.

Certo sarebbe stato auspicabile, ma la legge non me lo consentiva, attendere il piano generale prima di abbozzare quello aziendale. In effetti, il piano generale trasporti sarà predisposto, come già indicato, in sede di Comitato dei ministri per i trasporti tenendo conto sia dei piani settoriali che nel frattempo saranno predisposti (e quello ferroviario è il primo) che dei piani regionali dei trasporti che mi auguro siano al più presto definiti. Ma perchè il piano ferroviario non resti un piano di buone intenzioni occorre affrontare e risolvere il problema delle capacità di spesa dell'azienda.

Vi è un problema di fondo che si riferisce alla riforma della struttura dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, problema in ordine al quale conto (e quello sarà un momento di confronto molto importante in sede parlamentare) di poter presto presentare uno schema di disegno di legge delega al Parlamento, anche in attuazione della decisione CEE del 20 maggio 1975.

L'azienda — va ricordato — è nata per esercitare il servizio di trasporto ferroviario per cui i nuovi compiti, prima di competenza dei lavori pubblici, di fronteggiare le molteplici opere previste dai vari piani poliennali richiedono interventi di adeguamento degli organici oltre che di ristrutturazione dell'azienda, che va sempre più inquadrata nel campo imprenditoriale con conseguente maggior agilità di azione e di svincolo dalle defatiganti norme sulla contabilità dello Stato, così da costituire la premessa per un servizio più adeguato alle esigenze del settore.

Io ho lanciato un'idea, cioè quella di trasformare l'Azienda delle ferrovie in un ente pubblico economico. Penso che siamo tutti d'accordo sull'obiettivo da raggiungere (quale possa essere lo strumento giuridico non lo so, ne discuteremo insieme), perchè non vi è dubbio che, trovandoci di fronte ad un'azienda che vende servizi — tralasciando per ora l'aspetto della socialità —, bisogna dare a questa azienda snellezza e, quindi, fare di essa un'impresa.

P I S C I T E L L O . La nostra preoccupazione è che non diventi un ente economico come l'ENEL.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Non avrebbe veramente senso formulare piani di investimento quando si ha la consapevolezza che i settori pubblici chiamati a realizzare le opere non hanno la potenzialità necessaria per assicurarne l'esecuzione in tempi accettabili.

Ma già da ora qualcosa si può e si deve fare.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in un apposito gruppo di studio cui hanno partecipato le organizzazioni sindacali, ha formulato alcune proposte concrete che sono state poi sostanzialmente recepite e generalizzate a livello di CIPE in sede tecnica, nell'ambito della predisposizione del Piano generale dei trasporti.

Esse possono così riassumersi:

1) eliminazione di tutte le procedure che in atto impongono il « concerto », prevedendo l'approvazione dei programmi da parte del CIPE ed assegnando, a questa approvazione, un carattere operativo;

2) chiara disciplina per quanto riguarda la consultazione con gli organismi esterni dell'Amministrazione dello Stato, stabilendo i tempi entro i quali, sul piano delle procedure, le Regioni e gli Enti locali interessati sono tenuti a formulare le loro opposizioni ai progetti presentati, individuando anche le autorità che dovrebbero fungere da arbitro in caso di controversie;

3) realizzazione, da parte di tutti i settori chiamati alla costruzione di infrastrutture, di un « parco progetti » la cui utilizzazione consentirebbe un notevole acceleramento dei tempi tecnici di realizzazione delle opere (utilizzando anche capacità tecniche esterne all'amministrazione per la progettazione);

4) possibilità di scegliere di volta in volta lo strumento più idoneo per assicurare pubblicità alle gare e trattative in relazione all'urgenza, natura ed entità dei lavori e snellimento delle procedure relative alle gare per licitazione privata;

5) individuazione di un meccanismo per il rifinanziamento delle opere in relazione all'andamento della revisione dei prezzi

degli appalti, per evitare l'arresto nella realizzazione delle opere medesime;

6) per ultimo, ma di carattere essenziale, appare la esigenza di dotare tutti i settori della amministrazione dei trasporti delle necessarie risorse umane-tecniche che consentono l'espletamento della politica di piano tenendo anche conto che il decreto presidenziale n. 748 ha ulteriormente peggiorato la situazione determinando cospicui vuoti soprattutto nei ruoli del personale tecnico.

Ma anche il problema dei cosiddetti residui passivi va, per quanto concerne l'Azienda delle ferrovie dello Stato, ridimensionato nella sua reale entità.

E qui vorrei rispondere al senatore Carri, fornendogli alcuni dati che credo lo tranquillizzeranno un po', pur non nascondendo che il problema esiste. Voglio dire che la situazione è un po' migliore di quella che a lui risulta e d'altra parte ritengo doveroso che la commissione ne sia a conoscenza.

Voi sapete che non appena l'Azienda ha a disposizione il « progetto » viene approvata la proposta di spesa cui fa immediatamente seguito l'appalto a mezzo gara.

Nell'approvazione sono comprese le spese generali, di fornitura dei magazzini, di mano d'opera in economia aziendale, e, cioè, anche elementi che non costituiscono quota « appaltabile ».

Se, ciò premesso, poniamo mente ai programmi straordinari di investimento in relazione alle autorizzazioni di spesa concesse con le rispettive leggi di finanziamento, si hanno i seguenti dati che riassumono la situazione degli impegni di spesa contabilmente assunti (proposte avanzate) e degli appalti relativi a lavori e forniture.

2ª fase quinquennale 1967-72 del Piano decennale:

Somme stanziante	700 miliardi
proposte di spesa approvate	697 miliardi
percentuale dell'approvato	99,57%

La residua somma disponibile riguarda sostanzialmente l'accantonamento di 2,5 miliardi quale partecipazione azionaria delle

Ferrovie nella costituenda Società di studio, progettazione, costruzione ed esercizio di un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente, in base al combinato disposto dell'articolo 8 della legge n. 1089 del 1968 e dell'articolo 9 della legge n. 1158 del 1971.

L'utilizzo dei 700 miliardi stanziati è quindi ormai in via di completamento.

CARRI. Che cosa si è effettivamente realizzato?

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Lei sa, senatore Carri, che quando viene appaltato un lavoro di una certa consistenza bisogna che l'impresa che ha vinto la gara ultimi i lavori prima che io paghi, e fino a quando non li ha ultimati e non sono collaudati e non sono pagati, questi vanno in residuo.

CARRI. C'è però da dire questo: del piano quinquennale, come conseguenza della lievitazione dei prezzi, si è realizzato poco più del 50 per cento, e questo 50 per cento non è stato realizzato nei tempi previsti per l'attuazione del piano. È questo il discorso.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Mi si sono poi chiesti dettagli sullo stato di realizzazione della direttissima Roma-Firenze.

Gli stanziamenti già autorizzati per il quadruplicamento ammontano a 400 miliardi di lire.

Con il primo stanziamento di 200 miliardi si è dato corso ai primi cinque lotti di lavori, dei quali quattro riguardano la tratta Settebagni-Città della Pieve — ed il quinto lotto riguarda la tratta Figline-Firenze in corso di esecuzione.

Precisamente per quanto riguarda la tratta Settebagni-Città della Pieve il tratto Orvieto-Città della Pieve è già attivato dalla fine dello scorso settembre. Invece l'altra tratta Settebagni-Orvieto è già finita per la parte opere civili ed è in via avanzatissima per quanto riguarda gli impianti di elettrificazione e sicurezza, per cui si prevede l'at-

tivazione fra Settebagni ed Orte nel prossimo mese di dicembre e tra Orte ed Orvieto fra il gennaio ed il febbraio 1977.

Con il secondo stanziamento di 200 miliardi relativo ad altri tre lotti e riguardante praticamente il tratto Città della Pieve-Arezzo, sono stati finanziati il sesto lotto di opere, che è stato appaltato a fine 1975 ed i cui lavori sono già in pieno corso, il settimo lotto, che è stato aggiudicato lo scorso mese di ottobre (i relativi lavori sono in fase di consegna e di attivazione dei cantieri) e l'ottavo lotto per il quale la proposta di spesa è stata approvata lo scorso 9 novembre dal Consiglio di amministrazione e la gara sarà indetta entro un mese, contando così di poter consegnare i relativi lavori entro il prossimo mese di dicembre.

Premesso quanto sopra per poter completare il tratto di saldatura fra Arezzo e Figline (di circa 42 km.) si fa presente che occorrerà un ulteriore stanziamento.

L'ultimazione dei lavori già finanziati è prevista nel complesso per il 1980.

CEBRELLI. Quanto si prevede che possa costare il completamento fino a Firenze?

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Che cosa costerà il tratto Arezzo-Figline non glielo so dire. Posso dire che con 400 miliardi completiamo la direttissima tranne il raccordo Arezzo-Figline.

SGHERRI. Signor ministro, con i 400 miliardi — mi permetto di rilevare — si arriva a Firenze. Qui c'è scritto: a Firenze. Ma si arriva a Candeli. Candeli non è Firenze: da Candeli a Firenze la spesa è di più di 150 miliardi. Qui si vuole fare i furbi ...

