

N. 2238-A

Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1976

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)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1º OTTOBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 521, 528, 532
MARTINELLI, <i>ministro dei trasporti</i>	530, 531
PACINI, <i>relatore alla Commissione</i>	522
SGHERRI	528, 530, 532

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 532
----------------------	----------

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 OTTOBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 533, 540, 554
CEBRELLI	536, 547, 550 e <i>passim</i>
MADERCHI	536, 544
MARTINELLI, <i>ministro dei trasporti</i>	536, 538, 539 e <i>passim</i>
PACINI, <i>relatore alla Commissione</i>	540, 554
PISCITELLO	533, 536, 538 e <i>passim</i>
SANTALCO	536, 539
SEMA	545
SGHERRI	547, 548, 549 e <i>passim</i>

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1º OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 10,50.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

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

P A C I N I , *relatore alla Commissione.*
Nel predisporre la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1976 mi sono trovato a dover innanzitutto risolvere il problema dell'impostazione della relazione stessa: o fare una relazione che esaminasse fedelmente le cifre, oppure una relazione che limitandosi ad un sintetico esame delle cifre, indicasse, anche attraverso un giudizio critico, proposte di linea politica nel settore.

Ho scelto la seconda strada giacchè l'esame di un bilancio di previsione ha il significato politico di scelte che incidono direttamente nello sviluppo del Paese e che, quindi, chiedono anche giudizi politici sulla loro validità, ma anche perchè mi è parso doveroso nei confronti dei colleghi fare uno sforzo di ripensamento di dibattiti che in questa Commissione si sono venuti sviluppando mano a mano che si sono affrontati i vari aspetti relativi al settore dei trasporti. Mi è parso anche necessario tener presente il dibattito svoltosi in Aula nel mese di aprile del corrente anno, in ordine alla politica dei trasporti connessa al problema dell'energia, conclusosi con un ordine del giorno accolto dal Governo e votato all'unanimità.

Di conseguenza la relazione si svilupperà sull'esame di alcune cifre più significative con un giudizio critico ed una valutazione politica a seconda dei settori esaminati, e si concluderà con alcune proposte di orientamento che ritengo utili per il nostro dibattito.

Un primo elemento che è indispensabile considerare riguarda una valutazione globale dei dati contabili, per rilevare come anche il bilancio dei trasporti presenti caratteristiche di stretta rigidità proprie del bilancio dello Stato.

Infatti su un totale di poco più di 338 miliardi di spese previste per il 1976, escluse quelle per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, oltre l'85 per cento, cioè circa 289 miliardi sono destinati alla parte corrente.

Appare evidente che lo sforzo finanziario sostenuto viene quasi totalmente assorbito per il puro e semplice funzionamento del

Ministero, mentre l'aliquota destinata agli investimenti denota le difficoltà strutturali nella gestione della spesa pubblica. Viene subito da osservare che la progressiva lievitazione negli anni della incidenza delle spese di parte corrente indicherebbe l'opportunità di studi, a questo punto definitivi, per l'adozione di provvedimenti organici, capaci non solo di contenere questo fenomeno, ma anche, di collocarlo in una politica generale e particolare della riforma della pubblica Amministrazione al fine di consentire al Parlamento l'indicazione di direttrici capaci di eliminare distorsioni e carenze.

Ciò è tanto più necessario in considerazione della costituzionale limitazione delle risorse finanziarie disponibili, per operare nella direzione del contenimento delle spese correnti, la consistenza delle quali appare ovviamente determinata dal progressivo deteriorarsi della situazione economica circostante e quindi del conseguente svalutarsi del volume globale delle retribuzioni.

Queste prime osservazioni inducono a ritenere urgenti i provvedimenti tesi ad una ristrutturazione di fondo dei modelli organizzativi dell'Amministrazione centrale e periferica, attraverso un riesame, una revisione e per quanto possibile un rapido cambiamento delle procedure di lavoro, onde snellire, semplificare e meglio utilizzare le risorse umane.

Il ricorso a tecnologie avanzate è altresì indispensabile raggiungere l'obiettivo del miglioramento del lavoro.

Questa prima indicazione ritengo sia ulteriormente sostenuta da un esame più particolareggiato delle previsioni di spesa più significative delle varie Direzioni generali.

Circa la Direzione generale della MCTC, la variazione di spesa in più rispetto al 1975 (circa il 20 per cento) per quanto riguarda le spese correnti è determinata quasi integralmente da sovvenzioni e contributi. Rilevo, a questo proposito, che l'aumento di 200 milioni in più rispetto al '75, che porta ad un totale di 1.800 milioni lo stanziamento previsto sul capitolo 1567 appare tale da limitare la capacità operativa della MCTC.

Per quanto riguarda la spesa in conto capitale, di cui ai capitoli 7202 e 7203, pur es-

sendo rimasto quasi invariato lo stanziamento, desidero, ancora una volta, far rilevare l'importanza dei centri prove autoveicoli nel quadro di una politica di sicurezza del traffico.

La MCTC può essere ripartita in due grandi categorie: la Motorizzazione civile ed i Trasporti in concessione.

I problemi dei trasporti in concessione potranno trovare soluzione nell'attuazione dei provvedimenti emanati con la legge 22 luglio 1975, n. 382, mentre per quanto attiene alla motorizzazione civile debbo ricordare i gravi sintomi di disagio e di disfunzione che ho già esposti nella relazione sul disegno di legge n. 2245 di conversione del decreto-legge 11 agosto 1975, n. 367, e che la discussione, sia in Commissione che in Aula, ha ulteriormente evidenziato.

Gli inconvenienti messi in evidenza non erano unicamente legati allo stato di agitazione del personale di questo settore, ma anche legati a disfunzioni di carattere organizzativo.

La MCTC così come oggi è strutturata non assolve e non può assolvere ai compiti cui è preposta.

È questa l'impressione che si ricava da una conoscenza più approfondita dell'attività svolta dagli uffici della motorizzazione.

In termini di quantità si effettuano attualmente circa 3 milioni di prove di esame e circa 1,5 milioni di revisioni e collaudi ai veicoli a motore. A ciò bisogna aggiungere oltre 1 milione di immatricolazioni, centinaia di migliaia di pratiche di trasporto merci ed altri numerosi adempimenti.

Il tutto viene svolto da meno di 4.000 persone, compresi operai ed uscieri, che svolgono oltre le mansioni tecniche ed amministrative connesse alla motorizzazione anche quelle connesse ai trasporti in concessione.

Ciò comporta il trascurare altre zone di attività, quali ad esempio la revisione delle patenti di guida e delle autovetture, che sono proprio quelle connesse all'influenza sulla sicurezza della circolazione, giacchè implicano giudizi sulla condizione fisica dei conducenti e sullo stato dei veicoli. Si consideri anche che, con l'applicazione integrale

della legislazione vigente, si avrebbe un aumento nelle revisioni di circa 3 milioni.

Quando saranno adottate le norme europee che in questi giorni, mi risulta, sono all'esame del Consiglio della CEE, l'ammontare delle revisioni potrebbe salire a 15-20 milioni.

Questi accenni, che ho ritenuto opportuno introdurre in questa relazione, indicano la necessità di un sereno anche se critico riesame di questo settore così delicato che deve essere convenientemente ristrutturato per i compiti attuali e quelli che dovrà assolvere in futuro.

Il disegno di legge che è attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento, relativo all'aumento dei posti in organico nella MCTC, è il sintomo positivo della linea politica perseguita dall'onorevole Ministro, al quale tuttavia mi permetto di suggerire una ulteriore valutazione della specializzazione del lavoro che il settore comporta, nel quadro più generale di una organica visione dello stato giuridico ed economico del personale della pubblica Amministrazione.

Alla luce di quanto detto sopra, non posso tuttavia non aggiungere un altro argomento relativo alla esigenza che ormai ritengo necessario affrontare con urgenza e che è quella di dare organica e completa sistemazione alla sede centrale ed agli uffici periferici della motorizzazione civile che attualmente si trovano dislocati in vari ambienti con dispendio di energie umane e di denaro. Infatti dal bilancio si rilevano, non solo per la MCTC, somme notevoli impiegate unicamente per pagare fitti di locali.

Ricalcando provvedimenti già adottati per altre Amministrazioni, si potrebbe, con un apposito disegno di legge, affrontare la soluzione di questo problema.

Procedendo nell'esame degli altri capitoli del bilancio, desidero sottolineare come al capitolo 1652 sia stato previsto un cospicuo aumento di 30 miliardi da destinarsi ai servizi in concessione onde fronteggiare le esigenze di tali servizi che sono di duplice aspetto: tecnico, per quanto riguarda l'efficienza degli impianti e del materiale rotabile; ed economico, per quanto si riferisce

al ripiano dei disavanzi aziendali che sono in continuo aumento.

Al capitolo 1653, lo stanziamento relativo ai servizi di navigazione lacuale ha avuto un aumento di 18 miliardi, per cui la spesa prevista per l'anno finanziario 1976 raggiungerà i 70 miliardi.

Anche a proposito di questo settore si deve rilevare un considerevole disavanzo di gestione che è previsto per 647 milioni. Si rileva ulteriormente una lievitazione delle spese correnti che ammontano a lire 5 miliardi 878 milioni 800 mila, cioè oltre il 76 per cento delle spese complessive ed un modesto incremento degli investimenti.

Ho inteso fare questa considerazione per sottolineare l'importanza di questo settore non solo per le popolazioni interessate, ma per lo sviluppo delle attività turistiche.

In relazione al capitolo 1654, nel rilevare positivamente che lo stanziamento previsto per il 1976 è stato portato a 10 miliardi e 500 milioni, desidero qui ricordare le sollecitazioni più volte espresse da questa Commissione circa i problemi della navigazione interna che sono di notevole interesse per lo sviluppo dei traffici nel nostro Paese.

Un accenno particolare merita il capitolo 7274, relativo allo stanziamento della spesa per le metropolitane.

Dopo l'emanazione della legge n. 1042 del 1969 concernente l'erogazione ai comuni di contributi per la costruzione di linee metropolitane (tale legge, come è noto, aveva autorizzato l'impegno di spesa annuo che da un valore iniziale di 1,5 miliardi nel 1969 doveva aumentare di una cifra corrispondente per ogni anno, negli esercizi successivi in modo da raggiungere nel 1976 l'impegno di 12 miliardi all'anno, fino al 2005) e dopo la sospensione dell'erogazione dei relativi contributi a seguito del trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle competenze in materia, nel 1974 il Ministro del tesoro ha consentito il ripristino nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti dei limiti di impegno di spesa a suo tempo autorizzati (e cioè 9 miliardi) per talune realizzazioni prioritarie (metropolitane di Napoli, Roma, Milano e Torino), in conformità anche alle direttive impartite dal CIPE nel gennaio 1971.

Conseguentemente, dopo lo stanziamento di 1 miliardo e mezzo per il 1975, nel bilancio del 1976, il limite di impegno ha potuto così realizzarsi sui 12 miliardi previsti.

A causa della lievitazione dei costi, però la parte di spesa che potrà essere coperta con il previsto contributo sarà proporzionalmente assai minore rispetto a quella che resterà a carico dei comuni.

All'entrata in vigore della legge n. 1042, il rapporto fra l'intervento finanziario dello Stato e l'onere a carico dei comuni era mediamente del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento a carico dei comuni. Tale rapporto risulterebbe oggi essere sovvertito, ma il Governo, attraverso i provvedimenti anticongiunturali, ha previsto una maggiore spesa di 230 miliardi nel settore dei trasporti pubblici urbani da impegnarsi nel limite di 11 miliardi all'anno, consentendo con ciò l'erogazione di contributi per la realizzazione delle linee previste dal piano CIPE in misura tale che si presume possa essere ripristinato il rapporto tra l'intervento finanziario dello Stato e la spesa a carico dei comuni.

È da sottolinearsi a questo proposito l'impegno dell'onorevole Ministro nella predisposizione di questi interventi.

Nel settore dell'aviazione civile un esame delle spese correnti ed in conto capitale porta al giudizio che tali cifre rientrino nella normalità.

Ritengo opportuno un breve riferimento al programma di interventi urgenti che era stato fissato con la legge n. 825.

Come è noto, dei 140 miliardi assegnati al Ministero dei trasporti 135 sono stati destinati agli interventi aeroportuali in senso stretto e 5 miliardi per oneri connessi, quali somme a disposizione e pagamento del personale contrattista recentemente assunto. In base a tale programma sono stati stanziati 59 miliardi e 720 milioni per gli aeroporti del Centro-Nord (escluso Fiumicino) e 68 miliardi e 210 milioni per gli aeroporti del Meridione e delle isole (altri 7 miliardi e 70 milioni verranno impiegati per spese tecniche ed imprevisti). Ne risulta che al Centro-Nord spetterà il 47 per cento dello stanziamento ed al Sud ed alle isole il 53 per cento.

Consta che si è provveduto a mettere a disposizione del Ministero dei trasporti gli stanziamenti previsti per gli anni 1973-74, e ciò permetterà di far fronte agli oneri derivanti dalle anticipazioni alle ditte appaltatrici dei lavori.

Con i decreti-legge per il rilancio dell'economia, in relazione alle reali ed indifferibili esigenze del settore è stato previsto il rifinanziamento della legge n. 825, per complessivi 161 miliardi.

Appare evidente che nell'ambito dell'aviazione civile si pongono problemi abbastanza urgenti che già sono stati rilevati non solo nel corso dei dibattiti già avvenuti in questa Commissione, ma anche dalla recente indagine conoscitiva svolta dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati.

Essendovi pertanto una diffusa conoscenza dei problemi e del materiale di indagine di questo settore, mi limiterò a puntualizzare l'urgenza di interventi immediati e radicali in ordine agli organici della CIVILAVIA, sia in termini quantitativi che qualitativi; ed a tale proposito si ritiene indispensabile il reclutamento di specialisti nelle varie carriere, in particolare degli ispettori di volo e della navigazione aerea.

I problemi della riorganizzazione dell'aviazione civile coinvolgono aspetti di estrema delicatezza ed urgenza. Ne cito alcuni che riguardano la sicurezza del volo, come: l'efficienza delle radio-assistenze, la professionalità dei piloti, l'assetto territoriale che oltre alla tutela del patrimonio preveda anche zone di rispetto aeroportuale per la sicurezza del volo, evitando il cosiddetto « assedio degli aeroporti », le infrastrutture e i servizi, il sistema delle gestioni aeroportuali, la riorganizzazione del sistema delle linee di volo.

In sostanza occorre impegnarsi in una programmazione del settore, per portare il nostro Paese al livello degli altri Paesi europei.

Affrontando ora il bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si deve rilevare la cautela adottata nella previsione dei prodotti del traffico (treni e navi traghetto) rispetto alle previsioni del 1975 e che ammonta a 10 miliardi, dovuti principalmente ai recenti aumenti tariffari.

Notiamo, invece, un notevole incremento (oltre il 25 per cento) delle somme dovute dal Ministero del tesoro a titolo di compensazione finanziaria, per oneri relativi agli obblighi di servizio pubblico (come è noto, infatti, il regolamento comunitario n. 1191/1969 stabilisce che gli oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico siano a carico della collettività e non delle aziende ferroviarie).

La collettività si assume così un onere di oltre 1.700 miliardi, per assicurare la produzione del servizio ferroviario, con un aumento dell'onere — rispetto all'anno precedente — di oltre 366 miliardi.

Per quanto riguarda le spese correnti, si rileva, tra l'altro, un notevole aumento per il personale rispetto al decorso esercizio e, analogamente, un sensibile aumento per le voci « Forniture » e « Manutenzione », giustificato per altro, dall'incidenza dei maggiori oneri derivanti dalla lievitazione dei costi delle materie prime e della mano d'opera privata per i servizi dati in appalto.

Circa i rinnovi e gli ammortamenti, la cifra di 220 miliardi prevista per il 1975 è salita, per il 1976, a 245 miliardi, con un incremento quindi di 25 miliardi.