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. La Figline-Firenze è in fase di esecuzione ...

SGHERRI. La Figline-Firenze, signor ministro, rientra in quel tratto. Da Arezzo a Firenze, onorevole Ministro, sono 20 chilometri. Ora, il tratto Arezzo-Firenze è in discussione perchè qualcuno, altolocato, ha

voluto l'ansa: i ritardi cioè sono dovuti ad una discussione per la richiesta di un gomitolo ad Arezzo della direttissima. Questo perchè Arezzo ha dato i natali, evidentemente, a qualche importante personaggio!... E non si tratta di una malignità, sia perchè anche lo studio geologico dei terreni non giustifica questa richiesta, sia perchè c'è un precedente estremamente penoso, che riguarda l'Autostrada del Sole.

Come si vede, quindi, per gli onorevoli colleghi di quella parte l'appetito vien mangiando! Siccome hanno mangiato in quella occasione, intendono mangiare anche ora: solo che questa volta non credo — almeno me lo auguro — che sia possibile. Questo comunque è un altro discorso. Resta il ratto che noi vogliamo saper quanto si spende. E la ferrovia deve arrivare a Firenze: ciò significa costruire due linee, come prevede il progetto delle Ferrovie: una che passa attraverso il Campo di Marte e si immette di nuovo nella vecchia linea; una che prevede il sottopasso di Firenze, che è stato accolto e che è stato concordato con gli enti locali, la Regione e le Ferrovie e che non può essere coperto come spesa — è impossibile pensarlo — dai 400 miliardi. Quindi, le Ferrovie debbono dirci quale ipotesi di sviluppo si prevede per Firenze!

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Adesso non ho qui davanti a me la carta geografica, nè conosco la zona come il senatore Sgherri. Comunque ho elementi per poter dire che il quadruplicamento della linea prevede uno stanziamento di 400 miliardi e che tale quadruplicamento verrà completato tranne il tratto Arezzo-Figline-Firenze.

S G H E R R I . Dire: « Fino a Firenze » è un eufemismo gentile, fantasioso. Dire: « Fino a Firenze » non significa dire: « Firenze ».

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Comunque adesso controllerò.

B A U S I . Per la verità è sempre stato un lotto diverso, perchè c'è un lotto che ar-

riva all'innesto con la ferrovia esistente. Da quel punto in poi si tratta di vedere come si attraversa Firenze: e si tratta di un lotto a parte, del quale si ignora la spesa e per il quale l'Amministrazione delle ferrovie prese l'impegno di proseguire nella progettazione esecutiva di intesa con gli enti locali.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Posso assicurare al senatore Sgherri che mi informerò ulteriormente e domani mattina stessa gli saprò dire come stanno le cose in ordine a questo problema.

S G H E R R I . La ringrazio.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Passando a considerare il piano-ponte, di cui alla legge n. 52 del 1973, dirò che le somme stanziante ammontano a 400 miliardi, le proposte di spesa approvate a 319 miliardi, mentre la percentuale dell'approvato è del 19,75 per cento.

La residua disponibilità di 81 miliardi ancora da approvare si riferisce interamente al settore degli impianti fissi, in quanto risultano interamente approvate le commesse di materiale rotabile per l'importo complessivo di 133 miliardi destinati, per legge, al settore.

Bisogna tener conto peraltro che sull'importo di 81 miliardi ancora da approvare, 40 miliardi circa si riferiscono a provvedimenti per i quali l'autorizzazione delle relative proposte di spesa era sin qui subordinata al perfezionamento del decreto interministeriale n. 1746 del 26 luglio 1976 di approvazione del piano parziale di variante riguardante l'impiego del fondo destinato agli impianti fissi, perfezionamento che è intervenuto soltanto in data 14 ottobre 1976 a seguito del prescritto concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.

In ordine poi al programma di interventi straordinari di 2.000 miliardi di cui alla legge n. 377 del 1974, dirò che le somme stanziante sono appunto 2.000 miliardi, le proposte di spesa approvate 1.193 miliardi

e la percentuale dell'approvato è del 59,65 per cento.

Se si paragonano gli importi delle opere e forniture effettivamente appaltate con le somme complessivamente previste per quota appaltabile si raggiunge una percentuale media ancora buona (49,90 per cento) costituita peraltro da una componente molto elevata (95,34 per cento) nel settore del materiale rotabile per il quale non occorrono progettazioni, benessere esterni, eccetera, e da una componente del solo 13,18 per cento per il settore degli impianti fissi.

Tale ultima percentuale va esaminata alla luce delle seguenti considerazioni: sono trascorsi solo i primi due anni dei sei cui si riferisce il piano; il programma di utilizzo dello stanziamento di 2.000 miliardi (1.250 destinati al settore degli impianti fissi e 750 a quello del materiale rotabile) è divenuto pienamente operante solo alla fine del marzo 1975 allorchè è stato restituito perfezionato il decreto interministeriale n. 145 del 20 febbraio 1975 di approvazione, ai sensi di legge, del programma medesimo; l'insorgere di sempre più frequenti conflitti con gli enti territoriali (Regioni e comuni) in ordine alla scelta degli interventi da operare, in conseguenza del non facile raggiungimento di punti di convergenza fra gli interessi e l'azione delle Ferrovie dello Stato nel quadro di una propria programmazione funzionale e la politica di assetto del territorio di competenza regionale. La definizione dei tracciati, la localizzazione degli impianti, l'attesa delle prescritte autorizzazioni hanno sin qui determinato sostanziosi ritardi nella predisposizione degli elaborati di proposta per un complesso di opere fra le più significative per un importo di oltre 300 miliardi di lire.

Altre considerazioni andrebbero ancora fatte, ma non starò qui ad esporle. Ad ogni modo va riaffermato che la politica di piano e quindi la destinazione degli investimenti deve essere strettamente correlata alle misure necessarie per porre l'Amministrazione pubblica in condizione di poter realizzare i piani medesimi.

Nel quadro infine dell'esigenza di riqualificazione della spesa l'Azienda ferroviaria

— come ho già detto — ha identificato i bisogni occorrenti a medio termine che possono considerarsi un programma integrativo del piano di interventi straordinari di 2.000 miliardi in corso di attuazione. Ed è stato valutato che gli stanziamenti necessari per il rifinanziamento delle opere già programmate a carico dei piani di investimenti straordinari per far fronte ai maggiori costi conseguenti alla svalutazione monetaria e per portare a compimento talune opere per le quali i programmi vigenti contemplan solo limitate fasi operative si rende necessario un ulteriore stanziamento di 2.000 miliardi, di cui 1.375 per il settore impianti fissi e 625 per materiale rotabile. Anche a questo riguardo sono stati mossi dei rilievi sia dal relatore che dal senatore Carri, ma è di tutta evidenza che un piano finanziario poliennale presuppone, al di là dei ritardi che devono essere per quanto è possibile eliminati o ridotti, una attuazione dilazionata nel tempo e che ciò che non è eliminabile è il riflesso negativo derivante da un processo di svalutazione monetaria che rende alla fine, già nel corso di attuazione degli interventi programmati e finanziati, inadeguati gli stanziamenti originariamente previsti. A meno che si rinunci a programmare e si proceda in via frammentaria e disarticolata: ma credo che questo nessuno lo voglia.

CARRI. È il discorso, però, che anche lei ha fatto all'inizio, onorevole Ministro, di andare ad un piano per opere e determinare volta a volta i finanziamenti in rapporto anche alle disponibilità e alle risorse.

RUFFINI, *ministro dei trasporti*. Non so se si possano ipotizzare stanziamenti poliennali che tengano conto già all'inizio di una ipotesi di svalutazione. Comunque, è un problema che si può affrontare.

Per quanto riguarda poi la motorizzazione civile, vi è da rilevare che una revisione critica di tutta la politica della motorizzazione appare, nell'attuale momento, assolutamente necessaria.

Le ipotesi sin qui formulate implicano l'esigenza di individuare un nuovo modello

organizzativo che consenta una più razionale esplicazione dell'azione pubblica.

Sotto questo profilo si ripropone il problema dell'esercizio delle funzioni pubbliche dei limiti del loro possibile trasferimento alle Regioni, e delle attività che vanno preservate al potere statale soltanto per quanto attiene l'assolvimento di un ruolo di indirizzo e coordinamento.

Va subito ribadito, anche in riferimento alle considerazioni fatte in questa sede e altrove, che uno dei problemi più rilevanti resta quello della sicurezza degli impianti, dei veicoli e dei materiali con le relative funzioni di controllo e revisione.

Si tratta di materia, a mio avviso, non delegabile alle Regioni, non potendo lo Stato, a parte la sua indiscussa ed esclusiva competenza normativa, rinunciare al controllo del permanere delle condizioni d'efficienza dei veicoli ed alla conseguente attività di certificazione. In tal senso appare anche la sentenza della Corte costituzionale n. 58 del 25 marzo 1976 — citata dal senatore Gussò — dalla quale si desume come non sia possibile delegare alle Regioni funzioni in materia di vigilanza tecnica sulla sicurezza dei pubblici servizi di trasporto. E le conclusioni della Commissione Giannini sono nel senso della riserva a favore dello Stato della competenza in materia di motorizzazione e circolazione su strada.

L'altra sera, in questa Commissione, in alcuni colloqui privati, ricordavo come nella stessa sede comunitaria vi sia la tendenza da parte di tutte le Nazioni ad accentrare queste funzioni nello Stato, comunque a rendere lo Stato responsabile direttamente in materia di sicurezza dei trasporti.

La motorizzazione e il trasporto su strada sono due fenomeni ben distinti, riguardanti la prima la circolazione dei veicoli a motore, ed il secondo l'impiego effettivo del veicolo per usi determinati. Ciò determina, evidentemente, un diverso quadro di trasferibilità delle due materie alle Regioni.

Non vi è dubbio che la materia del trasporto e specialmente del trasporto di persone su strada si presti, come in realtà già avviene, ad una regolamentazione e ad una

attività propria degli enti pubblici locali, a differenza della materia relativa alla motorizzazione che coinvolge invece problemi di sicurezza i quali trascendono i confini e gli interessi regionali. In altri termini, un conto è concedere autolinee, disciplinare servizi di noleggio e di taxi, e ben altro è abilitare i conducenti alla guida di veicoli a motore o ammettere i veicoli stessi alla circolazione nell'intero territorio nazionale. Alle Regioni sono già state puntualmente trasferite le funzioni amministrative statali in materia di tranvie, metropolitane, linee automobilistiche, di navigazione lacuale e fluviale, filovie, funicolari terrestri, funivie di ogni tipo, ferrovie in concessione. Del resto, la recente legge n. 382 del 1975 — da molti citata e anche da me — delega il Governo ad emanare provvedimenti per il trasferimento alle Regioni di altre funzioni che siano affini, strumentali e complementari rispetto a quelle già delegate o trasferite: tali requisiti non mi pare esistano in materia di motorizzazione (esame guida e competente rilascio delle patenti, revisioni, collaudi, immatricolazioni, eccetera).

Il problema sarà comunque affrontato senza preclusioni pregiudiziali e sotto questo profilo il confronto con le forze politiche e sociali e con le Regioni sarà — così come è — estremamente utile. Ma, a parte che non pare che le Regioni siano in grado di adempiere ai compiti che alcuni vorrebbero loro delegare (perchè, a mio giudizio, se deleghiamo questi compiti alla Regione, questa non sarà in grado di farvi fronte e allora o assumerà personale, o li delegherà ad altri e il loro bilancio diventerà più passivo di quanto già non sia), non può, senza cadere in contraddizione, sostenersi da un lato la necessità di comprimere la spesa pubblica — sulla quale tutti siamo d'accordo — e di garantire un unitario indirizzo di politica dei trasporti e, d'altro lato, slargare, al di là dello stesso dettato costituzionale, le competenze regionali in materia di motorizzazione, quando poi sappiamo che lo Stato non ha nè gli strumenti, nè probabilmente la competenza per poter intervenire o poter disciplinare l'attività delle Regioni, così come avviene per gli enti locali

minori (comuni e province a proposito di municipalizzate).

C A R R I . Mi scusi l'interruzione, signor Ministro, ma c'è un problema di disciplina anche dell'attività di motorizzazione a livello regionale; se vogliamo andare alla determinazione di quel criterio di unitarietà che rivendichiamo a livello nazionale, altrettanto dobbiamo concedere a livello regionale. Faccio l'esempio degli autotrasporti, su quanto è avvenuto anche in altri paesi, come l'Inghilterra, di non andare a distanze superiori ai 200 chilometri nel campo dell'autotrasporto, soprattutto per quanto riguarda l'autotrasporto regionale, combinato e integrato con le ferrovie e i porti. Dal punto di vista della programmazione, dell'attività di trasporto, le Regioni devono avere delle competenze, che non sono soltanto tecniche, di rilascio delle patenti e così via.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Sono d'accordo, però tenga presente questo; lei ora mi trova alle prese col problema dei trasporti interregionali e delle tariffe per le linee non delegate alle Regioni; noi non siamo in condizione di aumentare le tariffe perchè i servizi di trasporto pubblico regionale non aumentano le loro; questi servizi sono concorrenziali rispetto agli interregionali. Anzi, alcune Regioni hanno istituito nuovi servizi sugli stessi percorsi delle linee interregionali, facendo concorrenza e quindi aumentando il *deficit* di queste ultime. Quindi, o sopprimiamo i servizi interregionali, oppure le regioni devono cooperare con lo Stato in modo da fare una politica unitaria.

C A R R I . Lo Stato però deve dare una base di collaborazione; lei ha detto che manca un piano, che mancano delle linee di un piano generale cui fare riferimento!

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Quando una Regione ha un collegamento effettuato da un servizio pubblico efficiente interregionale, non vedo perchè si debba istituire un servizio regionale sullo stesso percorso a tariffe più basse, nell'ambito della Regione.

C A R R I . È una eredità che le Regioni hanno raccolto dai privati che per primi hanno dato luogo a questi percorsi ripetitivi. Oggi il groviglio delle questioni è tale che non se ne può addossare la responsabilità alle Regioni.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Le mie osservazioni non intendevano portare una polemica nei confronti delle Regioni: io intendo le Regioni come una forma articolata e democratica dello Stato, quindi proprio per questi motivi occorre un coordinamento.

Ho già avuto occasione di affermare che è indispensabile e indifferibile porre l'Amministrazione dello Stato nelle condizioni di sostenere, meglio di quanto non sia in grado di fare ora, il pesante fardello delle sue molte attuali, delicate, importanti e irrinunciabili attribuzioni. Il terreno su cui occorre muoversi appare irto di difficoltà, ma non vi è dubbio che l'amministrazione deve trovare la strada giusta, ricorrendo semmai a collaborazioni meramente operative, per assicurare una completa produzione dei servizi di motorizzazione: trasferire alle Regioni tale tipo di collaborazione esclusivamente istruttoria o logistica, potrebbe significare il trasformarle in organismi di mero decentramento burocratico esecutivo, col rischio di una pericolosa e illegittima co-dipendenza di uffici. Ciò a prescindere dal fatto che le Regioni, come è emerso in altri dibattiti, si potrebbero vedere esse stesse costrette, per mancanza di idonee attrezzature, a ricorrere all'apporto di terzi. Non è mistero per nessuno che alcune Regioni hanno intrapreso trattative con l'ACI per delegargli queste funzioni, nell'ipotesi in cui lo Stato effettui tali deleghe. Con il che si verrà a creare un altro groviglio.

Tenuto conto di questa situazione, confermo l'opportunità (ma lo dico soltanto per stimolare un dibattito, perchè ritengo che sia dovere di un ministro ogni tanto buttar fuori una idea come elemento di confronto) di approfondire l'ipotesi di una azienda autonoma statale per i servizi della motorizzazione, in grado di porre l'amministrazione nelle condizioni di poter as-

BILANCIO DELLO STATO 1977

8ª COMMISSIONE

solvere, con strumenti idonei e con moduli organizzativi moderni e razionali, compiti che ad essa fanno capo in relazione ai sempre crescenti e non facilmente prevedibili sviluppi della motorizzazione.

Il problema, comunque, dovrà essere considerato nell'ambito dei più generali indirizzi della riforma della Pubblica amministrazione. E questo vale anche per la riforma dell'Azienda ferroviaria.

In termini più generali, devo poi rilevare che il trasferimento alle Regioni o la delega ad esse di numerose funzioni pubbliche, hanno determinato una situazione in cui il proliferare della legislazione regionale rende non più procrastinabile l'emanazione di una legge-cornice per i trasporti pubblici locali che sia capace di dare omogeneità ad un settore tanto complesso ed eterogeneo.

L'obiettivo da perseguire è quello di determinare criteri uniformi che, nel rispetto del dettato costituzionale, possano rappresentare per tutte le Regioni italiane un sicuro termine di riferimento ai fini di una più compiuta omogeneità legislativa.

Nè può omettersi un cenno a due leggi fondamentali che riguardano il trasporto delle merci su strada e cioè la legge n. 313 del 1976 per una disciplina per pesi e dimensioni degli autoveicoli, e la legge n. 298 del 1974 che oltre a dettare norme per l'istituzione dell'Albo degli autotrasportatori, individua chiare linee di disciplina dell'autotrasporto merci, sia nazionale che internazionale.

I predetti due strumenti legislativi determinano un quadro notevolmente innovativo nel settore.

Sono allo studio una serie di problemi che derivano soprattutto dalla esigenza di sostituzione del parco e dalla necessità di assicurare la tutela degli interessi degli operatori.