Giova precisare al riguardo che, il valore ammortizzato nel bilancio del 1975 corrispondeva all'importo complessivo delle quote annuali di ammortamento delle consistenze patrimoniali dell'Azienda, il cui valore — al 31 dicembre 1973 — ascendeva a circa 10 mila miliardi. Una più recente valutazione delle consistenze patrimoniali fa però ascendere l'importo delle immobilizzazioni a 16 mila 530 miliardi nel 1974. Sulla base di tale nuovo valore, la quota annua di ammortamento si eleva a 390 miliardi: tuttavia, in relazione alla pesante situazione del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, si è ritenuto — come già detto — di stanziare per il 1976 la somma di 245 miliardi.

Per quanto riguarda il disavanzo di gestione, questo è stato valutato in lire 906 miliardi 278 milioni 800 mila (lire 906.278.000.000), praticamente oltre 200 miliardi in più rispetto al 1975.

Quanto agli impegni di spesa relativi ai diversi piani di intervento straordinari (ter-

zo piano quinquennale, Piano ponte, fondo di 2 mila miliardi, di cui alla legge n. 377 del 1974) mi limiterò ad osservare con compiacimento che, dopo un rallentamento subito nel corso degli ultimi anni, il relativo andamento sta avendo ora un notevole incremento in vista della realizzazione di opere di notevole portata.

Faccio un breve accenno alle ferrovie in concessione o a gestione governativa. Un ampio settore di queste ferrovie svolge un importante ruolo nel campo dei trasporti regionali; in particolare, quelle che servono i maggiori centri urbani devono far fronte al gravoso problema del trasporto ferroviario quotidiano, casa-lavoro, di cospicue masse di lavoratori e studenti.

La legge 2 agosto 1952, n. 1221, aveva previsto l'ammodernamento di tali ferrovie con contributo dello Stato ma purtroppo l'esiguità delle somme stanziata, la lievitazione dei costi e la precaria situazione economica delle aziende non hanno consentito di effettuare tutte le necessarie opere di manutenzione e rinnovamento.

Tale finalità si intende ora perseguire con il disegno di legge n. 2086 (già approvato dalla Camera) che prevede interventi per 263 miliardi a favore delle ferrovie Nord-Milano, e delle Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana e che auspico possa essere sollecitamente approvato in via definitiva dal Senato, stante l'importanza dei servizi espletati da dette linee di trasporto nell'area di influenza di grandi città.

Le cifre che ho testè ricordato, riguardanti il bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non possono non indurmi ad una considerazione: l'attuale organizzazione del servizio delle Ferrovie dello Stato è rispondente alle esigenze di oggi, oppure sui vecchi schemi sono stati innestati i nuovi problemi, adottando aggiustamenti che hanno reso più pesante tutto l'apparato inteso nel senso più ampio del termine?

Ritengo che sia giunto il momento di una revisione critica dell'organizzazione del lavoro e delle procedure, per superare quanto di arcaico c'è, e che produce una situazione di disutilizzazione delle strutture organizza-

tive e del personale che è frutto dell'esistenza di adempimenti ripetitivi ed improduttivi.

Un riesame critico potrebbe indurre ad interventi eccezionali per predisporre un programma di recupero dell'efficienza.

Le sollecitazioni in questo senso vengono anche dalle grandi organizzazioni sindacali, che più volte, anche di recente, hanno espresso l'esigenza di una riorganizzazione delle ferrovie, non solo in funzione di una più attenta considerazione degli aspetti economici riguardanti il personale, ma anche per rendere migliori i servizi offerti ai cittadini.

Si deve tenere presente, tra l'altro, che la riorganizzazione dell'Azienda discende anche dall'assunzione da parte della CEE della nota decisione n. 75 del 20 maggio del corrente anno, concernente il risanamento delle aziende ferroviarie (dec. 75/327/CEE). Tale decisione è articolata in una serie di scadenze molto ravvicinate, per cui mi permetto suggerire all'onorevole Ministro l'urgenza di iniziative adeguate.

L'articolo 2 della menzionata decisione della CEE prescrive in modo esplicito l'esigenza di realizzare l'autonomia dell'Azienda ferroviaria in materia di direzione, gestione, amministrazione e di controllo amministrativo, economico e contabile interno.

Queste enunciazioni danno la misura della imponenza dei problemi che debbono essere risolti, e che, fra l'altro, dovranno prevedere il mantenimento da parte del Ministro delle funzioni di vigilanza politica.

Un altro problema di particolare interesse è quello della partecipazione azionaria dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda l'Istituto nazionale trasporti (INT), è ormai matura una scelta radicale, che sia volta ad una sua rivitalizzazione attraverso un organico piano di sviluppo, che gli consenta di assolvere pienamente il suo ruolo.

La pesantezza della gestione è tale che in mancanza di un intervento immediato sarebbe quasi ipotizzabile uno scioglimento della società.

Diversa è la situazione della CIT (Compagnia italiana turismo), che pur avendo un fatturato che per il 13 per cento circa riguarda

il trasporto ferroviario grava, con i suoi *deficit* di gestione, sul bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

In questo caso, l'ipotesi alternativa allo scioglimento della società è quella di una cessione ad un gruppo delle Partecipazioni Statali, che abbia interessi legati al settore del turismo.

Va aggiunto, infine, ancora una volta un riferimento, che in occasione dell'esame annuale del bilancio diviene quasi un rito. Esso riguarda i residui passivi che, come è noto, sono determinati, prevalentemente, dalle procedure interne e dai meccanismi di controllo esterni all'Amministrazione, alimentando il consolidarsi di questo desolante fenomeno che compromette l'efficienza del sistema.

I residui passivi delle spese in conto capitale si localizzano, ad esempio, principalmente:

nelle spese di carattere patrimoniale per le gestioni dirette dello Stato;

nella realizzazione di impianti e nella costruzione di materiale rotabile per le metropolitane, nell'area della motorizzazione civile;

nelle spese di carattere patrimoniale concernenti l'ammodernamento ed il potenziamento delle Ferrovie dello Stato (per le quali, alla fine del 1973, i residui passivi raggiungevano la misura di lire 639,8 miliardi).

La esigenza di dare rapido impiego ai fondi stanziati viene esaltata in un momento di crisi come l'attuale. Oggi più di ieri si avverte l'esigenza di una riforma che consenta di minimizzare i tempi dell'azione pubblica avendo ben presente che il tempo operativo è una variabile fondamentale del processo produttivo.

Questa riforma valica i limiti dell'area ministeriale e coinvolge tutta l'amministrazione pubblica, per cui la volontà politica di affrontarla deve essere pari all'urgenza di rendere più efficiente l'apparato della pubblica amministrazione stessa.

L'esame del bilancio, ci porta a considerare inoltre come nell'area del Ministero dei

trasporti operino i seguenti organi collegiali:

consiglio di amministrazione della MCTC;

consiglio di amministrazione dell'aviazione civile;

consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

consiglio superiore dell'aviazione civile.

Parrebbe opportuno, in proposito, un riesame di questa struttura per concentrare tali organismi e dare razionalità all'intero sistema ministeriale, unificando il momento organizzativo-operativo, per far risaltare le interdipendenze fra le diverse strutture del Ministero e mirare anche ad una maggiore omogeneità in materia di trattamento economico e giuridico del personale.

Dovrebbe, tuttavia, restare in vita il Consiglio superiore dell'aviazione civile modificandone, se necessario, la struttura per attribuirgli compiti più significativi in relazione, ad esempio, al coordinamento degli interventi dei vari ministeri interessati al settore dell'aviazione civile.

È questa una proposta che riguarda l'aspetto istituzionale del Ministero. Dalla analisi dei capitoli della spesa del bilancio di previsione si può constatare come occorra che all'interno del Ministero stesso si proceda ad una valorizzazione della direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento, istituita con legge n. 1085 del 1967. Tale direzione appare un'utile struttura che può rendere importanti servizi ai vari settori del Ministero dei trasporti.

Rispetto ai fini istituzionali di tale direzione, che in particolare sono:

la formazione del conto nazionale dei trasporti;

la predisposizione del piano nazionale dei trasporti;

l'esecuzione e l'elaborazione di rilevazioni statistiche;

la costante presenza negli organismi internazionali,

mi permetto suggerire all'onorevole Ministro di esaminare l'opportunità di una revisione degli stanziamenti indirizzati al funzionamento della citata direzione.

Aggiungerò che, probabilmente, sarebbe opportuno creare nell'ambito del Ministero un apposito *staff* a carattere interdisciplinare, capace di mettere a punto le metodologie più rispondenti alle esigenze dei singoli settori, che ponga a disposizione di tutte le direzioni generali un servizio efficiente, quale supporto del livello decisionale-politico per determinare la redditività degli investimenti e consentire una realistica valutazione delle priorità.

Avviandomi alla conclusione, esprimo la mia personale convinzione che il trasporto, in particolare quello pubblico, anche a livello europeo, stia perdendo — a seguito delle trasformazioni conseguenti alla crisi dello sviluppo — la caratteristica di « neutralità » nella quale fino ad oggi era rimasto, per divenire invece un elemento primario dello sviluppo economico.

È pertanto necessario il massimo di impegno e di preparazione della partecipazione italiana a livello della Comunità europea per tutto quanto riguarda il settore dei traffici, al fine di assicurare l'inserimento del sistema di trasporto italiano nel quadro più vasto dei traffici internazionali.

Particolarmente, per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, onde consentire alla nostra rete ferroviaria l'inserimento e lo sviluppo che si prevede con il « piano regolatore » europeo delle ferrovie del quale il raddoppio della Roma-Firenze fa parte — per cui si rende indispensabile l'intesa fra Ministero, Regioni ed enti locali onde risolvere il problema dell'attraversamento della città di Firenze con una soluzione che, alle garanzie d'ordine tecnico, unisca l'esigenza di salvaguardare e difendere i valori ambientali — ma anche per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto merci, di vitale importanza per la nostra economia.

Ritengo che i riferimenti più volte illustrati circa i rapporti fra il Ministero dei trasporti, gli enti locali e le Regioni siano stati sufficienti per indicare la tendenza del

Governo e del Ministero stesso al decentramento che, comunque, al termine di questa relazione intendo ribadire come una esigenza legata non solo ai problemi della struttura democratica dello Stato, ma anche ai problemi di migliore funzionalità ed efficienza delle strutture del Ministero.

In questo senso anche la recente conferenza sul traffico, svoltasi a Stresa, ha dato indicazioni utili; cito, particolarmente, quanto suggerito circa il rapporto fra trasporti pubblici e privati, l'istituzione di un fondo nazionale che consenta, in 5 anni, l'acquisto da parte degli enti locali di 30 mila nuovi mezzi pubblici.

L'intervento dell'onorevole Ministro alla conferenza è stato particolarmente illuminante di una strategia che egli persegue e che già è stata individuata negli elementi più significativi del presente bilancio di previsione, su cui sollecito, da parte della Commissione, un giudizio positivo.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Pacini per la sua esauriente relazione che offre spazio ad una discussione senz'altro molto interessante, sia per l'impegno che egli ha posto nella meticolosa ricerca dei dati, sia per lo spirito nuovo che ha caratterizzato ed animato il suo lavoro.

Dichiaro aperta la discussione generale.

S G H E R R I . Mi auguro che la discussione che ci accingiamo ad iniziare non si riduca ad uno stanco rituale come purtroppo avviene ogni qual volta discutiamo i bilanci. Mi rendo conto, tra l'altro, della difficoltà — che mi è parso avvertire nella stessa relazione del collega Pacini — nell'esaminare il bilancio, in quanto non si sfugge alla sensazione — che forse è anche più di una sensazione — di trovarci nuovamente di fronte a cose dette e ripetute; anche in questa occasione il momento preminente è e resta quello della denuncia delle cose non fatte, delle mezze ammissioni e, soprattutto, del riconoscimento, sempre più unanime, del grave stato in cui versa il trasporto pubblico. Stato di crisi che, per certi aspetti, va sempre più aggravandosi. È più che evidente il divario esistente fra

gli impegni, le promesse che annualmente vengono fatte in occasione dei bilanci e le realizzazioni messe in atto dal Governo nel corso dell'esercizio.

Per quanto riguarda, ad esempio, il settore dell'aviazione civile la mia impressione, in tutta franchezza, è che si viva alla giornata e ci si limiti ad intervenire prevalentemente sotto l'incalzare di fatti e di avvenimenti episodici. Inoltre, si continua a non applicare, o si applicano con molto ritardo, leggi che con fatica sono state approvate, come la legge Bozzi circa l'intervento per gli aeroporti. Ad ogni modo, il dato più evidente nella politica del settore dell'aviazione civile è che la caratteristica di tale politica resta quella di un intervento frammentario, dispersivo, con diverse competenze fra i vari ministeri. Il fatto grave è che ancora non esista l'ipotesi di un piano generale dei trasporti che coordini, armonizzi ed integri i vari settori dei trasporti.

Il risultato di tutto questo è emerso anche nel corso del congresso, che si svolge in questi giorni ad Oslo, delle compagnie di trasporto aereo. Il nostro è uno degli ultimi Paesi del mondo in questo campo! Questo dato di cose deve assolutamente farci riflettere, dal momento che siamo di fronte ad una perdita di prestigio in un settore così importante e per certi aspetti vitale del trasporto del nostro Paese.

C'è tutta una serie di fatti che dimostrano come continui l'insicurezza nel settore del volo con la conseguenza di generare malessere sia tra i dipendenti, sia fra i passeggeri. Il senatore Pacini non ne ha fatto cenno; ma siamo al cospetto di una vera e propria ondata di scioperi che paralizzano l'aviazione civile, con gravi danni sia al prestigio della nostra tradizione, sia a tutti coloro che nel settore sono impiegati e che di esso si servono.

D'altro canto, queste manifestazioni inducono a riflettere anche l'opinione pubblica. Ora, i lavoratori sanno bene che con questo tipo di scioperi — che prendono diverse denominazioni — qualcuno cerca, forse, di portare anche acqua al mulino di chi accarezza la famosa tesi della regolamentazione

del diritto di sciopero. Non c'è dubbio, infatti, che quando le agitazioni avvengono nel settore del trasporto aereo, con le conseguenze e le reazioni che si registrano nell'opinione pubblica, questa tesi fa dei passi avanti. Perciò non si può continuare su questa strada; bisogna che ciascuno nel proprio ambito — e quindi anche il Ministero — con più forza si batta per rimuovere l'assurdità della difesa di antichi privilegi, di posizioni corporative.

A questo punto, una domanda nasce spontanea: quali iniziative ha intenzione di prendere il Ministero per risolvere questa vertenza, per riportare serenità fra i lavoratori del settore, per garantire coloro che usano questo mezzo di trasporto?

Esiste un documento, il rapporto Lino, che in una certa misura ha fatto epoca; vi è poi il documento conclusivo della indagine conoscitiva sul settore della aviazione civile condotta dalla Camera. Sia dall'uno che dall'altro documento emerge come costante la drammaticità della situazione in cui versa l'aviazione civile e l'esigenza di porre in essere misure concrete ed effettuare alcune scelte ben precise. E l'elemento fondamentale, lo spartiacque su cui una buona volta dobbiamo pur essere chiari è, a mio avviso, il tipo di politica che vogliamo attuare. Favoriamo, stimoliamo, proteggiamo la linea che porta alla proliferazione degli aeroporti? O, invece, scegliamo quella del mantenimento di pochi aeroporti ma ben collegati con gli altri settori del trasporto e tale da garantire l'efficienza del servizio? Ci dichiariamo apertamente contro la proliferazione degli aeroporti, contro le spinte campanilistiche di notabili del suo partito, onorevole Ministro, che manifestano continuamente un'ingerenza in questo settore.

Lei conoscerà senz'altro l'ultimo episodio della serie, abbastanza emblematico: la costruzione dell'aeroporto a Potenza, voluto dal ministro Colombo. È stato scelto un terreno montagnoso, signor Ministro; sono stati espropriati i terreni pagandoli bene. Poi, la scoperta: per quattro mesi all'anno su questi terreni nevica! L'aeroporto, perciò non si può costruire. Se il fatto non

fosse estremamente grave ci sarebbe veramente da ridere!