Peraltro devo rendere noto che l'Amministrazione non potrà materialmente assicurare l'integrale applicazione delle due precitate leggi fino a quando non saranno rese disponibili tutte le risorse umane necessarie per far fronte ai complessi adempimenti che il legislatore le ha assegnato.

Il problema, che è emerso anche dal nostro dibattito, ha dimensioni più generali.

Il settore della motorizzazione ha compiti che vanno ben al di là di quelli più comunemente conosciuti, attinenti alle patenti di guida, alle revisioni dei veicoli a motore in circolazione e al loro aggiornamento. Basti pensare alla navigazione interna, alle ferrovie concesse o gestite direttamente, al trasporto merci nelle sue varie forme, agli autoservizi di linea interregionali e internazionali, e, sia pur limitatamente alla sicurezza, agli impianti funiviari. A tutto ciò va aggiunto la notevole attività di studio, e quella, assai impegnativa, del recepimento nell'ordinamento interno, sul piano normativo, della larga produzione comunitaria e ginevrina.

Devo poi rilevare che lo scioglimento dell'EAM ha a suo tempo trasferito in via permanente alla Direzione generale della motorizzazione ulteriori compiti nel settore dell'autotrasporto merci, mentre, per una delle tante incomprensibili contraddizioni cui talora può condurre la pregevole volontà di fare economie, il personale addetto è stato inquadrato in un ruolo ad esaurimento, col risultato che nel giro di pochi anni, a funzioni accresciute, gli impiegati addetti si sono ridotti del 5 per cento e sono destinati a scomparire del tutto in un breve arco di tempo.

È qui che acquista un rilievo fondamentale il problema da più parti sottolineato e che costituisce un costante motivo di pressione sindacale, del riordinamento degli organici.

Vorrei dire in proposito al senatore Carri che le pressioni maggiori per il riordinamento degli organici le ho proprio dai sindacati unitari della Motorizzazione civile. Ogni giorno, si può dire, i dirigenti sindacali mi inviano ordini del giorno nei quali si chiede che siano revisionati gli organici.

C A R R I . Siamo d'accordo su questo. Il problema è di vedere come!

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Ma torniamo, perchè se n'è discusso, allo stato di attuazione delle leggi nn. 313 e 298, sulle quali sono state chieste informazioni.

Il Ministero non ha mancato di dare corso, per la parte di sua competenza, agli adempimenti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 313, che stabilisce nuovi limiti ai pesi e dimensioni degli autoveicoli industriali.

Infatti, è già stato emanato un primo decreto ministeriale in data 10 giugno 1976, il quale, in applicazione dell'articolo 9 della legge che attribuisce al Ministero dei trasporti la potestà di dettare norme per l'adeguamento dei veicoli in circolazione alle nuove disposizioni delle leggi nn. 313 e 298, ha autorizzato la circolazione dei veicoli industriali con carichi entro i limiti previsti dal peso potenziale indicato nella carta di circolazione, ma sempre nel rispetto di quelli fissati dalla legge stessa, senza dover ricorrere, come in precedenza, alla richiesta di autorizzazione prevista dall'articolo 10 del vigente codice della strada.

Conseguentemente sono state diramate circolari esplicative contenenti le necessarie istruzioni per i dipendenti uffici periferici.

Sono state impartite, altresì, particolari disposizioni per avviare a soluzione lo specifico problema relativo all'impiego degli autocarri adibiti al trasporto di blocchi di marmo estratti da cave nella zona di Massa e Carrara.

Si è provveduto, al riguardo, a sottoporre a visita e prova i singoli veicoli onde determinare i nuovi limiti massimi ammissibili del peso complessivo a pieno carico. Tale misura si è resa possibile in relazione al limitato numero di veicoli da collaudare.

Per quanto attiene, poi, al caso che ha formato oggetto di numerose segnalazioni e sollecitazioni in vista di una favorevole soluzione, concernente i veicoli industriali non muniti di peso potenziale o utilizzati come mezzi di lavoro in quanto destinati all'impiego in cantiere e per trasporti a breve raggio dei materiali inerenti al ciclo operativo dei cantieri stessi e caratterizzati pertanto da speciali attrezzature permanentemente installate, si è predisposto un distinto provvedimento mediante il quale vengono dettate disposizioni atte ad assicurare l'adeguamento di tali categorie di veicoli ai nuovi limiti.

Tuttavia, poichè un tale provvedimento potrebbe ingenerare il dubbio di una non stretta aderenza con quanto stabilito dalla legge n. 313, ne è stata rinviata l'emanazione in attesa che su tale delicato ed importante profilo si pronunci l'Avvocatura generale cui verrà sottoposto, in via d'urgenza, apposito quesito.

Per quanto riguarda, poi, la modifica dell'articolo 10, introdotta dall'articolo 1 della legge n. 313, che stabilisce una nuova disciplina in ordine ai trasporti eccezionali, si informa che sono in corso i necessari contatti preliminari con gli altri Ministeri del pari interessati per l'emanazione dei decreti interministeriali che introducono il nuovo regime.

Per quanto riguarda la legge n. 313 sono quindi abbastanza tranquillo.

Per quanto riguarda in particolare la riforma della disciplina legislativa del settore dell'autotrasporto merci, questa trova, com'è noto, il suo fondamento nella legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dalle successive leggi di proroga 28 aprile 1975, n. 145, e 29 marzo 1976, n. 61, che prevede al Titolo I la istituzione dell'Albo nazionale di autotrasportatori di cose per conto di terzi, al Titolo II la disciplina dell'autotrasporto di cose, al Titolo III la istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada ed al Titolo IV le necessarie disposizioni comuni, finali e transitorie.

Con decreto presidenziale 3 gennaio 1976, n. 32, è stato già emanato il regolamento relativo al Titolo I e ad alcuni articoli del Titolo IV della legge di cui sopra, stabilendo agli articoli 4 e 5 i requisiti della rappresentatività delle associazioni nazionali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi agli effetti delle designazioni dei rappresentanti delle associazioni stesse nell'istituendo comitato centrale e comitati provinciali dell'albo.

Nei termini indicati dal suddetto regolamento numerose associazioni degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, che hanno ritenuto di aver titolo per essere comprese fra le più rappresentative, hanno presentato a questo Ministero la domanda con la prevista documentazione.

Data l'importanza e la delicatezza dell'esame quantitativo e qualitativo dei requisiti di rappresentatività vantati dalle associazioni suddette, questa Amministrazione ha costituito una Commissione, presieduta dal capo dell'ufficio legislativo, la quale sta per ultimare i suoi lavori con il compito di predisporre le graduatorie delle associazioni stesse in ordine decrescente di rappresentatività ai fini delle designazioni dei rappresentanti nel comitato centrale e nei comitati provinciali dell'Albo.

Si prevede pertanto che, dopo l'imminente predisposizione delle graduatorie, sarà provveduto entro il termine del 31 dicembre prossimo, alla nomina dei componenti dei suindicati comitati.

Per quanto concerne poi il titolo II e gli altri articoli del titolo IV, l'opportunità dell'inserimento nelle norme di esecuzione, tuttora all'esame del Consiglio di Stato, di alcune nuove disposizioni intese ad adeguare la capacità di trasporto ed il volume delle autorizzazioni alla nuova situazione venutasi a creare con l'entrata in vigore della legge 5 maggio 1976, n. 313, nonché a recepire, sia pure parzialmente, alcune indicazioni raccolte in quest'ultimo periodo attraverso contatti con le categorie interessate del settore, ha consigliato di predisporre uno schema aggiornato delle norme regolamentari, che è stato inviato in data 9 ottobre al predetto Consiglio di Stato. Dirò solo che non ritenendo proponibile un provvedimento che ulteriormente proroghi, *sic et simpliciter*, la entrata in vigore della legge 298 del 1974, l'Amministrazione, nel prendere in considerazione tale eventualità che appare fin d'ora inevitabile, avrà cura di indicare soluzioni alternative di emergenza a breve termine che impediscano di rendere vana la proroga stessa.

C A R R I . Si provveda, allora, prima della fine dell'anno!

R U F F I N I , *ministro dei trasporti.* So che il problema dell'adeguamento degli organici incontra difficoltà. Se fosse possibile reperire personale sufficiente e tecnicamente valido da altre pubbliche amministra-

zioni, non ci sarebbe nulla in contrario; anzi ci stiamo muovendo in questo senso. L'importante è risolvere il problema, partendo dalla considerazione di una situazione incontestabile: l'attuale insufficienza di personale nella Motorizzazione civile per far fronte ai suoi compiti fondamentali e non delegabili.

Così abbozzata la problematica del settore dovrei a questo punto entrare nei particolari ed evidenziare la portata degli interventi che è possibile esperire attraverso gli stanziamenti ordinari di bilancio. Il senatore Crollanza ha parlato delle ferrovie in concessione. Riconfermo quanto ho avuto occasione di dire alla Camera e cioè che noi riteniamo di dover riclassare queste ferrovie prima di trasferirle alle regioni, perchè trasferirle nelle condizioni attuali significherebbe addossare alle regioni stesse un onere intollerabile. I relativi necessari interventi comportano una spesa valutata in non meno di 800 miliardi.

Debbo solo una spiegazione al senatore Sgherri per quanto concerne l'aeroporto di Firenze, per cui troviamo ancora lo stanziamento iscritto in bilancio a questo titolo. Siccome la legge si riferiva all'aeroporto di Firenze e ad una serie di altri aeroporti, è rimasta solo la definizione formale, mentre i fondi già stanziati per l'aeroporto di Firenze sono stati dirottati: una parte è andata alle ferrovie per il raccordo Pisa-San Giusto ed una parte è andata all'aeroporto di Napoli.

In tema di trasporto aereo è necessario dare soluzione al complesso problema delle strutture e gestioni aeroportuali che, per suo conto, manifesta così stretta correlazione con la più generale politica del trasporto aereo, anche con riferimento all'attività della Compagnia di bandiera.

Resta cioè difficile considerare separatamente il problema del piano degli aeroporti da quello della gestione dei medesimi, e da quello dell'esercizio delle linee di navigazione. A proposito del piano aeroporti, è noto che il relativo programma generale era già stato presentato al CIPE, ma, a seguito di ulteriori esigenze di approfondimento avvertito dallo stesso Ministero, è stato nuovamente acquisito per essere ripresentato

con le opportune modifiche ed integrazioni. Non è da escludere che, prima di varare il piano generale, sia opportuno predisporre un piano a breve termine per venire incontro alle necessità più urgenti di alcuni aeroporti di vitale importanza per il traffico aereo del Paese.

Credo che la programmazione dei trasporti aerei debba necessariamente passare attraverso la ristrutturazione globale della Direzione generale dell'Aviazione civile, da più parti sollecitata e per la quale il Ministero sta intensamente operando al fine di avanzare al più presto idonee proposte. Frattanto opportune misure sono state adottate sul piano amministrativo, onde rendere più funzionali ed efficienti i servizi.

È noto che i problemi del trasporto aereo in Italia sono numerosi e gravi: dal ruolo dei voli charters in relazione all'industria turistica italiana, al loro rapporto con i servizi di linea, al rapporto tra vettori e gestori aeroportuali, al problema tariffario, a quello della concorrenza.

Non vi è sufficiente supporto informativo, ma intanto il Governo deve ugualmente affrontare il problema dando soluzione a quello della nuova convenzione con la società Alitalia. Accetto i rilievi del senatore Sgherri, ricordando che trattasi di una società a capitale pubblico, non privato. A questo proposito ed anche in relazione al quesito posto, dichiaro che è fermo intendimento del Ministero addivenire al più presto possibile alla stipula della nuova convenzione, di cui era stato già fatto uno schema che abbiamo dovuto rivedere per vari motivi. Abbiamo già ricevuto il parere di tutte le altre Amministrazioni dello Stato interessate e stiamo mettendo a punto un nuovo schema definitivo che, tenuto conto delle osservazioni sollevate, potrà costituire la base per la risoluzione del problema. Ritengo, comunque, di potere assicurare che al più presto si potrà richiedere il parere del Consiglio di Stato e che il complesso iter si concluderà in tempi brevi.

Sin qui è stata privilegiata una politica di concentrazione delle imprese nella Compagnia di bandiera; e del resto la Commissione trasporti della Camera ha ritenuto che

vada mantenuto un siffatto criterio per quanto riguarda i servizi di linea internazionali, eccettuando soltanto i servizi frontalieri.

Credo comunque che debba essere esclusa la costituzione di un monopolio anche di fatto, per realizzare invece un equo e razionale contemperamento delle diverse esigenze. Ciò investe sia il tema dei servizi di linea interni, pur in una visione generale che tuteli la compagnia di bandiera ed eviti dannose concorrenze, sia quello dei cosiddetti servizi frontalieri che non presenta in sé elementi concorrenziali rispetto alla politica di gestione economica che deve essere condotta dall'Alitalia.

Inoltre, le linee assegnate e non esercitate nei tempi previsti dovranno, a mio avviso, considerarsi decadute, al fine di non lasciare scoperti dei vuoti che potrebbero manifestare gravi effetti economici generati.

Così come bisognerà prevedere delle penalità particolari affinché queste compagnie, una volta stipulata una convenzione, non dismettano alcune linee perchè poco convenienti; cosa che possono fare senza l'autorizzazione del Ministero pagando delle penalità irrisorie. Noi invece riteniamo che, quando una convenzione prevede una serie di linee, la compagnia sia obbligata a rispettarle e che non possa dismettere quelle meno convenienti interrompendo il traffico su percorsi che sono utili dal punto di vista di una seria politica dei trasporti.

Per i voli a domanda (*charter*) si sta poi elaborando un regolamento, che potrà consentire l'affidamento ad altre compagnie nazionali, pur eliminando la possibilità di una dannosa concorrenza.

Vi sono poi i problemi della formazione dei costi, del costo del lavoro e delle tariffe ferroviarie; ne ho già però parlato in un'audizione apposita. Il senatore Crollanza ha considerato la questione delle concessioni come un fatto economico modesto. Vorrei far osservare che non condivido tale affermazione; non ritengo che si risani il bilancio dell'Azienda ferroviaria attraverso l'eliminazione delle concessioni ed agevolazioni. Si tratta invece di mettere ordine in una materia resa confusa anche in seguito al contri-

buto della stampa. Non vi è dubbio, onorevoli colleghi, che i ferrovieri non potranno essere penalizzati attraverso la soppressione della carta di libera circolazione se non sarà adottato un provvedimento generale che riguardi tutti i dipendenti pubblici per i benefici che godono nei confronti delle rispettive amministrazioni (Enel, SIP, eccetera). Vorrei anche mettere in evidenza, come ho avuto modo di dire ai sindacati con i quali sono in contatto, che, qualora venisse proposto un provvedimento per evitare questo « pagamento in natura », si potrebbe valutare l'opportunità di monetizzare in termini retributivi tali facilitazioni nei casi in cui la concessione faccia parte della retribuzione. Non intendo compromettermi oltre un certo limite ma ritengo che ciò sussista nel settore delle ferrovie. Non si capisce la ragione per la quale lo Stato debba pagare i suoi dipendenti un po' in denaro ed un po' in natura.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, vi è il problema della concentrazione nelle aree metropolitane e quello attinente alla possibilità del cittadino di decidere tra trasporto pubblico e privato. Stiamo studiando la linea di tendenza di regionalizzazione dell'esercizio dei servizi di autolinee moventesi nell'ambito regionale per verificarne i risultati e le lacune. La soluzione da individuare, in ciascuna area regionale, comprensori omogenei, quella di far coincidere in essi, dal punto di vista strutturale, aree omogenee sotto il profilo del manifestarsi della domanda di trasporto e, più ancora, la spinta decisiva a pervenire alla istituzione di autorità comprensoriali, sono tutti aspetti di un problema che coinvolgono la nostra capacità di assicurare un modello organizzativo ottimale per la produzione del trasporto pubblico. Ma il ricorso ad una legge-quadro, di cui ho già parlato, consentirebbe di prevedere un meccanismo omogeneo che faccia carico alle singole aziende di esercizio di recuperare attraverso le tariffe un'aliquota dei costi di produzione.

Non può ignorarsi la gravità della situazione. Uno degli esempi più significativi — non vi è alcuna polemica perchè le responsabilità hanno sempre il padre ignoto — è quello

dell'ATAC di Roma (ma ne potrei citare altri), in cui il costo del personale, per il 1976, è previsto in circa 10 milioni *pro capite*. Le retribuzioni sono pertanto notevolmente superiori a quelle dei ferrovieri che giustamente protestano. A proposito del coordinamento, occorre anche dire che i funzionari e i tecnici migliori vanno a lavorare presso le ferrovie in concessione per poter guadagnare di più.

A ciò va aggiunta la considerazione che le strutture aziendali raramente sono a livello ottimale, per cui all'alto costo del personale vanno aggiunti gli sprechi dipendenti da carenze di varia natura e da forme di organizzazione non sempre molto efficienti.

Per contro, i prezzi applicati nelle aree urbane sono quasi sempre di natura politica e quindi riescono a coprire solo in minima parte i costi di gestione, talchè, per ritornare all'esempio di Roma, il *deficit* dell'ATAC è previsto, per il 1976 nella misura di 178 miliardi, cui vanno aggiunti i 172 miliardi della gestione STEFER.

In definitiva, se è vero che l'utente deve sopportare in modo più adeguato il costo del trasporto pubblico che utilizza, è, per contro, altrettanto vero che tale costo deve essere riportato a livelli razionali perchè altrimenti si verrebbero a determinare inammisibili motivi di sperequazione tra privilegi degli addetti ad alcuni servizi ed utenti degli stessi o, in via alternativa, insopportabili conseguenze a carico delle finanze comunali.