Non parliamo poi della sicurezza del volo e dello stato degli aeroporti. Ritengo che sia giunto il momento di porre fine ai disservizi aeroportuali e domandarci quali iniziative portiamo avanti e sviluppiamo per garantire un traffico merci e passeggeri migliore di quello avuto fino ad oggi. Per essere più documentato in materia, proprio in previsione di questa discussione, mi sono recato presso i nostri aeroporti in incognito, cioè come semplice cittadino e non come senatore, proprio per sentire le reazioni della gente. È stato un coro: abbiamo troppi aeroporti e mal organizzati. Tutti riconoscono che prima di tutto devono essere affrontati e risolti i problemi dei due principali scali italiani: Linate e Fiumicino, evitando la dispersione di fondi a favore di aeroporti minori che, per carità di patria, mi limiterò a dire che servono solo a fasce di utenti assai ristrette.

Ebbene, di fronte a questo orientamento, lo Stato ha già dato una risposta: il suo Ministero ha disposto appalti per 108 miliardi a vantaggio di diciannove aeroporti minori, fra cui figurano quelli di Lampedusa, Taranto, Brindisi e Ronchi dei Legionari. È proprio questa mancanza di programmazione il primo di tutti i mali dei nostri scali aerei!

MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*. Non si è trattato altro che di applicare la legge n. 825 entrata in vigore due anni fa... Ad ogni modo mi riservo di rispondere al termine della discussione.

SGHERRI. In sostanza, il mio discorso non è teso a voler cambiare per non spendere, ma per spendere meglio! Questo è il punto; ed è questa volontà politica, questa forza di resistere ai notabili ed a pressioni campanilistiche che manca nel Governo. Desidero fare alcuni esempi, incominciando da Fiumicino da tutti considerato ormai — così mi pare — un flagello nazionale, una specie di torre di Babele le cui vicissitudini hanno fatto il giro del mondo.

I guai, signor Ministro, iniziano dalla prenotazione telefonica di un volo. Io ne ho fatto una diretta esperienza, e, come me, tutti coloro i quali si servono di questo mezzo di trasporto: i centralini dell'Alitalia — e solo quelli dell'Alitalia — rimangono occupati per ore. Ora le spiegazioni sono due: o l'Alitalia ha pochi telefoni, o i centralinisti si servono dei telefoni per parlare dei loro affari privati. Inoltre, quando si riesce, dopo innumerevoli tentativi, a parlare con qualcuno dell'ufficio prenotazioni, può accadere che le informazioni risultino completamente errate; oppure che, dopo aver prenotato un volo, ci si rechi a Fiumicino e lì si trovi che il nostro nome non risulta da nessuna parte, o anche che quel volo non esiste affatto.

Tutto ciò è vero e lei lo sa, dato che l'amministratore delegato dell'Alitalia Nordio ne ha dato anche una spiegazione asserendo che vengono date informazioni volutamente errate in quanto esiste chi ha interesse a boicottare l'azienda. Vi è infatti aria di clientelismo e le assunzioni (sono parole di Nordio) vengono effettuate dopo l'esibizione della tessera di partito, cosicchè esistono poi funzionari i quali trovano persino faticoso fare atto di presenza in ufficio per una decina di minuti al giorno.

Un'altra occhiata sui difetti di Fiumicino — e parlo di difetti superficiali, visibili ad occhio nudo da chi viaggia — rivela che i parcheggi sono insufficienti, le aree d'attesa situate in modo strano, non esistono carrelli a disposizione del passeggero per il trasporto dei bagagli; inoltre si debbono fare lunghe attese agli sportelli, con le valige, e chi deve partire è costretto a chiedere continuamente informazioni in giro perchè non funzionano neanche gli altoparlanti. Chi arriva, poi, è costretto ad attendere non si sa quanto tempo i bagagli e, se è notte, trova tutto chiuso, per cui non può neanche prendere un caffè o una bibita, nè, se non ha già i gettoni, telefonare. Infine, una volta usciti dall'aeroporto, bisogna servirsi dei taxi per andare in città, con una spesa di sette od ottomila lire. E questo è il quadro di una giornata normale...

Volendo fare un calcolo dei ritardi c'è da dire che nel 1974, su cento aerei decollati da Fiumicino, 33 sono partiti con un ritardo superiore ai quindici minuti; e, se consideriamo il rapporto durata-arrivo del viaggio, i minuti di ritardo molto spesso coincidono con la durata effettiva del viaggio stesso.

Ora queste non sono novità, signor Ministro: le conosciamo tutti. Che cosa intende fare concretamente, quali misure intende adottare il suo Ministero per porre fine a questa situazione sempre più indecorosa ed insopportabile?

Vorrei anche parlare dell'Alitalia e sapere chi la controlla e chi la dirige realmente, al di là della facciata, nonchè qual è il suo *deficit* reale: c'è, infatti, chi parla di 60 e chi di 100 miliardi.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Lei sa che in proposito deve rivolgersi al Ministero del bilancio, essendo il rapporto tra Alitalia e Ministero dei trasporti limitato alla concessione. La parte patrimoniale è di competenza di un altro settore dell'Amministrazione pubblica.

SGHERRI. Ma io credo che dai responsabili del Ministero del bilancio potrà ottenere i dati per rispondere al mio quesito.

Vorrei poi che nella replica dell'onorevole Ministro fossero specificati il programma e le scelte di sviluppo dell'Alitalia. Vi è stata una conferenza stampa, si parla di revisione degli indirizzi: io credo che sia quanto mai necessario e legittimo, da parte nostra, sapere concretamente di quale revisione si tratti e quale programma di sviluppo si intenda portare avanti.

Desidero aggiungere ancora che a quel convegno, cui facevo riferimento all'inizio, delle compagnie internazionali si è parlato di un aumento delle tariffe aeree, a partire dal mese di aprile dell'anno prossimo, oscillante dal quattro al quindici per cento.

Vi sono alcuni Paesi che non concordano con questa richiesta di aumento da parte delle grandi compagnie. Ora, io vorrei conoscere qual è l'atteggiamento che intende assumere in proposito il Ministero dei tra-

sporti per quanto riguarda la nostra compagnia di bandiera.

È necessario anche avere notizie precise circa la gestione dell'Alitalia: al riguardo infatti si ventilano minacce, richieste o sussurri di privatizzazione. Ora, l'Alitalia sta attraversando senza dubbio un momento di grosse difficoltà e di crisi per scelte sbagliate fatte negli anni scorsi (vi sono aerei che dovrebbero e dovranno essere sostituiti, rotte che andranno riviste e così via), ma quello che preoccupa maggiormente è il fatto che nessuno si azzarda, all'Alitalia, a fare previsioni per il futuro e tutti riconoscono che la nostra compagnia di bandiera vivacchia, per così dire, alla giornata ed è costretta a chiedere sovvenzioni allo Stato per sopravvivere.

Chiedo quindi all'onorevole rappresentante del Governo se è vera la notizia secondo cui da parte del Governo ancora non è stata rinnovata all'Alitalia la concessione, per cui gli aerei della compagnia volano attualmente con un permesso straordinario del Ministero dei trasporti. Si dice anche che, perdurando la crisi e non ricevendo la nostra compagnia di bandiera i miliardi di cui ha bisogno (confesso peraltro di non sapere quanti siano i miliardi che il Governo ha promesso), la stessa potrebbe vedersi costretta a portare prossimamente i libri contabili in tribunale.

Se le cose stanno effettivamente così, credo che sia superfluo sottolineare quale perdita di prestigio ciò comporterebbe per la nostra compagnia di bandiera e come tutto questo, in fondo, porti acqua al mulino, alla tesi di coloro che sostengono l'esigenza, dato che tutto va a rotoli, di arrivare alla privatizzazione della società.

Vorrei quindi ribadire ancora una volta quanto ho detto all'inizio del mio intervento e cioè l'esigenza di una chiara scelta di priorità e di investimenti per quanto riguarda i servizi aerei e di un piano programmato che veda il servizio aereo in un contesto più generale dei trasporti del nostro Paese.

Vorrei infine sollecitare — spero peraltro di non peccare di eccessivo regionalismo — l'immediata erogazione dei fondi per il potenziamento dell'aeroporto di Pisa-San Giu-

sto e per la creazione di celeri servizi di collegamento fra il predetto aeroporto e la città di Firenze. Come gli onorevoli colleghi sanno, la Toscana ha giustamente rifiutato la costruzione di un aeroporto intercontinentale nelle vicinanze di Firenze con l'impegno però da parte del Ministro di potenziare l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa ed i servizi di raccordo tra quest'ultimo e Firenze. La risposta infatti che ci è stata data è senz'altro gentile e sollecita: di fatto però i miliardi stanziati non vengono spesi. Siamo alla fase della progettazione, degli studi e delle ricerche; è già passato un anno, per cui l'augurio è che da questa fase si passi rapidamente alla realizzazione.

Per quanto concerne poi la direttissima Roma-Firenze, il problema di fondo, a mio avviso, è quello della ricerca di una soluzione che armonizzi gli interessi generali dei trasporti e del Paese con gli interessi e le esigenze di una città come Firenze e del suo territorio; interessi che non sono solo paesaggistici. La tesi sostenuta unanimemente dalle forze politiche, dagli enti locali, dalle forze economiche e culturali della Toscana e di Firenze in particolare è che l'attuale progetto delle Ferrovie ha una visione, una filosofia, per così dire, esclusivamente ferroviaria, in base alla quale il tessuto urbanistico e viario dei trasporti e degli insediamenti viene sconvolto e l'ipotesi di sviluppo territoriale di una città come Firenze stravolta. Non si può avere quindi soltanto una visione ferroviaria del problema: nessuno vuole certamente umiliare le Ferrovie nè mettere in discussione il ruolo e la funzione del trasporto pubblico, ma il problema è quello — ripeto — di ricercare una soluzione che armonizzi l'esigenza del potenziamento, dello sviluppo e dell'ammodernamento del trasporto su una rete come quella in questione con gli interessi ed i problemi di sviluppo generale ed urbanistico di Firenze e del suo territorio.

Il Governo, come è noto, ha preso l'impegno, in un incontro con la regione Toscana ed il comune di Firenze, di pervenire entro il mese di ottobre ad una soluzione.

Noi sollecitiamo pertanto un rapido lavoro della Commissione tecnico-consultiva appositamente nominata auspicando che la decisione che il Governo adotterà, alla luce delle risultanze che emergeranno dall'attività di tale Commissione, sia presa di comune accordo con le rappresentanze degli istituti elettivi di Firenze e della Toscana.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame della tabella 10 è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 10,55.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente **SAMMARTINO**

La seduta ha inizio alle ore 12.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

— 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 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

Ricorderò ai colleghi che mercoledì scorso, 1° ottobre, la Commissione ebbe ad ascoltare la relazione del senatore Pacini e l'intervento del senatore Sgherri. Dopo di che rinviammo a oggi il seguito della discussione.

Essendo tuttavia il Ministro dei trasporti impegnato in attività di Governo ed essendo opportuno che la discussione del bilan-

cio avvenga alla presenza dello stesso Ministro (la qual cosa non vuol essere offensiva nei confronti del sottosegretario, onorevole Sinesio, qui presente), se non vi sono osservazioni, rinviando la discussione medesima alla seduta di giovedì 16, giorno in cui il Ministro si è dichiarato disponibile.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,05.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 17,15.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

— 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 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

Proseguiamo nell'esame della suddetta tabella, iniziato il 1° ottobre. La parola al senatore Piscitello.

PISCITELLO. Signor Presidente, onorevole Ministro, anche se tutti, oramai, avvertiamo un certo disagio ad intervenire nella discussione sul bilancio annuale dei vari Dicasteri, discussione che così come si svolge e si conclude, rischia sempre più di assumere un significato soltanto accademico ed astratto, non possiamo tuttavia esimerci dal dovere di esprimere e ribadire il nostro pensiero e le nostre posizioni.

In un momento come l'attuale in cui si impongono con urgenza scelte programmatiche di chiaro segno rinnovatore anche l'impostazione del bilancio ed il dibattito su di esso dovrebbero rinnovarsi. Invece, oggi tutto si esaurisce in un atto di mera ratifica di decisioni già adottate dal Governo che ha un valore soltanto formale e burocratico.

Una discussione più aperta, a nostro avviso, non su un documento minuziosamente elaborato, ma su una bozza di bilancio dove pure possano essere previsti e delimitati i limiti massimi complessivi della spesa, sarebbe senza dubbio più utile e produttiva; poichè darebbe l'occasione di un reale confronto sulle scelte da operare e sugli indirizzi nuovi da imprimere alla politica del Governo.

Ma ciò, ovviamente, non può dipendere soltanto dalla nostra Commissione nè dalla eventuale buona disposizione di un solo Ministro, ma da una volontà unanime e da una intesa più generale e complessiva del Parlamento e del Governo.

Fortunatamente, in occasione di provvedimenti speciali o di dibattiti sollecitati dalla iniziativa parlamentare, abbiamo però avuto la possibilità di realizzare un certo confronto, addivenendo talora a decisioni concordi o largamente convergenti.

In tali occasioni il Gruppo comunista ha cercato di esprimere con chiarezza le sue proposte, insieme a suggerimenti e rilievi critici sugli indirizzi e le scelte operate dal Ministero dei trasporti.

In questa sede, signor Ministro, cercheremo di riprendere in sintesi il senso ed il significato delle nostre proposte, senza voler fare un esame analitico del bilancio che potrebbe far perdere, in parte, il senso politico che pure ci sforziamo di dare alla discussione.

Noi abbiamo ascoltato con attenzione ed interesse la relazione del senatore Pacini nella quale sono contenute osservazioni ed anche rilievi critici interessanti. Non ci è parso, però, ce lo consenta il collega Pacini, che sia stata avvertita l'esigenza di una politica dai lineamenti e dai contenuti nuovi quale la situazione invece richiederebbe, soprattutto nel settore dei trasporti.

Dal relatore, giustamente, è stato rilevato come, ad un'ulteriore dilatazione della spesa corrente (più 51.597 milioni, per un totale di 289 miliardi, cioè per l'85 per cento della spesa complessiva dell'intero bilancio del Ministero, previsto in lire 338 miliardi) corrisponda addirittura una diminuzione nelle spese in conto capitale in ragione di lire 4.198 milioni, per un totale di appena 48.910 milioni.

Badate bene: si tratta del Ministero dei trasporti e non di un comune o di un'amministrazione provinciale! Questo, ovviamente, non è un sintomo positivo e, a nostro avviso, bisognerebbe fare ogni sforzo per riuscire ad invertire la tendenza, per contenere cioè in qualche modo le spese correnti ed accrescere relativamente — si intende — quelle in conto capitale.

Ma ciò che appare ancora più grave ed allarmante è l'ulteriore accumulo dei residui passivi non soltanto del Ministero in quanto tale, ma anche dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Ecco le cifre al 31 dicembre 1974. Ministero dei trasporti, residui passivi per spese correnti, 35 miliardi circa; per le spese in conto capitale, invece, si arriva a 118 miliardi.

Per l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, senza considerare le spese per gestioni speciali ed autonome, i residui passivi per spese correnti ammontano a 54 miliardi mentre, per le spese in conto capitale, ammontano a ben 67 miliardi e più.

La gravità di queste cifre non può sfuggire a nessuno. Noi stessi abbiamo mosso rilievi al Ministero del tesoro per la lentezza nell'erogazione della spesa e degli stanziamenti previsti per legge e questi rilievi andranno riconfermati là ove le lentezze dovessero continuare. Ma un rilievo più fermo va mosso al Ministero ed alle Ferrovie dello Stato che non riescono a rendere più scorrevole la spesa reale delle somme disponibili già inserite in bilancio.

Ci rendiamo conto che occorrono provvedimenti legislativi di ordine più generale, ma perchè tali provvedimenti mancano? Noi, signor Ministro, siamo sempre stati disponibili per snellire le procedure e riformare an-

che la legislazione attinente alla contabilità generale dello Stato.