Le considerazioni che ho qui svolto dovrebbero aver contribuito a delineare un quadro sufficientemente esauriente degli orientamenti generali e degli indirizzi specifici che sono alla base dell'azione del Dicastero dei trasporti.

Nel presentare al Parlamento e nel raccomandare la approvazione dello stato di previsione della spesa del Dicastero stesso, mi rendo conto del notevole sacrificio finanziario che esso implica per la collettività.

Si tratta tuttavia di spese e di interventi contenuti al massimo, nello spirito di rigorosa riduzione delle erogazioni pubbliche che impronta l'azione del Governo; interventi che appaiono necessariamente inadeguati alla fi-

nalità di più vasto respiro che ho avuto occasione di delneare, ma che potranno comunque assicurare, nell'anno preso in considerazione, l'assolvimento dei compiti essenziali inerenti all'esercizio delle funzioni pubbliche e alla produzione dei servizi relativi al settore dei trasporti.

In questo contesto, sono certo che l'intera Amministrazione cui sono preposto risponderà, al massimo delle possibilità, all'assolvimento dei complessi e delicati compiti che ad essa fanno capo.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

P R E S I D E N T E . I senatori Carri, Cebrelli, Piscitello, Sgherri, Ottaviani, Mola, Mingozi e Federici hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

constatato l'aumento continuo dei residui passivi ed in particolare il loro ammontare nel settore dei trasporti, di competenza di più Ministeri, invita il Governo ad un serio impegno per la rideterminazione degli stessi residui.

(0/280/1/8 - tab. 10)

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Vorrei che il senatore Carri mi spiegasse meglio il significato di tale ordine del giorno. Così come è formulato non mi pare infatti accettabile.

C A R R I . Si potrebbe dire « a rideterminare l'utilizzazione ».

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Il Governo non può comunque accettarlo. I residui passivi infatti sono relativi a determinati impegni di spesa. Pertanto, io potrei accettare un ordine del giorno in cui si impegni il Governo ad accelerare la spesa ed a ridurre il fenomeno dei residui passivi, ma non a dirottare degli stanziamenti. Per questo ci vorrebbe eventualmente una legge.

C A R R I . Il riferimento peraltro era più ai residui che si sono determinati in quelle che sono le competenze dei vari Ministeri e che sono quantificati dal conto nazionale al 1973 in 1.800 miliardi. Lo stesso onorevole Ministro ha fatto una lunga elencazione dei residui passivi, che riguardano il piano decennale, il piano-ponte e il programma di interventi straordinari, ma nel corso del mio intervento avevo fatto riferimento anche ai residui passivi di competenza dei Ministeri e particolarmente a quei residui passivi che in tale entità (1.800 miliardi, ripeto) si sono determinati proprio per mancanza di utilizzazione nel campo degli investimenti in conto capitale.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. La consiglierevo allora di ripresentare in Aula questo ordine del giorno. Qui infatti noi stiamo discutendo il bilancio dei trasporti: pertanto io posso riferirmi ai residui passivi del Ministero dei trasporti e non ai residui passivi di altri Ministeri, dei quali peraltro non so quale sia la situazione attuale. Devo dire, però, che non è possibile stornare, se non attraverso una modifica del bilancio, somme che, destinate ad un certo scopo, e purtroppo finite in residui passivi, sia pure in misura diversa da quella che comunemente si ritiene, io debbo utilizzare per quel fine e non posso utilizzare per fini diversi.

C A R R I . Sostituiamo allora la parola « rideterminazione » con le altre « rapida utilizzazione ».

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Su questa formulazione sarei senz'altro d'accordo. Dichiaro quindi di accoglierlo, così modificato.

P R E S I D E N T E . I senatori Sgherri, Carri, Piscitello e Ottaviani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in considerazione della situazione che si è venuta a determinare in rapporto all'acqui-

sto di nuovi aerei per l'Alitalia, invita il Governo ad intervenire per privilegiare l'industria nazionale ed effettuare scelte che corrispondano alle reali esigenze del trasporto aereo del Paese, anche in relazione alle strutture esistenti.

(0/280/2,8 - Tab. 10)

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*.
Lo accetto senz'altro.

M E L I S. Signor Presidente, prima di passare alle dichiarazioni di voto, la prego di consentire che io rivolga una breve domanda al Ministro.

Desidero, cioè, sapere a che punto siamo col programma di realizzazione della quinta nave traghetto, per la quale esiste uno stanziamento di 12 miliardi.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*.
C'è l'indubbia volontà di realizzarla e lei lo sa benissimo; certo è che i costi di realizzazione sono notevolmente superiori. Sul quando, come, circa i tempi tecnici e le risorse finanziarie disponibili, al momento non posso dirle niente, e lei intende formalizzare un invito al Ministro in questo senso, io sarò lieto di accettarlo: la volontà, ripeto, esiste, però noi riteniamo che quel quinto traghetto non risolva i problemi di collegamento con la Sardegna. Il problema della Sardegna diventa drammatico nei venti giorni di agosto; è vero che c'è anche una questione relativa alle tariffe, in seguito ad un accordo con la Tirrenia, ma il vero dramma che si pone all'attenzione è il fatto che in una settimana — di andata — e in un'altra settimana — quella di ritorno — si concentrano masse enormi di passeggeri e di autovetture. Al contrario, noi pensiamo che il quinto traghetto sia più che sufficiente per le esigenze normali di collegamento con l'Isola, per quanto riguarda il Dicastero dei trasporti.

M E L I S. Signor Ministro, abbiamo appena finito questa mattina di dire che si trasporta meno del 25 per cento del volume di traffico con la Sardegna in partenza e, in

arrivo, meno del 18 per cento. Non è che il traffico merci e passeggeri sia assolto pienamente: siamo al di sotto della metà!

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*.
Ma noi, a rigore, dovremmo trasportare soltanto carri ferroviari!

M E L I S. Infatti dico che i traghetti ferroviari assolvono ad un compito eccezionalmente importante! E ad essi noi guardiamo con estrema simpatia.

L I G I O S. Non si dimentichi che c'è una graduatoria di merci!

M E L I S. Quindi il servizio è importantissimo, ma è anche estremamente limitato; non si può davvero dire che sia sufficiente. Dico di più: gli operatori economici ottengono i carri ferroviari con estremo ritardo e devono raccomandarsi, andare ripetutamente, insistere, passano attraverso molte strettoie (lei mi capisce!) che sono delle vere forche caudine, tanto che si sta parlando addirittura di arresti alla Camera di commercio di Cagliari. Dunque chiedo al Ministro se l'idea del quinto traghetto è operativa.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*. È operativa nei limiti delle possibilità: la volontà c'è.

M E L I S. Perché non si tratta di un fatto stagionale, ma permanente. Non si tratta soltanto dei passeggeri che vengono in Sardegna durante l'estate ma mi riferisco, ad esempio, alle primizie dell'agricoltura che partono dall'Isola per raggiungere il continente, mi riferisco alle merci che partono e arrivano da tutto il mondo; e per quel traghetto passa soltanto chi è fortunato, e cioè, in genere, il più forte e il più potente. Ma almeno questi rappresentano un elemento di calmiera nel costo del trasporto da e per la Sardegna. Che sia sufficiente, no; che sia soltanto un fenomeno stagionale, ancor meno.

L I G I O S . Mi scusi se l'interrompo, ma bisogna dire che presso le Camere di commercio viene stabilita una priorità delle merci che devono ottenere il passaggio sui traghetti e le merci che hanno questa priorità sono soltanto poche; le altre, quelle che non rientrano in quella graduatoria, arrivano anche dopo tre mesi. Allora chi deve far arrivare o far partire qualcosa, ricorre ai privati che trasportano con treni articolati e dove il costo a metro quadro è enormemente superiore a quello delle Ferrovie dello Stato. Basti pensare — e lo ha già detto esattamente il senatore Melis — che soltanto una minima parte passa attraverso le ferrovie, ma non perchè non faccia piacere servirsi delle ferrovie (che costano, oltre tutto, anche meno), ma perchè non trovano la possibilità di passaggio in tempi adeguati.

M E L I S . Date le considerazioni svolte dal Ministro, mi permetterò di presentare un ordine del giorno in proposito.

P R E S I D E N T E . I senatori Melis e Ligios hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato, preso atto delle dichiarazioni del Ministro dei trasporti in ordine allo stato di attuazione della legge n. 377 del 1974, che prevede tra l'altro la spesa di 12 miliardi per la realizzazione di una quinta nave-traghetto da destinare ai servizi di collegamento con la Sardegna, invita il Governo a perfezionare nel più breve termine le procedure amministrative e finanziarie per la esecuzione dei lavori di costruzione della predetta unità.

(0/280/3/8-tab. 10)

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno.

M E L I S . Una seconda domanda, onorevole Ministro. Lei prima, incidentalmente e molto cortesemente informandomi di un dato che non era neppure tenuto a fornirmi

in questa sede, ha detto che si sta cercando di dilatare gli spazi per l'Alisarda. Quali sono le possibilità — ecco la domanda — di nuove concessioni per questa compagnia?

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. È nostra intenzione ampliare le possibilità della compagnia regionale di bandiera. Ho avuto colloqui con l'assessore regionale sardo ai trasporti sia in ordine al problema dei traghetti, la cui situazione mi era sembrata — ma forse ho capito male io, anche per una certa stanchezza — meno grave di quanto non sia qui apparsa, sia in ordine ai problemi dell'Alisarda, in merito ai quali stiamo in un certo ordine di idee in sede di discussione di rinnovo delle convenzioni con l'Alitalia. Lei sa bene come stanno certe cose.

M E L I S . Grazie.

P R E S I D E N T E . Dai senatori Carri, Cebrelli, Piscitello, Sghenri, Ottaviani, Mola, Mingozi e Federici, è stato presentato un altro ordine del giorno del seguente tenore:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

di fronte alla necessità inderogabile di predisporre il piano nazionale dei trasporti, che si proponga di elevare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto, di ridurre l'incidenza dei costi che gravano sull'economia nazionale, di eliminare le diseconomie e gli enormi sprechi presenti nel settore nonché di collegare le scelte in materia di trasporto alla programmazione economica nazionale e regionale ed ai piani di riequilibrio territoriale, invita il Governo ad assumere iniziative e provvedimenti che consentano la unificazione in un solo Ministero di tutte le competenze statali in materia di trasporti, garantendo così al settore un effettivo strumento unitario di direzione e di coordinamento.

(0/280/4/8 - tab. 10)

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Il Governo accoglie anche questo ordine del giorno come raccomandazione.

C A R R I . Possiamo sostituire la parola « impegna » con l'altra « invita ». Ritengo che in tal modo il Governo potrebbe accoglierlo senz'altro.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Ritengo che dobbiamo improntare il nostro confronto in termini di serietà e di onestà intellettuale. Ora, è evidente che io non posso dividere il Governo: quindi l'accettazione come raccomandazione vuole avere il significato che lo accolgo in quanto Ministro dei trasporti, mentre lo accolgo solo come raccomandazione in quanto Governo. Le vie per pervenire a questa unificazione di competenze infatti possono essere diverse.

P I S C I T E L L O . Per la verità, quando un ordine del giorno si limita ad esprimere un « invito », l'ordine del giorno si accetta perchè si tratta di una espressione quanto mai generica. L'onorevole Ministro, infatti, non impegnerebbe in tal modo l'intero Governo.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Posso accettare un invito ad assumere iniziative che consentano l'unificazione in questione: pertanto dichiaro di accoglierlo per la parte di competenza.

P R E S I D E N T E . I senatori Piscitello, Carri, Melis, Ligios, Pitrone, Segreto e Bausi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

constatate le difficoltà dovute alla carenza di trasporti ferroviari e l'incidenza del regime tariffario sui trasporti agricoli provenienti dalle isole, impegna il Governo a promuovere ogni utile iniziativa per introdurre al più presto agevolazioni tariffarie per il trasporto dei prodotti agricoli dalla Sicilia, dalla Sardegna e dalle altre isole minori nonchè a potenziare sollecitamente le infrastrutture ferroviarie e marittime di collegamento.

(0/280/5/8 - tab. 10)

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione, tenendo presente che vi sono già tariffe privilegiate.

M E L I S . La « Tirrenia » voleva aumentare le tariffe del settanta per cento.

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Questo riguarda il Ministero della marina mercantile.

P R E S I D E N T E . È stato inoltre presentato dai senatori Piscitello, Carri, Cebrelli, Sgherri, Ottaviani, Mola, Mingozzi e Federici il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in rapporto al dibattito in corso sul disegno di legge governativo per la riconversione industriale, impegna il Governo a considerare l'opportunità di potenziare le industrie produttrici di autobus, materiale rotabile ed infrastrutture di trasporto, ubicate soprattutto nel Mezzogiorno, in modo da fronteggiare le inderogabili esigenze di potenziamento del trasporto pubblico collettivo e garantire la piena attuazione dei programmi già predisposti e degli impegni assunti dal Governo anche in applicazione di specifiche disposizioni di legge.

(0/280/6/8 - tab. 10)

R U F F I N I , *ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione, trattandosi di un problema che non riguarda solo il Ministero dei trasporti.

P R E S I D E N T E . I senatori Ligios, Melis, Pitrone, Avellone, Sgherri, Carri, Ottaviani, Crollanza, Segreto, Bausi, Romei, Gusso, Mola e Piscitello hanno presentato poi il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in relazione alle trattative in corso tra la Cassa per il Mezzogiorno, la Regione autonoma della Sardegna, l'Azienda ferroviaria e l'ENI per la costruzione di un tronco ferroviario di circa 35 chilometri per collegare

l'agglomerato industriale della Sardegna centrale con la ferrovia statale Cagliari-Golfo Aranci all'altezza di Abbasanta;

tenuto presente che le comunità della Sardegna centrale interessate dal processo di industrializzazione in atto in quell'area sono prive di adeguate infrastrutture viarie e ferroviarie;

considerato altresì che anche la città di Nuoro, distante 25 chilometri dall'area industriale, è servita da una ferrovia in concessione a scartamento ridotto, anti economica ed insufficiente,

invita il Governo

a fare in modo che il progettato tronco ferroviario venga realizzato per soddisfare le esigenze generali di trasporto e di sviluppo delle comunità della Sardegna centrale e non solo quelle settoriali dell'industria;

a fare in modo che il progettato tronco ferroviario venga proseguito fino alla città di Nuoro.

(0/280/7/8 - tab. 10)

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*. Poichè si tratta di un ordine del giorno molto specifico, dichiaro di accoglierlo come raccomandazione.

L I G I O S. In definitiva si tratta di questo. Vi è da parte della Cassa per il Mezzogiorno il finanziamento per la realizzazione di un tronco ferroviario di circa 35 chilometri per il servizio di un nucleo industriale. Le trattative relative sono in corso, ma le Ferrovie dello Stato giustamente non vogliono accettare l'incarico perchè non ritengono che si possa realizzare un tronco di 35 chilometri al servizio esclusivo dell'industria.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*. Come ho già detto, posso accoglierlo come raccomandazione. Purtroppo, a questo riguardo, esiste una tradizione che bisognerebbe modificare: quella di considerare l'accettazione come raccomandazione come un

qualcosa priva di significato. Per quanto mi riguarda, invece, questo tipo di accoglimento di un ordine del giorno ha un significato.

Ora, io non posso andare più in là di una accettazione appunto come raccomandazione comportante tale ordine del giorno un impegno di spesa di cui non posso disporre, di cui l'Azienda non può disporre. Se il Parlamento darà i fondi necessari per la costruzione non vi saranno difficoltà, ma io non posso impegnarmi in tal senso.

Debbo dire peraltro che da un punto di vista sociale ed economico mi pare che l'ordine del giorno sia degno di considerazione: esso però va approfondito nelle sue implicazioni finanziarie in relazione alle risorse disponibili. C'è insomma un problema di interferenza legittima, sacrosanta e utile della Cassa per il Mezzogiorno.

L I G I O S. La Cassa per il Mezzogiorno ha reperito i fondi (30 miliardi) per la costruzione del tronco in questione: le Ferrovie dello Stato però, oggi come oggi, si rifiutano di gestirlo ritenendo che debba essere realizzato in modo da servire anche per le esigenze della popolazione e non solo per le esigenze industriali: il che evidentemente non avrebbe senso.

La Cassa per il Mezzogiorno inoltre ha stanziato altri 15 miliardi per la realizzazione di un oleodotto che, a quanto pare, oggi non si intende più realizzare perchè — ed in questo sono d'accordo — inutile; tale somma potrebbe quindi essere destinata, secondo noi, al completamento di quel tronco.

R U F F I N I, *ministro dei trasporti*. Desidero spiegare che quando un Ministro accoglie un ordine del giorno questo significa che il Governo si mette sulla strada di attuare quanto in esso è previsto. Ora, nell'ordine del giorno in esame si parla di ridimensionamento e di realizzazione di un tronco ferroviario, nonchè del suo proseguimento fino a Nuoro. Ora, mancando un progetto, una legge di finanziamento, lo accetto come raccomandazione: è il massimo che posso fare.

Hanno presentato il seguente ordine del giorno: I senatori Bausi, Ligios, Romei, Gussò, Tonutti.

La 8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che lo stato di avanzamento dei lavori relativi alla direttissima Roma-Firenze impone la conclusione dell'opera nel più breve tempo possibile, sia per razionalizzare il sistema dei trasporti Nord-Sud e quindi i collegamenti internazionali, sia per evitare il pregiudizio che, dal punto di vista tecnico e da quello economico, può derivare da una realizzazione eccessivamente diluita nel tempo;

tenuto conto che, in linea di massima, sono state raggiunte le auspiccate intese tra il Ministero dei trasporti e gli enti locali in merito all'attraversamento della città di Firenze e del suo territorio,

impegna il Governo

ad accelerare il completamento della direttissima, facendo compiere all'Azienda delle ferrovie dello Stato, con la massima sollecitudine, quanto rientra nelle sue competenze;

ad effettuare o comunque a completare, in costante collegamento con gli enti locali, la progettazione esecutiva per il tratto relativo all'attraversamento del territorio fiorentino, definendo contestualmente l'entità della spesa occorrente.