Ma, la domanda è questa, che cosa fa il Governo? Perchè non prende le iniziative adeguate d'intesa con i vari Gruppi, con le forze presenti in Parlamento?

Intanto, comunque, noi riteniamo che taluni interventi specifici possano e debbano attuarsi per uscire da questa assurda situazione. In un momento in cui tutte le risorse disponibili dovrebbero essere mobilitate per il rilancio dell'economia è davvero inammissibile che non si riescano a spendere neanche le somme già disponibili.

Ritiene a tale proposito, signor Ministro, di poter fare qualche cosa di nuovo e di specifico per accelerare la spesa del suo Dicastero? Si ritiene utile la collaborazione della nostra Commissione e del Parlamento? Se così è, non ha che da chiederlo, signor Ministro, perchè sicuramente questa collaborazione verrà accordata.

Circa l'impiego dei fondi stanziati con il piano dei 2.000 miliardi, cioè con la legge 4 agosto 1974, n. 377, si passa dai 260 miliardi dello scorso anno a 340 miliardi, con un incremento di 80 miliardi.

Ma si riuscirà a spendere, a mettere in circolo queste somme? Si riuscirà a liquidare o a ridurre i residui passivi? Attendiamo una risposta dalla cortesia del Ministro dei trasporti.

Non mi soffermo sull'aumento del *deficit* delle Ferrovie dello Stato; ne ha parlato il relatore e, su questo punto, condivido il suo giudizio. Si giunge a 906 miliardi di *deficit* con un incremento di 205 miliardi, rispetto allo scorso anno.

Al riguardo noi riaffermiamo l'esigenza di un ripiano anche graduale, da parte dello Stato, dell'intero *deficit*; si tratta di un servizio sociale reso alla collettività e perciò di un onere che va fiscalizzato.

Si impone però nel contempo l'esigenza di una più rigorosa vigilanza sui criteri della spesa insieme ad un più sollecito ammodernamento tecnologico dei servizi; si tratta anche di modificare i criteri gestionali del servizio allargando, come già altra volta disse lo stesso ministro Martinelli, il traffico di per-

sone e merci all'intera rete ferroviaria e non a limitati percorsi come avviene finora.

Passo ora a qualche domanda più specifica: con quale ritmo, ad esempio, si procede all'assegnazione delle commesse e alla realizzazione delle opere preventivate; si tiene conto del fatto che possono essere impegnate le somme che si renderanno disponibili anche nei prossimi esercizi?

Abbiamo altre volte accennato alla gravissima lievitazione dei costi ed all'inflazione che hanno fagocitato alte percentuali delle somme preventivate per investimenti. Ma a che punto siamo?

Potrebbe esserci utile una relazione del Ministro ed anche un rendiconto dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato sulle opere realizzate, sugli impegni presi e sull'andamento della spesa in ordine agli impianti fissi, al materiale rotabile ed anche in ordine alla costruzione di officine di riparazione da ubicare nel Mezzogiorno d'Italia.

Signor Ministro, lei ben ricorda che nel 1974, al momento dell'approvazione del piano dei 2000 miliardi, il Ministro allora in carica, l'onorevole Preti, ha parlato di una esigenza complessiva, per le sole Ferrovie dello Stato, di ben 10.000 miliardi di lire!

Era attendibile quella previsione?

Cosa si pensa di fare per fronteggiare in prospettiva tale esigenza? C'è finalmente bisogno, mi sembra ovvio e noioso doverlo ripetere, di organiche previsioni. Onorevole Ministro, ho avuto occasione di apprezzare il senso del suo discorso pronunciato alla conferenza del traffico e della circolazione di Stresa, anche se l'ho appreso purtroppo soltanto dalle notizie di stampa. Ella ha espresso orientamenti che ci trovano consenzienti, lo affermo con molta franchezza, e che anche noi altre volte avevamo avuto occasione di manifestare. Desidererei leggere quanto è stato riportato dal giornale « 24 ore » del 27 settembre.

« Il 75 per cento degli incidenti stradali con il 41 per cento dei morti ed il 68 per cento dei feriti avvengono nei centri urbani; da questi dati è partito il ministro dei trasporti, Martinelli, per dimostrare la gravità degli effetti della congestione del traffico, una congestione che va combattuta subito,

attraverso il potenziamento dei servizi pubblici e della rete viaria urbana, ed in prospettiva attraverso una migliore politica dell'assetto del territorio.

Secondo Martinelli, il problema del risparmio di carburante va affrontato nell'ambito di una generale politica dei trasporti che aumenti il grado di mobilità generale attraverso il miglioramento dei servizi pubblici per una utilizzazione più razionale dei mezzi collettivi e di quelli individuali.

Per quanto riguarda il potenziamento dei servizi pubblici, il Ministro ha ricordato che è stata autorizzata la spesa di 150 miliardi di lire (30 miliardi per ciascuno degli anni dal 1975 al 1979) per l'acquisto di autobus da parte delle singole regioni. Martinelli ha sostenuto che il problema globale della mobilità urbana e suburbana non è né può essere considerato soltanto un problema di tecnica del traffico e di integrazione tra mezzo pubblico e privato. Si tratta, invece, di intervenire più a monte, agendo sia sull'assetto del territorio e sui piani regolatori, sia delineando programmi economici e di sviluppo agricolo, industriale e turistico nelle zone tradizionalmente abbandonate da gran parte della popolazione, affinché avvenga l'inversione di tendenza del fenomeno, cioè il ritorno ai luoghi di origine dove siano state create migliori condizioni di vita attraverso iniziative economiche e sociali ».

Cosa vuole dire tutto questo, se non vogliamo rimanere soltanto alle parole? Vuol dire cambiare politica per la circolazione e la mobilità dei cittadini e delle merci nelle città e sull'intero territorio nazionale. Per far ciò bastano 30 miliardi all'anno per cinque anni? Non ci vuole ben altro per i 30.000 autobus previsti? Mi domando come si possa far corrispondere le enunciazioni con una politica che inverta davvero le tendenze. Noi comunisti abbiamo a tale proposito presentato, onorevole Presidente, un disegno di legge di cui sollecitiamo la discussione e l'inserimento all'ordine del giorno della nostra Commissione, e sul quale desideriamo realizzare un confronto serio e ragionevole. A parere nostro occorre una politica nuova, organica, pianificata d'intesa con gli enti locali, le regioni e i sindacati. Cosa vuol dire,

onorevole Ministro, ritornando alle sue espressioni che abbiamo apprezzato: « delineare programmi economici e di sviluppo agricolo, industriale e turistico nelle zone tradizionalmente abbandonate da gran parte della popolazione, affinché avvenga l'inversione di tendenza del fenomeno, cioè il ritorno ai luoghi di origine dove siano state create migliori condizioni di vita attraverso iniziative economiche e sociali »? Significa, onorevole Ministro, guardare finalmente alle campagne, al grande problema dell'agricoltura, al Mezzogiorno. In termini ferroviari vuol dire dare corpo ad una politica nuova per le trasversali e non più soltanto per le dorsali; fare una politica nuova per il Mezzogiorno, per i traffici regionali e realizzare il riordinamento, la pianificazione e il potenziamento delle ferrovie in concessione. Si deve poi utilizzare tutta la rete ferroviaria e non congestionare, come avviene oggi, su tratti relativamente brevi tutto il traffico. Tutto ciò è urgente e indilazionabile; la crisi energetica, infatti, si aggrava ancora di più. Il Governo poi, dinanzi alle decisioni dell'OPEC, preannuncia un ulteriore aumento della benzina; aumenteranno anche le tariffe ferroviarie? Spero di no. L'Esecutivo si limita a fare appello alla coscienza civica del Paese, questa non manca in sostanza; non vi sono invece, secondo me, le scelte adeguate che dovrebbe fare il Governo. Le esortazioni ai lavoratori e ai sindacati diventano fastidiose se non c'è la reale volontà di cambiare indirizzo. Occorrono quindi, azioni e iniziative concrete. È davvero singolare che il Ministro del bilancio e della programmazione, onorevole Andreotti, abbia detto in Senato che di fronte all'aggravarsi della crisi toccherà alle famiglie orientarsi verso consumi alternativi implicanti minori importazioni ed esborsi valutari. Di quali alternative si parla? Per quanto riguarda l'alimentazione, si potranno mangiare forse più patate, polli, e carni suine invece che manzo o vitello. Per la circolazione, però, quali alternative si offrono a chi non voglia più usare l'automobile per muoversi in città? La macchina, infatti è diventata un peso insostenibile per l'aumento dei costi della benzina e dell'assicurazione. Dove sono gli autobus?

SANTALCO. Gli autobus sono vuoti.

MADERCHI. Gli autobus camminano piano.

SANTALCO. Non sto affermando che il collega Piscitello abbia torto, sto dicendo che la gente purtroppo è abituata male.

Sto facendo un'amara considerazione.

PISCITELLO. Se l'autobus ha una velocità pari a quella del tram a cavalli di 70 anni fa, chiunque evidentemente preferisce prendere la macchina.

Per quanto riguarda poi le ferrovie in concessione, non si può non riconoscere che i treni camminano con una lentezza esasperante. In molte zone del Mezzogiorno la velocità è di 30 chilometri orari; potrei citare come esempio il tratto Siracusa-Licata-Catania-Palermo. Sto parlando della mia regione, ma si potrebbero citare numerose altre zone d'Italia.

CEBRELLI. Nel tratto Pavia-Cremona si ha una velocità di 58 chilometri orari.

PISCITELLO. Le ferrovie in concessione ed anche certe tratte delle ferrovie dello Stato diventano rami secchi perchè non viene attuata una politica di rinnovamento e di potenziamento degli impianti.

Vorrei far presente alla Commissione quanto si è rilevato nella mozione conclusiva approvata alla citata conferenza di Stresa.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. La mozione, senatore Piscitello, è approvata dai soci dell'Automobil club.

PISCITELLO. Certo, la mozione non può essere vincolante per il Ministro, essa prospetta comunque esigenze diffusamente avvertite.

Nella mozione si chiede una ripartizione delle risorse tale da assicurare agli enti pubblici locali i mezzi necessari per gestire i trasporti urbani e l'istituzione di un fon-

do nazionale che in accordo con le Regioni, le Provincie e i Comuni consenta l'attuazione sollecita, entro i termini previsti, di un piano capace di dotare in cinque anni gli enti locali di trentamila autobus. C'è dunque una convergenza con quello che noi da anni andiamo chiedendo.

Un argomento di fondo, come il piano generale dei trasporti, è stato purtroppo ignorato dal relatore. Noi consideriamo anche nostro successo l'aver insistito per inserire in un provvedimento di legge un termine, e quindi un obbligo che impegni il Governo e il Ministero a presentare tale piano. Da notizie di stampa abbiamo appreso che il CIPE si pronuncerà presto al riguardo. Il Ministro, comunque ci darà notizie più precise. In ogni caso, noi continueremo a fare pressioni affinché comincino a delinearsi gli indirizzi e le scelte che devono andare a comporre la struttura di tale piano.

Esiste l'esigenza di un coordinamento della politica dei trasporti in generale con quelle particolari ferroviaria stradale, aerea e marittima. Noi pensiamo, signor Ministro, che il piano particolare delle ferrovie, inquadrato come auspichiamo in un piano di politica generale dei trasporti, non debba essere un'elaborazione tecnocratica: il tema è importante e non saremo certamente noi a trascurarlo; si dovrà trattare però di un fatto democratico, di una intesa tra Parlamento, Regioni e sindacati. Tutto questo dovrà avvenire il più rapidamente possibile: abbiamo soltanto un anno a disposizione. Pensiamo dunque che il Ministro dei trasporti debba seriamente impegnarsi in questa direzione. Quello però che ancora ci preoccupa e ci scoraggia, sono le nuove scelte in materia. Cosa si è fatto di nuovo a livello legislativo? Dopo il piano dei 2.000 miliardi, c'è stato soltanto un ulteriore stanziamento di fondi per la Direttissima Roma-Firenze.

A questo proposito noi abbiamo assunto un atteggiamento responsabile, anche al di là di quelli che erano stati i nostri orientamenti precedenti. Ella, signor Ministro, altre volte ha avuto occasione di chiarire come il progetto della Direttissima, in un primo tempo scartato per l'opposizione quasi ge-

nerale, sia poi stato reintrodotta tra i programmi di immediata attuazione quasi furtivamente.

La Malfa prevedeva per la Direttissima una cifra di 300 miliardi che sembravano troppi; ora 500 miliardi, a detta dell'ingegner Mayer, direttore generale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non basteranno: infatti, parlando alla Conferenza mondiale delle ferrovie, ha prospettato l'esigenza di altri stanziamenti. Malgrado le ingenti misure finanziarie impiegate, soltanto nel prossimo anno potrà essere messa in attività la prima tratta, da Settebagni a Città della Pieve, mentre in seguito si passerà al secondo spezzone. L'opera è dunque lontana dal suo compimento: non è neanche possibile formulare un pronostico perché il futuro è condizionato dai finanziamenti. Già 500 miliardi sono stati ingoiati da questa impresa che abbiamo definito « pozzo di S. Patrizio ». Quanto occorre ancora? Non è possibile fare una previsione tecnica sulle esigenze finanziarie? E la vertenza con Firenze, e con la Regione toscana si risolverà? Si tratta indubbiamente di un problema di grande portata e valore.

Quali altri finanziamenti occorreranno ancora? Già si contano 27,5 chilometri di viadotti, 77 chilometri di gallerie, con una spesa media di 3 miliardi a chilometro. Ma dopo Firenze, che cosa si farà? Attraverso quale percorso si arriverà a Bologna o a Milano? A questo proposito si naviga in alto mare, e il Parlamento non viene informato su problemi di questa portata, che comportano cospicui impegni finanziari.

Per quanto riguarda il settore della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, credo sia necessario riprendere il discorso in modo più compiutamente ordinato, quando arriverà al nostro esame uno specifico provvedimento governativo, in atto all'esame della Camera dei deputati. Io credo che a questo proposito non si dovrà trattare soltanto di aumentare l'organico e di migliorare la situazione economica del personale, ma anche di valutare e delimitare le competenze, come già è stato accennato dal relatore, tra lo Stato e le Regioni. Credo che bisognerà cogliere l'occasione per

aprire tale discorso e inserire questi elementi nel provvedimento in questione.

Il collega Sgherri ha efficacemente parlato dei problemi inerenti al settore dell'aviazione civile.

Io dovrei aggiungere soltanto qualche altra considerazione sulla confusione e il disordine esistente negli aeroporti, non soltanto per gli scioperi selvaggi del personale di bordo e dei piloti, ma anche per quello del personale di terra. Vengono continuamente annunciati orari, poi disattesi e rinviati; vengono fatti salire nelle interpiste i passeggeri che successivamente sono riportati indietro e scaricati; oppure, gli stessi passeggeri sono fatti salire e poi scendere dagli aerei. Una sola volta mi è capitato di arrivare in orario, ma è stato poi necessario attendere un quarto d'ora perchè arrivasse la necessaria scaletta. Potrebbero essere utili rapide e rigorose ispezioni perchè non è possibile che alcuni servizi elementari non possano funzionare. Bisogna considerare che l'aeroporto è una zona di frontiera e dal suo funzionamento scaturisce un giudizio sulle capacità organizzative del nostro paese da parte degli stranieri che vi transitano.

Si tratta di un complesso di questioni delicate che non involgono soltanto i problemi del traffico.

In materia aeroportuale esiste la legge n. 885 i cui fondi non sono stati ancora spesi interamente; mentre sono stati chiesti con i decreti-legge congiunturali tanti altri stanziamenti che non si sa bene come verranno utilizzati.

Si è parlato in Aula dell'aeroporto scandalo di Potenza. Io che sono siciliano, desidero parlare di un'altro scandalo, quello della realizzazione dell'aeroporto di Agrigento. Abbiamo saputo, e gradiremmo quindi a questo proposito una smentita, che anche il Ministro si è impegnato su questo argomento. Se ciò rispondesse a verità, francamente la cosa ci apparirebbe disdicevole. Io ritengo che si tratti di uno spreco.

Noi riteniamo che debbano essere potenziati con la maggior sollecitudine gli aeroporti di Palermo, di Catania e delle isole minori, impedendo la proliferazione degli scali aeroportuali.

Il relatore ha riproposto il problema dell'Istituto nazionale trasporti e della CIT, nonché altre questioni che, anche se minori, considero di notevole importanza.

Vorremmo che anche per queste cose si dicesse una parola chiara e definitiva. Cosa si vuole fare? Si vuole sopprimere, ordinare o potenziare? Oppure organizzare e sollecitare il passaggio ad altre gestioni? Non possiamo trascinare le cose così, anno dopo anno, senza che esse vengano in qualche maniera modificate.

Noi non abbiamo ordini del giorno da proporre. Abbiamo avuto un dibattito in Aula sulle mozioni ad iniziativa dei vari gruppi parlamentari; c'è stato un voto all'unanimità sull'ordine del giorno conclusivo, sulle dichiarazioni — che ancora una volta abbiamo avuto occasione di apprezzare e di condividere — del signor Ministro. Non riteniamo, perciò, qui di dover presentare ordini del giorno. Però riteniamo che su alcune questioni (ferrovie in concessione, problemi dell'Int e della sua riorganizzazione, la Cit) siano da portare al Parlamento proposte precise per procedere in modo più snello e corretto.

Rimane poi il problema — non secondario, anche questo — della regolamentazione del trasporto merci su strada. Si tratta di applicare la legge. A che punto stiamo? Quali sono le difficoltà, gli ostacoli o gli ostruzionismi che impediscono la concreta applicazione delle norme approvate in materia?

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Lei si riferisce alla legge sul trasporto merci. Ebbene, è tutto al Consiglio di Stato da due mesi. Ho pregato il Consiglio di Stato di avere la cortesia di esprimersi entro la fine di questo mese.

PISCITELLO. Comunque le cose non possono andare avanti così. In ogni modo tale mio intervento serva come ulteriore sollecitazione.

Per finire, qualche breve considerazione sulla vertenza dei ferrovieri. Anche in tal caso, quale è l'orientamento? Noi abbiamo appreso qualche favorevole disposizione del

Ministro dei trasporti in quanto tale, ma non si può, poi dal Governo continuare a menare il can per l'aia, come sta avvenendo. Le richieste di acconto sui futuri miglioramenti, avanzate dalle organizzazioni sindacali unitarie, si accolgono o no? Desideriamo conoscere gli orientamenti del Governo nella sua collegialità, e non solo del Ministro, ad esempio anche sulla questione della revisione delle competenze accessorie. Perché dobbiamo perder tempo aggravando la situazione già tanto tesa tra il personale ferroviario? Esistono — altre volte l'abbiamo detto — problemi di organico. Abbiamo sollevato altre volte anche problemi di trattamento economico che a noi sembrano urgenti. Ora il ferroviere — specialmente il ferroviere meridionale che si trova in ben altro contesto sociale che non quello di Bologna o di Milano —, soprattutto in un momento come l'attuale in cui si parla di giungla retributiva, guarda ad altre categorie privilegiate. In Sicilia, a Palermo, ad esempio si guarda allo scandalo dei trattamenti retributivi dei dipendenti della Regione. Ma a parte questo, vogliamo porre a lei una domanda: è giusto che un dipendente delle ferrovie Nord-Milano debba guadagnare dal settanta al cento per cento in più del dipendente delle Ferrovie dello Stato?

MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*. Lei sa che le ferrovie Nord-Milano non dipendono dallo Stato.

PISCITELLO. Sì, ma lei sa bene che le ferrovie Nord-Milano sono finanziate dallo Stato. Sono fatti gravi, scandalosi ed assurdi, cui occorre mettere rimedio.

In conclusione noi pensiamo che senza scelte concrete senza una costante e produttiva intesa tra Parlamento, Governo, Regioni, sindacati, forze democratiche ed enti locali, non si esca dalla confusione e dal marasma. Ci vogliono idee chiare, proposte di rinnovamento e volontà politica per portarle avanti. Noi riteniamo che non si possa uscire dalla crisi generale — di cui quello dei trasporti è un aspetto certamente non secondario — senza tale intesa. Ecco perché noi, signor Presidente, signor Ministro, propo-

niamo ampie intese tra tutte le forze politiche, democratiche, appunto per uscire dalla crisi e per salvare il Paese.

SANTALCO. Con l'approvazione all'unanimità dell'ordine del giorno presentato nello scorso aprile al Senato da parte della maggioranza e poi sottoscritto da tutti i gruppi parlamentari in occasione del dibattito in materia di politica dei trasporti, il Governo si impegnò a svolgere una azione più rapida soprattutto per determinati punti fondamentali di detta politica.

È indubbio che per realizzare un programma di riassetto e di sviluppo del sistema dei trasporti occorre inserire quest'ultimo nel più vasto quadro della programmazione economica e in quello dell'assetto del territorio. L'abbiamo ribadito qui allorquando abbiamo approvato l'ultimo piano delle ferrovie dello Stato. Per rendere effettiva una politica organica e coordinata dei trasporti è indispensabile però disporre di uno strumento che assicuri rapidità nelle decisioni ed uniformità di indirizzi. Il Governo dispone già da anni di un tale strumento, ma non sembra che di esso si sia servito meno che timidamente: si tratta della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento, del Ministero dei trasporti la cui denominazione indica senza equivoci gli obiettivi verso i quali deve rivolgersi la sua attività.

I collegamenti fra i diversi settori amministrati nell'ambito del Dicastero dei trasporti, così disparati fra loro, i collegamenti con gli altri dicasteri che gestiscono infrastrutture e servizi di trasporto, l'intesa fra azione statale e azioni degli enti regionali, il tutto armonizzato entro il quadro della programmazione economica, costituiscono un insieme di compiti che impongono una concentrazione di iniziative realizzabile soltanto attraverso un efficace impiego della predetta Direzione generale.

Ad essa deve far capo, ad esempio, la responsabilità di predisporre ipotesi articolate del Piano nazionale dei trasporti.

L'elaborazione di tale Piano, la realizzazione del piano di potenziamento e ammodernamento delle Ferrovie dello Stato,

l'attuazione del programma generale degli aeroporti continuano ad essere urgenti adempimenti ai quali il Governo deve far fronte, così come era già stato indicato nell'ordine del giorno dello scorso aprile.

Ora che i problemi energetici hanno assunto una rilevanza sempre più drammaticamente accettata e nel momento in cui il Paese è chiamato a lavorare più intensamente ed a sostenere considerevoli rinunce per ricostituire una posizione di competitività nel campo economico internazionale, non è ammissibile che il sistema dei trasporti permana in condizioni antieconomiche.

Avrei finito il mio brevissimo intervento, se non sentissi il dovere di richiamare la attenzione dell'onorevole Ministro — come hanno fatto altri colleghi — sulla situazione penosa che si è determinata a seguito degli scioperi selvaggi che vengono attuati dai piloti dell'aviazione civile. È una situazione insostenibile. Si danneggia anche il buon nome del nostro Paese. Ne parla tutta la stampa ogni giorno. Io mi rendo conto, signor Ministro, che ella, da solo, come Ministro dei trasporti, forse non potrà risolvere il problema; intervengo quindi su tale argomento anche per dare forza alla sua azione presso gli altri colleghi del Gabinetto. Non è pensabile che il nostro Paese possa risollevarsi fino a quando esistono sconsiderate azioni di sciopero. Non è concepibile che un cittadino si rechi all'aeroporto dovendo partire per motivi urgenti e debba sentirsi dire che il volo è stato cancellato. E se poi chiede se è possibile partire con il volo successivo, si sente rispondere che non è possibile poterlo assicurare in quanto il pilota decide se partire o meno venticinque minuti prima della partenza. Questo è caos!

Signor Ministro, non faccio assolutamente un'accusa a lei anche perchè so quante amarezze ella ha avuto a tal riguardo in questi giorni, e con quanta attenzione sta seguendo e cercando di risolvere il problema, però desidero sottolineare la gravità della situazione perchè siano prese delle decisioni rapide ed eccezionali: non si risolve il problema aspettando che i piloti si decidano a smettere lo sciopero selvaggio. Occorrono soluzioni drastiche ed il

Governo, anche in questo, deve avere coraggio. Siamo in una situazione penosa, impossibile, che porta il Paese alla rovina.

Tutti questi disordini, signor Ministro, sommati agli scioperi così come vengono organizzati nell'ambito delle ferrovie dello Stato da alcune organizzazioni sindacali determinano una situazione di totale sfaldamento delle nostre istituzioni democratiche.

Ripeto, non dubito che il ministro Martignelli si stia adoperando nel migliore dei modi, ma ritengo che, in questa situazione, si debba addirittura far ricorso a mezzi straordinari e di carattere eccezionale.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

P A C I N I , relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, signor Ministro, replicherò molto brevemente agli intervenuti nel dibattito, in quanto mi pare che tutti gli oratori, che ringrazio vivamente, abbiano arricchito la mia relazione con una serie di elementi che io stesso non avevo tenuto presenti, e con tutta una serie di osservazioni che, in sostanza, contengono valutazioni positive, in merito all'operato del Ministro, per il rilancio della politica dei trasporti.

A conclusione di questo costruttivo dibattito, per la parte che più direttamente mi interessa come relatore, mi sembra doveroso puntualizzare ancora una volta lo spirito cui ho improntato la mia relazione.

Non ritornerò sul discorso delle spese in conto corrente ed in conto capitale sul quale, grosso modo, ci siamo trovati tutti d'accordo. Vorrei solo dire che ho fatto il tentativo, insieme a coloro che mi hanno fornito gli elementi necessari per la compilazione della relazione, di collocare la relazione stessa nell'ambito di quello che è stato il dibattito sulla mozione approvata in Aula, cioè, nell'ambito di una serie di proposte tendenti ad individuare alcuni punti di forza per il rinnovamento della politica dei trasporti anche con riferimento alle strutture che ne costituiscono il supporto.

Questo è stato dunque il mio intendimento ed in questo senso vorrei che la Commissione tenesse conto della mia relazione.

Nel corso del dibattito sono stati, tra l'altro, affrontati i problemi delle Ferrovie dello Stato e sono state fatte alcune critiche costruttive.

Io stesso ne ho parlato, inserendo in tale problematica un discorso che ritengo estremamente importante: quello della riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in merito alla quale mi auguro che il signor Ministro possa fornirci qualche indicazione utile.

Il senatore Piscitello ci ha particolarmente intrattenuti sulla questione dell'aviazione civile già affrontata dal senatore Sgherri e da me e ripresa poi dal senatore Santalco; per parte mia vorrei aggiungere soltanto una breve nota sull'argomento. Sono convinto, signor Ministro, che oltre ai problemi qui sottolineati ve ne sia un altro molto grave alla base delle disfunzioni che si verificano in tale settore: mi riferisco alla politica svolta dall'Alitalia, dalla Società aeroportuale romana e della Civilavia.

Ebbene, si ha la netta sensazione che ognuna di queste attività sia svolta isolatamente o, per lo meno, che ogni società cerchi di arricchire il proprio potere a scapito delle altre.

Esiste cioè un problema di coordinamento, che a sua volta richiede anche l'intervento dell'IRI, perchè l'Alitalia è un'azienda IRI ed anche la Società aeroportuale romana è, in gran parte, una azienda IRI. Inoltre, i rapporti esistenti tra la società che gestisce le mense, i ristoranti, i bar, i negozi degli aeroporti ed il personale sono tali che determinano situazioni piuttosto gravi.

È mai possibile che l'IRI non riesca a stabilire un coordinamento tra tutte queste attività (per inciso dico che sarebbe necessario conoscere lo sviluppo delle trattative riguardanti l'ultima azienda che si è costituita per la gestione dei ristoranti, delle mense e dei bar dell'aeroporto di Roma) e stabilite una volta per tutte le funzioni di tutti questi organismi?

Mi scuso per aver aggiunto, in sede di replica, questo argomento agli altri già trat-

tati, ma proprio perchè so che il ministro Martinelli ha perfetta conoscenza di tutti questi problemi ho voluto sottolinearli per un ulteriore sollecito, anche se non ve ne è bisogno, e per esprimergli tutta la nostra solidarietà per quanto egli vorrà fare per riordinare questo settore.

Invito gli onorevoli colleghi a riflettere su un fatto essenziale: quando ci poniamo di fronte a tutti questi problemi e siamo concordi sull'impegno politico necessario per risolverli, dobbiamo anche renderci conto che purtroppo, siamo un po' prigionieri del passato. Immagino le difficoltà che il Ministro si trova a dover superare per la soluzione dei problemi che si muovono su realtà nettamente superate. Credo vi sia a monte del discorso un fatto culturale: manca, cioè, per una certa parte, nelle strutture, una coscienza della realtà che abbiamo di fronte. Questo discorso è valido non solo per i politici ma anche per i tecnocrati e i burocrati, anche se sono rimasto entusiasta del rapporto avuto con i suoi funzionari, onorevole Ministro. Bisogna però procedere ad un effettivo rinnovamento delle strutture amministrative e ad una adeguata valorizzazione delle capacità umane, che in seno al Ministero dei trasporti certamente non mancano. È necessario dare al personale del Dicastero la possibilità di poter esprimere al massimo le proprie capacità. Occorre, in sostanza, fare in modo di rompere le vecchie incrostazioni e dare la possibilità a quegli uomini che hanno capacità, di rendere operanti con un impegno che trovi il massimo di adesione non soltanto nel Ministro ma anche nel Parlamento; perchè solo con la valorizzazione di nuove capacità di iniziativa si potrà superare la crisi di cui si è parlato e alla quale non accenno, perchè mi pare si sia abbastanza coscienti della realtà che abbiamo di fronte, che deve essere in qualche maniera dominata e guidata verso nuove prospettive.

In conclusione, vorrei proporre un emendamento alla tabella in esame per corrispondere all'esigenza, condivisa dai colleghi, di aumentare i mezzi a disposizione della

Direzione generale sul coordinamento. Propongo dunque il seguente emendamento:

« Prelevare lire 14 milioni dal capitolo 1562 e ripartirli nel modo seguente:

- 2 milioni al capitolo 2505;
- 3 milioni al capitolo 2506;
- 2,5 milioni al capitolo 2552;
- 1 milione al capitolo 2555;
- 3 milioni al capitolo 2556;
- 2,5 milioni al capitolo 2557 ».

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Vorrei ringraziare il presidente Sammartino che ha condotto, come sempre, con mano maestra la discussione sullo stato di previsione della spesa dei vari dicasteri. Vorrei ringraziare, inoltre, il senatore Pacini, che ho avuto il piacere di ascoltare nell'altra seduta, prima di recarmi al Consiglio dei ministri. La sua relazione è stata accuratamente letta ed esaminata direi radiograficamente, dando luogo a molti appunti che sono pervenuti sulla mia scrivania da parte degli uffici. Purtroppo, ho potuto ascoltare solo in parte il senatore Sgherri e devo riconoscere che è difficile rispondere ad un intervento basandosi solo sul resoconto stenografico. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, e desidero far presente che tratterò per ultimo il problema generale dell'aviazione civile perchè spero di dare ad esso un rilievo organico.