(0/280/8/8 - tab. 10)

R U F F I N I, ministro per i trasporti. Accolgo, come raccomandazione, questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. L'esame degli ordini del giorno è esaurito. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

C A R R I. Signor Presidente, a nome del Gruppo comunista, vorrei innanzitutto ringraziare il signor Ministro della cortesia e dell'impegno coi quali ha risposto a molti dei quesiti e dei problemi che sono stati posti. Non concordiamo con diverse argomen-

tazioni svolte ma quanto è stato detto sarà certamente per noi motivo di attento e ulteriore esame e approfondimento per cercare nel confronto e nel dibattito parlamentare le possibili soluzioni da adottare.

Il dibattito ha dimostrato un grado di consapevolezza e di impegno nel settore dei trasporti, che non trova un adeguato riflesso nel bilancio così come è stato impostato. Mentre il bilancio infatti è stato impostato secondo criteri e linee tradizionali, che appartengono in gran parte al passato, qui si è avvertita l'esigenza di andare a un modo nuovo di concepire la politica dei trasporti in Italia. Si è sottolineata innanzitutto la necessità di considerare i trasporti non tanto e non solo un servizio di carattere infrastrutturale, ma incidente sull'economia del Paese e, in quanto tale, uno dei settori sui quali agire in termini prioritari per uscire dalla grave situazione di crisi economica che attraversa il Paese.

Questo è stato del resto sottolineato a conclusione del dibattito anche dal signor Ministro. In tal senso si è ravvisata la necessità di ridurre i costi, di eliminare gli sprechi e di andare alla elaborazione di un piano generale dei trasporti secondo criteri di programmazione e di equilibrio territoriale, in modo da unificare gli interventi sia pure nella necessaria articolazione regionale.

Prendiamo atto dell'impegno che è stato manifestato al riguardo, oltre che dalle varie componenti politiche rappresentate nella Commissione, dal signor Ministro; prendiamo atto dell'impegno del signor Ministro di presentare entro la fine dell'anno una ipotesi di questo piano generale dei trasporti il quale, com'è stato detto, non deve essere la somma delle proposte dei vari partiti e nemmeno quella dei piani regionali, ma una elaborazione che corrisponda ai criteri più generali di programmazione nazionale, da verificare poi in un confronto con le diverse realtà di carattere regionale.

In tal senso tutti i Gruppi hanno anche fatto proprie quelle proposte di unificazione delle competenze statali in materia di trasporto, fino alla ipotesi di realizzazione di un Ministero unico. Più specificamente si è

parlato di elaborazione di un nuovo piano ferroviario, già preannunciato dal Presidente del Consiglio Andreotti e per il quale chiediamo siano rispettati i tempi di presentazione — secondo l'impegno, assunto dallo stesso Presidente del Consiglio entro il 31 dicembre di quest'anno, senza dilazioni. Il piano delle ferrovie riteniamo possa costituire un'utile base di discussione anche in rapporto alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e per questo riteniamo vi debba essere la massima disponibilità a tener conto delle osservazioni e delle proposte che saranno fatte in sede parlamentare al piano stesso, nella ricerca di quel coordinamento con gli altri settori che è indispensabile per andare ad una politica di unificazione di tutta l'attività di trasporto.

Si è parlato anche della riorganizzazione del settore della motorizzazione, della riconversione industriale in modo da garantire i livelli produttivi necessari al potenziamento del trasporto pubblico collettivo, della riorganizzazione del traffico aereo e delle competenze in materia di potenziamento della ricerca tecnica e scientifica nel settore trasporti attraverso l'istituzione del più volte citato Istituto di ricerche ed esperienze ferroviarie; della utilizzazione più rapida possibile dei residui passivi, della determinazione di una nuova politica tariffaria e della riduzione di numerose agevolazioni esistenti.

Avremo modo di ritornare su tutti questi problemi; ma ci auguriamo che gli impegni assunti in tal senso siano rispettati e noi agiremo esercitando, da un lato la nostra funzione di opposizione, dall'altro di partecipazione alla determinazione di quelle scelte nuove sollecitate da tutte le parti politiche in questa sede.

È con questo spirito, signor Ministro, che noi pronunciamo la nostra astensione; una astensione determinante che consente al Governo più in generale e al Ministro in particolare, di agire tenendo conto della nuova realtà e della esigenza di giungere alle necessarie intese per lo sviluppo e il potenziamento dei trasporti pubblici collettivi nell'interesse del paese.

S E G R E T O . Credo che il Gruppo socialista abbia avuto modo di esprimere in maniera sufficiente il suo giudizio sul bilancio attraverso le dichiarazioni del compagno Fossa. Giudizio a nostro parere critico, ma in sostanza di attesa rispetto al nuovo modo di trattare il settore dei trasporti.

Le critiche e i suggerimenti formulati da parte della Commissione hanno trovato nella persona del Ministro ampia disponibilità sui temi in generale ed in particolare per quanto riguarda lo sviluppo dei trasporti nel Mezzogiorno. A tal fine, quindi, siamo in attesa — un'attesa vigilante e benevola — di vedere se le nuove promesse avranno esito positivo. Noi ce lo auguriamo e in relazione a quanto detto dichiariamo la nostra astensione, che deve essere interpretata in senso critico sì, ma d'incoraggiamento al Ministro ad andare avanti sulla linea che ha espresso chiaramente in questa Commissione.

G U S S O . La Democrazia cristiana, nell'esprimere il proprio parere favorevole al bilancio del Ministero dei trasporti per l'anno 1977 manifesta, innanzitutto compiacimento per la serietà del dibattito che, prendendo lo spunto dal documento contabile sottoposto al nostro esame, ha consentito alla Commissione di valutare una vasta gamma di problemi. Questo dibattito, pertanto, penso che rappresenti un passo innanzi nel porre come problema centrale, trainante dell'economia del nostro Paese, quello dei trasporti.

In questo senso, sia pure dissentendo per alcuni aspetti dagli interventi di taluni colleghi, non so se dell'opposizione o della non sfiducia, dobbiamo tuttavia anche esprimere il nostro compiacimento perchè per altri aspetti mi pare vi sia stata invece una convergenza che poi andrà verificata man mano che ci verranno sottoposti gli strumenti operativi.

In particolare mi sembra che dobbiamo ringraziare il Ministro per la sua ampia e puntuale replica, pregandolo, dato che il tempo non gli ha consentito di esprimere

compiutamente il proprio pensiero, di farci avere una esposizione scritta di quanto egli intendeva dire e di quanto ci ha detto. Mi sembra, peraltro, che sia positivo l'impegno da esso assunto, di presentare entro breve tempo le ipotesi per quanto riguarda il piano dei trasporti. Io formulo tanti auguri da questo punto di vista, premettendo che non dovremo essere intransigenti nei suoi confronti se questa presentazione slitterà di qualche tempo, perchè ci rendiamo conto della complessità del problema. Lo ringraziamo anche per aver assunto l'impegno di renderci conto di tante altre problematiche qui sollevate e per avere accolto alcuni ordini del giorno, sia pure sotto forma di raccomandazione.

Nel concludere, quindi, dichiaro che voteremo a favore di questo bilancio.

M E L I S . Annuncio l'astensione del Gruppo degli indipendenti di sinistra, per tutte le considerazioni che ho svolto nei miei ripetuti interventi che mi esonerano dal dover motivare di nuovo la nostra posizione. È un atto di fiducia nella disponibilità del Ministro a voler ripensare tutta la tematica dei trasporti come strumento di promozione, di sviluppo e di spinta al progresso nei confronti di quelle aree del territorio nazionale e di quelle popolazioni che dallo sviluppo fino ad oggi sono state emarginate,

rimanendo condannate al sottosviluppo. Le dichiarazioni del Ministro, in fondo, si sono fatte carico del problema e io penso che una volontà politica tesa a ribaltare questa linea debba essere sostenuta, quanto meno con l'astensione, se non proprio con il voto favorevole.

P I T R O N E . In analogia con la posizione assunta ieri sera a proposito del bilancio della marina mercantile, esprimo voto favorevole al bilancio in esame, pur con tutte le lacune che esso presenta e con l'augurio che vengano colmate. Ciò faccio anche per compensare un po' l'astensione del relatore, rilevando come mi sembri assai strano che egli, avendo accettato di fare la relazione, assuma poi tale posizione.

P R E S I D E N T E . Nessun altro chiedendo di parlare propongo che la Commissione conferisca mandato al relatore di trasmettere alla 5^a Commissione rapporto favorevole sulla tabella n. 10.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 18,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
Dott. RENATO BELLARBA