Il senatore Piscitello ha lamentato che l'esame degli stati di previsione della spesa si svolga secondo uno stanco rituale che cerchiamo ogni anno di evitare senza forse riuscirci. Prima della riforma dei regolamenti parlamentari ogni Ministro andava in Aula, ascoltava la discussione e rispondeva agli interventi; ciò permetteva di essere a diretto contatto con i parlamentari nella solennità dell'Aula. Vorrei però far notare, al senatore Piscitello che gli interventi che ho ascoltato durante la discussione sono stati vivaci e pieni di critiche; ritengo, pertanto, che il rito dell'esame del bilancio non sia « stanco » e raggiunga il risultato di permettere a chi interviene e a chi ascolta una

conoscenza viva dei problemi. La critica è un dovere; nessuno pensa di potere sentire dall'opposizione solo il fumo dell'incenso che, tra l'altro, addormenta. Per quanto riguarda il bilancio in esame, lo sforzo finanziario sostenuto viene se non totalmente, quasi totalmente assorbito per il puro e semplice funzionamento del Dicastero. Se si esamina soltanto la parte organizzativa del Ministero, devo riconoscere che la considerazione fatta ha un suo valore. Ritengo, però, di dover far presente che la politica degli investimenti nel settore dei trasporti si articola essenzialmente su provvedimenti legislativi specifici, di cui bisogna tenere conto al di là delle poste contabili recate dal bilancio. Nel quadro dell'attività del 1975, vi è un rifinanziamento per gli aeroporti di 161 miliardi ed uno stanziamento di 200 miliardi per la direttissima Roma-Firenze. Vi è, inoltre, il rifinanziamento della legge numero 1042 per le metropolitane, con un onere trentennale di 330 miliardi. Ci sono, poi, gli incentivi per il trasporto pubblico a sostegno delle regioni che ammontano a 150 miliardi ripartiti in cinque anni.

Esiste un disegno di legge che reca uno stanziamento di 263 miliardi destinato a ferrovie secondarie come la Nord-Milano e la Circumvesuviana. Vi è poi la richiesta ulteriore di mille miliardi da destinarsi al risanamento delle ferrovie secondarie in genere, anche se è ben noto che tale cifra non è certamente sufficiente per risolvere i problemi del settore.

Tratterò adesso il tema dei residui passivi, non soltanto perchè questo argomento mi ha sempre interessato (soprattutto quando, membro di Commissioni finanziarie, mi occupavo del bilancio dello Stato), ma anche perchè non vorrei che, in assoluta buona fede, pensassimo che si è verificato un peggioramento rispetto al passato. Per quanto riguarda il fenomeno dei residui passivi, sappiamo che esso nasce dal fatto che gli stanziamenti non possono essere impiegati nello stesso esercizio.

Ciò avviene, oltre che per la natura stessa del nostro bilancio che è di competenza e non di cassa, anche per la lunghezza delle procedure che la legge di contabilità dello Stato

prevede. Apro a questo proposito una parentesi: il senatore Piscitello nel suo intervento ha fatto cenno alla modifica della legge di contabilità. Io ricordo che quando parlai per la prima volta al Parlamento, mi soffermai proprio su questo tema, e ricordo anche che l'allora Ministro del tesoro mi informò che una apposita Commissione stava esaminando il problema che nel giro di pochi mesi sarebbe stato risolto.

Per tornare al tema dei residui passivi, è noto che ne abbiamo fra i 600 e i 700 miliardi. Il relatore ha già citato dei dati: io aggiungerò che le spese per il rinnovamento del materiale, al 31 dicembre 1974, avevano residui per 207 miliardi, e le spese per l'ammodernamento ed il potenziamento degli impianti, che avevano nel 1973 residui per 463 miliardi, hanno visto tale cifra ridursi di un miliardo nel 1974. E questo malgrado l'accrescersi degli stanziamenti che possono anche essere anticipati. Infatti nella legge 14 agosto 1974, n. 377, che stanziava 2.000 miliardi di lire per finanziare un programma di interventi straordinari dell'Azienda ferroviaria statale, si dice che le spese possono essere anticipate perchè tutto, nel finanziamento, è fondato sul ricorso al credito. Se il mercato lo permettesse, potremmo perciò approvvigionarci anche subito di 2.000 miliardi. Ma di fatto, questo non avviene.

Bisogna dare atto al Ministero del tesoro che, per quanto riguarda gli impegni assunti per finanziare i pagamenti, tutto è in regola, non esistendo alcun fornitore dell'Amministrazione ferroviaria che possa dire di essere stato pagato in ritardo.

Bisogna anche dire che una parte degli stanziamenti rimane bloccata fino al collaudo delle linee ferroviarie e che le garanzie richiedono solitamente qualche anno. Questa parte degli stanziamenti deve essere per forza liquidata nell'ambito dei residui. Inoltre i tempi tecnici necessari per i collaudi delle linee ferroviarie e le progettazioni, non facilitano certamente la soluzione del problema.

Un altro fattore che ha determinato il congelamento di fondi stanziati, è stata la

temporanea mancata partecipazione delle imprese alle gare d'appalto.

Questo elemento è stato alla base dell'accumularsi di circa 240 miliardi di residui derivanti dai 400 miliardi che la legge 9 marzo 1973, n. 52 aveva stanziato per finanziare un programma straordinario per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato.

L'attuale volume dei residui passivi del Ministero dei trasporti mi sembra comunque difficilmente comprimibile. Scopo dell'Amministrazione dovrebbe essere, piuttosto, quello di evitare un ulteriore incremento dei fondi congelati, accelerando i tempi di impegno per le spese.

Vorrei comunque dire che quello dei residui passivi non è soltanto un problema italiano. Leggevo proprio qualche giorno fa su « Le Monde » che le ferrovie francesi continuano ad aumentare il disavanzo dell'amministrazione. Lo stesso si verifica anche in Svizzera, che fino a tre anni fa poteva vantare di aver pareggiato il conto tra le entrate e le uscite.

Debbo anche dire che noi avevamo preventivato per i primi nove mesi del 1975 un'entrata di 557 miliardi e 550 milioni. Le entrate sono stimate attraverso parametri che tengono conto del fattore estate, del fattore inverno, delle feste, della lunghezza del mese, eccetera. Ebbene, noi abbiamo introitato solo 463 miliardi, cioè 94 miliardi in meno del preventivato. E tale andamento è sistematico: fra previsione e consuntivo, in gennaio abbiamo avuto 11 miliardi in meno, in febbraio 10, in marzo 10, in aprile 7, in maggio 10, in giugno 9, in luglio 9, in agosto 14 ed in settembre 10. Nell'agosto hanno inciso notevolmente gli scioperi del personale.

E devo dire che siamo al di sotto del prodotto dell'esercizio (come lo chiamano nel gergo economico ferroviario) degli analoghi mesi del 1974. Ciò malgrado l'avvenuto aumento delle tariffe, del dieci per cento, che ha avuto decorrenza dal 1° luglio 1975.

Se passiamo poi dalle cifre ai dati quantitativi di trasporto devo dire che il traffico viaggiatori, tradotto in viaggiatori-chilometro, è diminuito del 7 per cento in questi

nove mesi. Abbiamo avuto 27 miliardi e 91 milioni di viaggiatori-chilometro in luogo di 29 miliardi e 169 milioni dell'anno scorso.

Ho chiesto agli uffici di farmi un conteggio, se possibile, della minore incidenza di trasporto di materie prime, che ha molta rilevanza sul ridotto andamento economico del nostro Paese. Nel traffico merci, abbiamo avuto il 22,4 per cento in meno, in questi nove mesi, di tonnellate-chilometro. In cifre esatte, da 13 miliardi e 858 milioni di tonnellate-chilometro nei primi nove mesi del 1974, siamo a 10 miliardi e 764 milioni nei primi nove mesi del 1975.

L'Azienda sta con molto impegno analizzando non solo la natura delle diminuzioni, ma anche dove queste si verificano. Ad esempio abbiamo una diminuzione nel traffico di merci, su percorsi compresi tra i 150 ed i 170 chilometri. Devo anche ricordare che nel 1974 le ferrovie dello Stato hanno trasportato 390 milioni di viaggiatori paganti; con una media di un milione e centomila persone al giorno, per una media di percorrenza di 99 chilometri. Il trasporto medio del carico merci, invece, è sui 370 chilometri. Ora è evidente che la concorrenza dell'autotrasporto nel campo del percorso minore è viva e l'amministrazione ferroviaria si è trovata costretta anche in questo esercizio a disabilitare (cioè a sopprimere il servizio di trasporto merci) in parecchie stazioni, perchè la media di trasporto era di un vagone ogni due giorni, per servire il quale erano impiegate quattro persone. Ed in tali casi veramente si tratta di vedere se, con la concorrenza del mezzo su gomma che arriva a destinazione per brevi percorsi, soprattutto per un trasporto di collettame, valga la pena di affrontare un notevole accrescimento di spese di gestione.

M A D E R C H I . Ma anche gli autotrasportatori hanno aumentato notevolmente le tariffe.

M A R T I N E L L I , ministro dei trasporti. La ringrazio per avermi ricordato tale aspetto del problema; anche questa considerazione mi è utile. Ma volevo, ad ogni

modo, dire che, avendo noi 2.300 stazioni, il provento del traffico, per il novantadue per cento, arriva da trecento stazioni.

Per quanto riguarda l'INT, l'Istituto Nazionale Trasporti, debbo dire che esso è un istituto utile. Che scopo aveva? Di raccogliere il traffico radiale, il piccolo traffico, da porta a porta, e di trasportarlo dove si trovano le stazioni in grado di affrontare lunghi percorsi. Successivamente ebbe anche la funzione di gestire dei servizi di trasporto di persone per le linee ferroviarie che erano state abolite. Le circostanze, però, per le quali è passato il nostro Paese, portarono ad un certo momento l'INT (non certo per scelta dei dirigenti delle Ferrovie, ma per esortazione, o invito, o pressioni di ordine politico) ad assumere anche i trasporti regionali o interregionali che nel frattempo venivano a cessare perchè le aziende private abbandonavano il servizio. L'INT si è trovato allora con notevoli aggravii di disavanzo e devo dire che anche l'attuale disavanzo sarà superiore al miliardo di lire. Ma da parte delle Regioni vi è anche una certa comprensione per il dovere di assumere — esse stesse che ne hanno la responsabilità — questi servizi. Già è stato stipulato un accordo con la Campania; sono in corso negoziati con tre altre Regioni. Mettendomi dalla loro parte dico che le Regioni, quando chiedono che l'INT non dia dei rottami, ma dei mezzi funzionali, hanno ragione.

Naturalmente l'INT, in questo difficile negoziato, cerca di perdere il meno possibile, cercando inoltre di potenziare i suoi veri servizi di istituto che, anzitutto, richiedono magazzini e la ricerca di nuovi trasporti modalii, costituiti da *containers* che si sistemano sui vagoni adibiti al lungo trasporto che, alla fine del viaggio, trovano un altro mezzo articolato che riceve i *containers* e li smista.

Dirò che nel 1974 l'incremento di questo tipo di traffico « containerizzato », così come si usa ormai dire, è stato del 10 per cento, il che sta a significare che le Ferrovie dello Stato si ammodernano anche se ciò avviene attraverso l'INT. Del resto, un sistema

analogo viene usato dalle ferrovie francesi, britanniche e tedesche. L'INT inoltre sta cercando di conservare quel tipo di traffico mercantile che, in una visione moderna dei trasporti, può essere mantenuto.

Apro a questo punto una parentesi; ai sensi dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 « Disciplina delle funzioni dirigenziali nelle Amministrazioni dello Stato anche ad ordinamento autonomo » si dice: il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie, che è presieduto dal Ministro per legge, invia alla Presidenza del Consiglio entro il 31 marzo una relazione generale sull'andamento dell'attività dell'Azienda.

Ebbene, io farò avere ai membri della Commissione una copia di tale relazione che è redatta in modo molto accurato, e contiene una miniera di dati, taluni dei quali io stesso ho criticato ma che, in sostanza, costituiscono un documento di informativa prezioso per il Parlamento. In tale relazione vi è anche l'accenno ad uno dei nuovi modi in cui l'INT pensa di articolare la propria attività ed aggiungo che io stesso ritengo che l'INT, se verrà ammodernato, costituirà un elemento positivo del sistema di trasporti pubblici.

Proseguendo nella mia esposizione dirò che l'Amministrazione delle ferrovie si trova attualmente in questa situazione: ha 16.070 chilometri di linee vecchie. Partendo dalla legge 6 agosto 1967, n. 688 ad oggi, comprendendo naturalmente il piano dei 2.000 miliardi ed i 200 miliardi stanziati per la direttissima Roma-Firenze, sono stati concessi alle Ferrovie stanziamenti per 3.526 miliardi; vi è però da osservare che, di tale cifra, 396 miliardi riguardano il bilancio del 1976, 450 miliardi il bilancio del 1977 e 1.050 miliardi interessano i bilanci dall'anno 1978 in avanti.

Il lavoro da fare è enorme: linee vecchie da ammodernare, necessità di nuovo materiale. Ci vorranno ancora tre anni di tempo, ad esempio, per abolire tutte le vetture trasporto viaggiatori a cassa di legno di vecchissima data.

È poi urgente rivedere i tracciati: dei 16.070 chilometri di linea, infatti, meno di 2.000 sono stati costruiti in questo secolo.

S E M A . Senza parlare dei tratti a binario unico come, per esempio, la linea Pontebbana!

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. E perchè non ricordare anche la linea per Modane, che per un lungo tratto, come quella per Ventimiglia, è ancora a binario unico?

Dicevo comunque che le Ferrovie stanno migliorando le proprie strutture, ma ci vorranno ancora molti anni per ottenere risultati soddisfacenti.

Per quanto riguarda il programma dei lavori di cui alla legge n. 377, per il quale vennero prima previsti 4.000 miliardi, poi ridotti a 2.000, gli uffici dell'Amministrazione ferroviaria stanno procedendo all'appalto delle opere da eseguire. Aggiungo che, in base al disposto della suddetta legge, il nuovo piano di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato dovrebbe essere predisposto entro il 31 dicembre 1976 mentre, accogliendo un voto espresso prima al Senato e quindi alla Camera, ho predisposto che venisse preparato entro il 1975. So che tutti gli uffici stanno lavorando con grande impegno anche se non posso dimenticare che i dirigenti, che nelle tabelle dell'organico sono previsti in 1.800, sono di fatto circa 700 in meno.

È stato chiesto: quanto occorrerà per completare tutti i lavori necessari? Il mio predecessore alla direzione del Ministero, onorevole Preti, mi pare abbia parlato di una cifra di 10.000 miliardi, e devo dire che tale cifra, tenuto conto di quanto mi hanno detto il Direttore generale, ingegnere Mayer, ed altri funzionari, non è da considerarsi troppo lontana dalla realtà.

Naturalmente, prima di arrivare ad un totale, che è l'espressione di un certo numero di addendi, bisogna arrivare a precisare gli addendi stessi ma, più o meno, la cifra di 10.000 miliardi è attendibile.

Ma in quale situazione si trova l'Azienda ferroviaria? Trasporta, come dicevo, più di

un milione di persone al giorno; e il traffico merci rappresenta più di un quarto rispetto a quello di tutto il Paese; inoltre, assolve a fini di utilità sociale enormi. Si fa presto a dire: chiudiamo quella certa stazione e sostituiamo il treno con l'autobus; il fatto è che, salvo rare eccezioni, il treno arriva sempre, anche nei paesi di montagna, mentre l'autobus può venir meno. Inoltre, se in talune zone vi sono valide iniziative economiche, il treno rappresenta lo strumento migliore per sostenere tali iniziative.

La chiusura di una linea ferroviaria non sempre vuole dire una diminuzione del disavanzo, significa invece deludere, talvolta le aspettative della gente; anche nei criteri di gestione delle aziende di trasporto si ammette che la ferrovia adempia funzioni sociali, richiedendosi solo in questo caso che l'onere derivante da tale funzione venga attribuito ad un altro settore del bilancio, e non messo a carico del conto economico. Vorrei, quindi, pregare i colleghi di considerare le ferrovie come uno strumento ancora enormemente valido, anche se il Parlamento ha dimenticato la nostra rete ferroviaria fino al 1962. In seguito ci siamo dati parecchio da fare, ma gli inconvenienti derivanti da ritardi di questo genere non si possono superare in pochi anni.

I senatori Pacini e Piscitello hanno chiesto delucidazioni circa i tempi di attuazione del piano dei 2 mila miliardi. Vorrei far notare a tale riguardo che 1.250 miliardi concernono le infrastrutture e 750 miliardi il materiale rotabile. Per quanto riguarda quest'ultimo, sono state già effettuate commesse per 717 miliardi da almeno due mesi; sono state naturalmente avvertite le aziende che se avessero voluto consegnare tutto, avrebbero potuto ottenere prefinanziamenti.

Fortunatamente nel nostro Paese una certa parte di « vagoname » ancora si esporta; la nostra tecnica infatti è notevolmente apprezzata all'estero. A Montreal e negli Stati Uniti mi hanno chiesto informazioni sul « pendolino ». Sono state già effettuate commesse per 717 miliardi, in modo da permettere alle aziende di programmare il loro lavoro, tranquillizzandone talune che

avevano parlato di cassa integrazione o addirittura di licenziamenti. Per quanto riguarda invece i 1.250 miliardi relativi alle infrastrutture, sono stati approvati impegni di spesa per soli 29 miliardi, anche se lo stanziamento stabilito dalla legge numero 377 per il 1975 è di 260 miliardi in totale (di cui 98 miliardi circa per il materiale rotabile e 162 per gli impianti fissi). Le procedure per l'attribuzione degli appalti richiedono molto tempo. Ho consigliato i funzionari di allargare un po' gli inviti, ma non si può invitare il primo che si presenta; oggi, infatti, se si attribuisce un appalto per un determinato percorso, l'appaltatore deve provvedere a tutto, anche ai ponti. In questo campo, comunque, si stanno facendo molti passi avanti.

PISCITELLO. Quindi, si dovrebbero accelerare le procedure per gli impianti fissi.

MARTINELLI, ministro dei trasporti. Certo. Per quanto riguarda gli impianti fissi, però, sussistono moltissime incombenze; ci vuole tempo per esaminare l'offerta, è possibile poi che la ditta appaltatrice ritenga che il progetto in questione possa essere realizzato meglio in altro modo. In tal caso l'amministrazione ferroviaria controlla cosa ci sia dietro questo consiglio gratuito. Sono di temperamento pignolo, almeno così dicono i miei funzionari; ebbene, mi sono persuaso che dodici mesi sono indispensabili. Dunque, il valore delle delibere adottate, che riguardano in buona parte non la legge n. 717 ma le leggi precedenti, è di 1.372 miliardi e 170 milioni.

Mi è stato chiesto se tali stanziamenti si spenderanno. Vorrei far notare che nell'amministrazione ferroviaria non c'è che il desiderio di spendere soldi per migliorare il servizio.

Un giorno, in cui forse mi ero ingiustamente un po' inquietato, il direttore generale che è uomo di grande valore tecnico mi chiese se per caso pensavo che si tardasse volontariamente anche di un giorno nel fare delle spese per migliorare l'azienda. Vi è uno

spirito di attaccamento all'azienda che sotto un certo aspetto è commovente. Bisogna però tener conto che questo tipo di investimento richiede tempi lunghi.

C E B R E L L I . Nel precedente bilancio era stato detto che le aziende produttrici di mezzi avrebbero organizzato la loro programmazione per rilanciare il lavoro e distribuirlo il più largamente possibile.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. Ho potuto verificare qualche caso di questo genere: in febbraio infatti alcuni responsabili di un'azienda che doveva produrre un certo numero di vagoni e di vetture ferroviarie mi dissero che, per non voler licenziare parte dei loro dipendenti, li avrebbero posti in cassa integrazione economizzando il lavoro. I fatti hanno dato ragione a quell'azienda che oggi non usa più quel criterio avendo ottenuto un notevole numero di ordinazioni.

Le nuove officine di grande riparazione delle Ferrovie dello Stato sono tre; e raggiungono un alto grado di specializzazione (nella riparazione delle elettromotrici, locomotive diesel e locomotive elettriche. Per ciascuna di esse è stata prevista a carico del piano dei 2.000 miliardi una somma di 20 miliardi di lire. La loro localizzazione è al Sud: una vicino a Reggio Calabria, una nei pressi di Nola, e la terza a San Nicola di Melfi.

S G H E R R I . Dovete spostare delle officine a Prato, a Firenze e non lo avete mai fatto.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. Di questo argomento mi sono occupato in una recente discussione. Si tratta comunque di uno spostamento in una posizione più centrale, per la realizzazione del quale i due miliardi necessari ci sono già.

S G H E R R I . C'è anche il terreno che dovrà accogliere le officine: manca soltanto la decisione della Direzione generale delle ferrovie.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. Prendo nota di questo.

Tornando al tema delle tre nuove officine del Sud, le maggiori difficoltà si sono incontrate per quella che, almeno nelle intenzioni dell'Amministrazione ferroviaria, avrebbe dovuto essere collocata a Policoro. In seguito, ci si accorse che sarebbe stato meglio localizzarla a San Nicola di Melfi. Comunque, è in corso di completamento l'acquisizione dell'area su cui tale officina sorgerà.

Per le altre due officine questa fase è già stata da tempo superata, e si sta provvedendo ai lavori di costruzione.

Le Ferrovie sono estremamente interessate alla rapida realizzazione delle nuove officine, perchè facendo entrare in servizio, sia pure progressivamente, mezzi di trazione o materiale rotabile nuovo, esse avranno bisogno di affidare la manutenzione di questo materiale ad officine fornite di attrezzature moderne.

L'esame dell'azienda ferroviaria nelle sue strutture, che talvolta appaiono invecchiate, e negli aspetti che maggiormente richiedono investimenti atti a valorizzare anche la manodopera, ci porta a considerazioni riguardanti il programma definitivo che dovrebbe essere approntato almeno entro la fine di quest'anno, e che dovrebbe poi essere esaminato in sede CIPE. Mi ha chiesto il senatore Piscitello come funzionerà questo programma, soprattutto in relazione al piano generale dei trasporti. Io posso rispondere che il CIPE funzionerà secondo le sue regole e riceverà dall'amministrazione ferroviaria un programma: lo esaminerà, perchè obbligato a farlo, ascolterà il parere delle Regioni e soltanto dopo giungerà all'adozione di un provvedimento definitivo, che sarà sottoposto al Consiglio dei Ministri e poi presentato al Parlamento. Mi auguro che tale provvedimento sia sufficiente per recuperare quei ritardi tecnici che, in tutto l'insieme dei servizi, le ferrovie senza loro colpa, hanno subito.

L'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377, prevede che il piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Sta-

to debba essere coordinato con il piano generale dei trasporti alla cui redazione il Ministero dei trasporti, attraverso la Direzione generale del coordinamento, sta già provvedendo.

Tale piano è oggetto di molte diffidenze da parte di altre amministrazioni: la Marina mercantile, ad esempio, non vuol contribuire con nulla, poichè dice di non essere obbligata a dare nulla.

Nella tematica preparata dagli uffici circa la natura e la sostanza di un vero piano generale dei trasporti, sono affiorati molti problemi e molte critiche avanzate da altre amministrazioni. Dunque, se vogliamo dare al Parlamento e al Paese un piano dei trasporti il più possibile efficace ed operativo, dobbiamo ancora superare molte difficoltà.

Al riguardo ho proposto un sottocomitato del CIPE (come già è stato fatto per un altro settore) che dovrebbe essere presieduto o dal presidente dello stesso CIPE o dal Ministro dei trasporti. Tale sottocomitato sarebbe composto dai Ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali, dell'industria, dei lavori pubblici, oltrechè dal Ministro dei trasporti. Il sottocomitato dovrebbe essere istituito entro un mese.

Il piano generale dei trasporti sarà messo a confronto con quello delle ferrovie e si vedrà se, tenuto conto delle risorse disponibili e di quelle destinabili alla politica dei trasporti, in quel piano le ferrovie pesino troppo o se, magari, possano pesare di più. Senza il piano dei trasporti, anche la politica alla quale ho fatto cenno parlando a Stresa, non potrebbe essere determinata, perchè ci sarebbe sempre la spinta dei vari settori in senso corporativo, con il risultato che il programma quinquennale sarebbe insufficiente. Comunque credo che tutti i colleghi abbiano ormai fatto l'esperienza che una volta impostata una legge o un tipo di intervento, lungo la strada qualche soccorso si finisce sempre con il trovarlo.

Accenno ora al problema dell'attraversamento di Firenze da parte della direttissima.

Dico subito che non c'è più il clima di tensione di due mesi fa. Dico anche che l'opi-

nione secondo la quale, passando un po' alto sul pelo dell'Arno, il tracciato della direttissima rovini il paesaggio non mi sembra valida. Comunque la cosa più importante è che prima o poi la linea arrivi a S. Maria Novella. In definitiva, tenuto conto che il transito sotto Firenze è tecnicamente realizzabile, anche se può comportare delle incognite, credo che si potrà fare.

S G H E R R I . Mi permetto di dire che lei mi pare eccessivamente ottimista: ci sono state quattro riunioni della commissione tecnico-consulativa piuttosto difficili.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. Ho qui l'ultimo rapporto di qualche giorno fa.

Voglio, comunque, dire che, a mio avviso, la situazione si sta chiarendo, perchè come ho sempre sostenuto con niente non si ottiene niente, mentre con poco si può anche risolvere, almeno in parte, un problema.

In relazione alle rivendicazioni retributive dei ferrovieri, quando ho ricevuto i rappresentanti della loro federazione, ho subito chiarito i termini del problema nel senso che io non avevo autorità sufficiente perchè è il Parlamento che decide gli aumenti di spesa ed è il Governo, nel suo insieme, che li esamina in un quadro di compatibilità generale. Nel corso di quel colloquio dichiarai la mia disponibilità per la concessione di un aumento *una tantum* e spiegai che non si trattava di un anticipo, ma di una soluzione della vertenza fino al 31 dicembre, in attesa del nuovo accordo triennale che scade il 30 giugno e per il quale, a detta dei funzionari del mio ufficio, occorreranno parecchi mesi di lavoro; risposi anche alla loro richiesta di far entrare in vigore il nuovo contratto da una data precedente al 1° luglio esortandoli ad essere ragionevoli in questo momento e di non porre altri problemi. Li rassicurai, inoltre, di aver sostenuto il mio punto di vista, dopo aver fatto i calcoli necessari, in seno al Consiglio dei ministri e di aver mandato una lettera in tal senso al Presidente del Consiglio, al

Vice Presidente del Consiglio e al Ministro del tesoro. Volendo far comprendere la differenza di responsabilità in quell'occasione, esprimendomi in forma non dico banale ma piuttosto semplice, dissi: « Io non sono il Ministro delle ferrovie, o meglio sono anche quello, ma soprattutto sono un Ministro della Repubblica italiana ». Io sostengo le mie tesi, così come ho fatto anche martedì scorso nella riunione preparatoria degli incontri con i sindacati, ma non nego valore neanche alla tesi del Governo che intende guardare i problemi nel loro insieme e non solo per la parte pubblica, ma anche per la parte privata. Ma visto che stiamo parlando delle Ferrovie, vi è da osservare che i loro parametri sono assolutamente incomparabili; ad esempio, vi sono 63 o 64 mila dipendenti con la qualifica di manovale che però svolgono anche altre attività ed hanno moltissime specializzazioni, per cui, tenuto conto del costo della vita, se vengono a percepire 25 mila lire in più non « scialiano in America », come si dice nel mio dialetto comasco.

Ho espresso con franchezza il mio punto di vista, la mia solidarietà verso il Governo, ma anche il mio giudizio su una certa realtà...

PISCITELLO. Ma come ne usciamo non si sa.

MARTINELLI, ministro dei trasporti. Non dipende da me. Anzi singolarmente i Ministri del settore sono esclusi dalla responsabilità avendo già riversato i loro punti di vista nella maggiore responsabilità del Governo e quindi di tutti i Ministri insieme.

In risposta a quanto mi è stato chiesto a proposito dei collegamenti con Firenze rispondo subito che vi è la direttissima e vi è la linea di Pistoia; da Roma a Firenze vi sono solo due binari e vi è una strozzatura...

Sgherri. Due binari sono in costruzione da Firenze a Prato. Questo vuol dire che quando si arriva a Prato si pensa di dirottare una parte del traffico?

MARTINELLI, ministro dei trasporti. Oggi come oggi, la direttissima Bologna-Firenze non lavora ancora a saturazione, mentre in alcuni mesi dell'anno il traffico da Roma a Firenze, lungo un percorso particolarmente sinuoso, si svolge a ritmo completo e con notevoli ritardi soprattutto per le merci che provengono dal Sud. Occorre, dunque, tener presente, che accorceremo di due giorni il trasporto degli ortofruticoli, cioè a dire che l'Italia, almeno sotto il profilo del trasporto, diverrebbe più corta.

Passiamo alla motorizzazione civile. Il senatore Piscitello ha già ricordato che quando si parlò dell'approvazione del decreto-legge che si riferiva ai provvedimenti straordinari per le targhe, fin da allora chiese: « Perché vi rivolgete o vi siete rivolti alle Prefetture e non vi siete rivolti alle Regioni? ». Io risposi allora, per quel che ricordo in questo momento, che la Prefettura era già depositaria di un complesso di elementi utili per il rilascio delle patenti e delle targhe. Infatti ciascuno di noi può prospettarsi l'opportunità di unificare i suddetti settori, aggiungendo che da parte del Ministero, esisteva una ragione di interesse pubblico, non vi era alcuna eccezione pregiudiziale a concepire una diversa organizzazione.

Lei oggi ha sollevato nuovamente l'argomento, e l'ha fatto in una maniera obiettivamente valida. Le ricordo comunque che presto verrà sottoposto al Parlamento il disegno di legge per l'aumento degli organici; in quella sede bisognerà studiare una soluzione. Ripeto, da parte nostra non esiste alcuna eccezione pregiudiziale: due più due fanno quattro; solo gli ingegneri sostengono che fa « circa » quattro, dato che costruiscono e non hanno un parametro di misura assoluto, ma noi sappiamo che, secondo l'aritmetica, due più due dà quattro. Quindi non le ho detto « sì », ma neanche « no »: vedremo le proposte che saranno avanzate.

Io ho l'impressione che le Regioni abbiano ancora molto da fare per lavorare a pieno regime, qualcuna di più, qualcuna di meno. Non ho neanche il coraggio di dire che l'Amministrazione centrale, considerata in sé, muoia dalla voglia di cedere tutto ciò

che, secondo la Costituzione, deve cedere. Quando il Ministro per le Regioni, senatore Morlino, parla — e parla con grande competenza e passione — di questo argomento, a volte ci espone casi che ignoriamo ma che a lui sono noti proprio per la sua specifica competenza e conoscenza della materia. Per quello che ci riguarda, quindi, ragioneremo e vedremo a tempo giusto il da farsi.

P I S C I T E L L O. Vorrei sapere se, assieme al materiale che ci fornì sarà possibile avere anche la tabella sugli indici di traffico in tutte le linee principali e gli assi più importanti delle Ferrovie dello Stato.

M A R T I N E L L I, *ministro dei trasporti.* Le ho già detto che farò avere ai componenti della Commissione tutti i dati. Non esiste però un'analisi di questo genere.

C E B R E L L I. Diventa importante ai fini di quanto ha detto il Ministro a proposito della Roma-Firenze.

M A R T I N E L L I, *ministro dei trasporti.* Come ho già detto, non è stata ancora compiuta quell'analisi. Comunque ce n'è un'altra, che ogni anno viene pubblicata insieme al bilancio delle Ferrovie dello Stato e che reca dati veramente interessanti. Io ne sono venuto a conoscenza assumendo la carica attuale e farò avere alla Commissione tale bilancio, che è illustrato tecnicamente e dove ritengo potranno trovare tutto.

Approfitto ad ogni modo dell'occasione per correggere quanto ho affermato circa il fatto che, agli effetti della legge n. 377 erano stati approvati impegni di spesa per soli 29 dei 1.250 miliardi disponibili per il settore degli impianti fissi. Erano sì, 29 miliardi, ma al 30 giugno. A tutt'oggi sono stati assunti impegni di spesa per circa 300 miliardi.

Per quanto riguarda i disordini dell'aviazione civile, vi accennerò da ultimo, trattan-

dosi di un tema troppo grave e scottante per parlarne assieme ad altri argomenti. Esamineremo intanto la situazione dei lavori negli aeroporti.

La legge n. 825 fu da noi approvata quando presiedevo questa Commissione, ed in quella occasione derogammo alla legge di contabilità. Istituimmo poi un comitato particolare di controllo, ma, quando giunsi al Ministero, non erano stati ancora indetti gli appalti. Ho provveduto a nominare le commissioni: tre mesi di tempo in quanto si trattava di appalti a corpo. A farla breve, solo il 23 agosto — sottolineo la data — sono riuscito a far diramare le lettere di concessione degli appalti stessi. Ma questo non basta, perchè le ditte hanno diritto di fare le loro osservazioni tecniche e una parte di tali osservazioni sono state ritenute fondate dalla Commissione, tra i cui componenti vi erano anche alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici; comunque mi è stato assicurato che entro la fine di questo mese vi sarà la possibilità di iniziare i lavori. Anzi, ho pregato la direzione generale competente di preparare i decreti con i quali autorizzare tale inizio anche senza il deposito della cauzione; infatti normalmente senza il deposito non si può cominciare, e se una ditta tarda due mesi — sembra che si tratti di un tempo breve — tutto resta bloccato. D'altronde non esiste una norma la quale stabilisca poniamo, che la cauzione deve essere presentata entro tre giorni altrimenti si ricomincia daccapo; il che, naturalmente, comporta un'altra gara, un'altro periodo di tempo per il deposito, eccetera.

Come i colleghi sanno, i lavori per gli aeroporti in concessione sono stati affidati alle aziende concessionarie; per Palermo sono stati affidati alla Regione e per tutti gli altri aeroporti al Ministero. La situazione, quindi, è stata sbloccata, però sopravviene sempre qualche difficoltà: ad esempio, avendo notato certi ritardi, mi sono recato a Pantelleria, dove, tra l'altro ho trovato il senatore Sema. Ho potuto così constatare l'esistenza di certe difficoltà; e in seguito, in un rapporto di questi giorni, è apparso che là

dove debbono essere eseguiti i lavori esistono delle zone militari riservate, delle quali non si conosceva l'esistenza: ce l'ha comunicato l'autorità militare. Quindi, a fine settembre, la situazione era la seguente: tutto andava bene, salvo Pantelleria ed un'altra località.

Ho incaricato immediatamente un funzionario di vedere di risolvere la questione. Questo per dire che noi partiamo adesso, anche se la legge è del dicembre 1973.

Devo dire che non è che possa accusare di negligenza, o, se volete, di negligenza particolare, qualche ufficio del Ministero, ma si procede un po' *lento pede*...

C E B R E L L I. Direi che non si procede affatto: lasciar passare due anni in questo modo significa anche spendere miliardi senza realizzare niente!

M A R T I N E L L I, *ministro dei trasporti*. Vuol dire questo: che i 220 miliardi sono diventati 381. Ad un certo momento, mi sono trovato di fronte a questa situazione: non si poteva continuare nella procedura degli appalti perchè non c'era copertura finanziaria.

Per quanto riguarda i lavori, devo dire che certe volte andare in giro non significa tanto fare passeggiate. Un collega ha segnalato, in un'interrogazione alla quale debbo rispondere, che nell'aeroporto di Napoli era avvenuto un fatto grave e curioso nel medesimo tempo. Ho incaricato tre funzionari di recarsi sul posto. È venuto fuori che in certi giorni, in cui ci sono manifestazioni sportive a Napoli, su sei squadre che ricevono gli aerei se ne formano solo due. È una questione, comunque, su cui darò una risposta, quindi non è il caso che mi dilunghi ora.

C'è anche un problema sindacale che mi permette di cominciare a parlare dei disordini soprattutto nell'aeroporto di Fiumicino, ma non solo in questo aeroporto.

Dal 1° gennaio ho chiesto un rapporto quotidiano al direttore dell'aeroporto, con l'indicazione delle cause dei ritardi superiori a un quarto d'ora, oppure mezz'ora,

rispettivamente nella consegna del bagaglio o nell'arrivo dell'aereo.

E ad un Sottosegretario ho dato incarico di vedere di cavare da questi rapporti una ragione, per esprimermi con un linguaggio culturale, una filosofia, un qualche cosa, insomma. Ora, si ammucciano le risposte. Non rare volte gli aerei arrivano in ritardo e le cause possono essere due: perchè sono partiti in ritardo o perchè hanno dovuto aspettare per atterrare. I ritardi infatti concentrano gli arrivi e l'aeroporto non può ricevere contemporaneamente più di un certo numero di aerei. L'arrivo in ritardo porta alla partenza in ritardo, e alla telefonata che dice: guardate che l'aereo tornerà senza passeggeri, perchè i passeggeri se ne sono andati. Ci sono allora gli strani avvisi che dicono che un aereo è stato sottoposto per ragioni tecniche. A questo stato di cose non ho ancora trovato un modo certo per porre rimedio. Al sottosegretario Degan, che con grande pazienza analizza tutta questa materia, ogni tanto chiedo se ha trovato il bandolo della matassa. È una situazione, questa, che ha tante concause. Sarebbe facile dire al direttore dell'aeroporto: si cerchi un altro aeroporto perchè lei non è capace di governare quello di Roma. Ma se facessi un'azione di questo genere, sarei veramente irragionevole, perchè il caposcalo non ha la possibilità di agire in una situazione del tipo che ho descritto.

A questo si aggiunge la questione sindacale riguardante i piloti e il personale di terra. Come regola generale, il Ministro del lavoro si occupa di tutti i rapporti di lavoro, con due curiosissime eccezioni, che io non condivido, ma sulle quali devo riferire: i ferrovieri e i postelegrafonici, perchè, trattandosi di aziende autonome, sembra che il datore di lavoro sia il Ministro. Ma, per esempio, per i piloti, per il personale della motorizzazione civile, non sono io, il Ministro, che ha titolo per occuparsene, anche se sono un Ministro assai interessato a che i servizi funzionino: è il Ministro del lavoro.

Noi adesso siamo di fronte a questa situazione: se si accettano le richieste dei piloti, scioperano gli altri, e dunque gli aerei

non si muovono; se non si accettano le richieste dei piloti (che riguardano l'Alitalia o l'Itavia, o altre compagnie), ecco che questi scioperano. Ed è una situazione nella quale devo dare atto che il ministro Toros ha cercato di passare dove l'acqua è bassa, come diciamo noi del lago. Ha persino detto ai piloti: vi è una normativa comune, vi sono taluni istituti, la malattia, eccetera; non si toglie nulla a voi se questo viene regolato da un contratto generale; per quelli che possono essere i vostri rapporti particolari, vi diamo solo la copertina, un capitolo vostro: non ha ottenuto nulla. Io non ho mancato di dire che questo atteggiamento non mi sembrava ragionevole, ma i piloti scioperano egualmente.

Ad un certo momento (esprimo un'opinione personale) noi ci accorgiamo che se non si hanno misure di governo del lavoro nel campo dei servizi pubblici, quando il datore di lavoro è un ente pubblico, si verifica il caos — questo termine mi pare sia stato usato anche qui dal senatore Santalco — con tutte le conseguenze nei vari servizi. A me personalmente è capitato di arrivare da Genova e di attendere un'ora ed un quarto il bagaglio perchè non c'era nessuno. Ora mi sembra che ci sia un miglioramento, ho visto nuovi mezzi e constatata una maggiore sollecitudine.

Io non ho titoli per esprimere un giudizio e non so se l'IRI che è l'istituto finanziario maggiore abbia la possibilità di intervenire direttamente in un ente che ha la forma di società per azioni. In teoria, una frazione dello 0,2 o dello 0,3 per cento del capitale dell'Alitalia è di natura privata, e quindi bisogna essere molto cauti nell'agire. In definitiva se non esiste una misura legale che permetta di regolare il diritto di sciopero nel caso dei pubblici servizi che cosa può fare il Ministro dei trasporti?

Si è parlato di scandali che riguarderebbero due aeroporti: Potenza ed Agrigento. Ricordo in proposito che è un programma generale degli aeroporti che da tempo è stato presentato e per il quale non c'è stata ancora la discussione del CIPE (fu presentato prima che io divenissi Mi-

nistro). La prima richiesta che qui mi potrebbe essere fatta è perchè il Ministero dei trasporti è fermo con queste cose, non si è fatto parte attiva presso il CIPE per la discussione. Quando è stata approvata la legge n. 825 del dicembre 1973 si disse che si trattava di uno stralcio e che si sarebbe successivamente finanziato il piano. Ora, in questo piano invano ho cercato Potenza: non appare nel piano a livello intercontinentale, nel secondo, continentale, e nemmeno nel terzo regionale.

Esiste invece una richiesta per quanto riguarda Agrigento. La mia risposta è stata che avrei comunicato al CIPE l'esistenza della richiesta medesima facendo presente che secondo l'articolo 1 della legge n. 825 non possono essere presi in considerazione che gli aeroporti con un movimento di passeggeri superiore alle 50 mila unità. Il CIPE deve sentire le Regioni (anche se si tratta di un parere è sempre autorevole), poi traduce tutto in un disegno di legge che va al Parlamento. Di conseguenza, anche se la legge n. 825 prende in considerazione gli aeroporti con almeno 50.000 passeggeri, bisognerà disporre il piano e niente può impedire che il Parlamento aggiunga anche tale aeroporto.

P I S C I T E L L O . Il « Gazzettino di Sicilia » ha parlato di un suo assenso circa Agrigento. Lei lo smentisce?

M A R T I N E L L I , ministro dei trasporti. Io non ho detto nulla di diverso da quello che dico qui. Di Potenza, ripeto, non risulta nulla.

S G H E R R I . Risulta dal « Corriere della sera » e dal « Paese ». E si vadano poi a vedere gli atti del Consiglio comunale di Potenza!

M A R T I N E L L I , ministro dei trasporti. Si vede che decidono al posto mio! Nessuna decisione può essere adottata da un Ministro senza sentire il CIPE, il quale,

in materia di programma generale, decide dopo aver sentito le Regioni. Credo di aver chiarito anche questo punto.

Da ultimo, parlerò della CIT.

Io ho voluto andare a vedere quel che c'era dentro la CIT. La CIT è un ente pubblico sorto attorno al 1930-31, quando il mezzo aereo non era ancora un mezzo di impiego civile, e costituiva uno strumento per una felice impostazione, data dall'Amministrazione ferroviaria, al rapporto con i suoi utenti per agevolarli nei lunghi viaggi. È sopravvenuto il trasporto aereo e la CIT praticamente oggi può interessare il trasporto ferroviario per una percentuale che oscilla da qualche anno attorno al 15 per cento, il resto, l'85 per cento, riguarda la vendita di biglietti di viaggio che non interessano la ferrovia: interessano parecchio il mare, quando avevamo le navi da crociera, adesso interessano soprattutto il trasporto aereo.

La CIT si organizzò, anche nel dopoguerra, con delle filiali autonome come società. Ve ne è una a Parigi, una a Londra, una nella Repubblica federale tedesca, che riguarda Monaco e Amburgo; ve ne è una in Australia, ve ne è un gruppo nel Sud America (Argentina e Brasile), e ve ne è un gruppo di sette nel Nord America, intendendo per Nord America anche il Canada (Montreal e Toronto hanno delle filiali).

La generale diminuzione dei viaggi intertrentina dopo il 1972, che ha messo in crisi grosse aziende straniere (ne ricordo due inglesi fallite), ha messo in crisi anche la CIT, la quale ha chiuso il suo bilancio, lo scorso anno, con un miliardo circa di perdita; il suo capitale è un miliardo e quest'anno, presumibilmente, avrà la stessa perdita.

Ora, essendomi recato negli Stati Uniti per altre ragioni, sono andato a vedere come funzionano gli uffici. Debbo dire che vi è, a New York, a Los Angeles, a Dayton, che ha un ufficio nuovo, e in parte anche a Chicago, una ripresa notevole di attività. Ma due uffici sono in attivo da tempo, e sono quelli di Montreal (abbiamo nel Canada poco meno di un milione di italiani, dei quali circa 300 mila conservano la cittadinanza

italiana) e di Toronto. Tutto quello che è organizzazione pletorica in maggior difficoltà (perchè in Italia la CIT vende biglietti per gli italiani che vanno all'estero, occupandosi però anche di una parte dell'organizzazione interna) è la parte italiana; e debbo dire che, essendo intervenuto il blocco delle assunzioni, c'è stata già una diminuzione del personale di una cinquantina di unità. Ma io sono profondamente convinto che, con un tipo di organizzazione moderna e soprattutto con un adeguato ringiovanimento in Italia, la CIT ha una sua funzione. Resta da vedere se essa deve essere a carico delle ferrovie.

Chi va all'estero (chiedo scusa se faccio riferimenti, ma sono cose che interessano, credo, tutti i colleghi, in quanto membri del Parlamento), trova che, ad esempio, a New York c'è uno splendido ufficio che si occupa della vendita del biglietto aereo (e non solo del biglietto, diciamo così, di puro trasporto, ma anche del biglietto di volo *charter*, cioè compreso tutto), che è dell'Alitalia e dove si trova un numero cospicuo di persone. Poi, nella stessa *Fifth Avenue*, si trova un altro ufficio, dove c'è un numero notevolmente inferiore di persone, che è della CIT, il quale svolge la stessa attività. Poi si va avanti non molto e si trova un altro ente italiano, che è l'ENIT, che fa solo *promotion*, non organizza viaggi, ma svolge la stessa attività con un altro ufficio decoroso. Quello che è detto per New York lo potrei dire per Parigi, dove la CIT è in attivo, con tre uffici, e lo potrei dire per Londra, dove la filiale della CIT è sempre stata attiva, con tre begli uffici; potrei dirlo di Chicago. Ma non mi voglio dilungare oltre.

La questione che pongo è questa: la CIT, che gode di notevole prestigio all'estero, non deve scomparire. Quando sono venuti a manifestare fuori del Ministero, io ho detto: andate a tranquillizzarli, perchè io sarò l'ultimo a voler chiudere la CIT, voglio solo che sia meglio organizzata.

Devo informare i colleghi che ho interessato il ministro Bisaglia al problema e gli ho detto: siccome la CIT è una società per azioni e l'Alitalia è una società per azioni e

non occorre, come per l'ENIT, una legge, cominciamo a vedere che cosa si può fare. Certo l'Alitalia non può assorbire la CIT, chè altrimenti, molti che oggi si rivolgono alla CIT o ad altre compagnie, non si rivolgerebbero all'Alitalia. Inoltre oggi l'Alitalia ha maggiori preoccupazioni per quanto riguarda la gestione, anche se debbo dire che credo in modo fermissimo nel trasporto aereo, che è il mezzo di domani. Si sta facendo dunque questo negoziato. Tra due operatori privati ci si sarebbe intesi subito; qui, amministrando denaro pubblico, bisogna avere maggiori precauzioni. Ora, la CIT, a mio giudizio, ha polmoni per respirare e gambe per camminare. In Italia bisogna ridimensionare una certa organizzazione, cerchiamo di non avere tre consumatori di denaro pubblico che svolgono la stessa attività. Se riusciamo a ridurli a due, almeno un certo risparmio riusciamo a farlo.

PACINI, *relatore alla Commissione.*
Una rivista ha pubblicato che l'Alitalia ha rilevato la CIT.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti.* Molte volte la stampa anticipa le notizie e qualche giornale addirittura le inventa.

Chiedo scusa per il mio disordinato modo di esporre, ma spero di aver fatto comprendere ai colleghi che da parte nostra esiste una sensibilità verso tutti i problemi ed aggiungo ancora che le critiche sono gradite perchè la verità non salta fuori soltanto dalle carte che si trovano sulla mia scrivania; la verità occorre spesso andarla a cercare dietro le indicazioni ricevute. Ultimamente, ad esempio, a seguito di una interrogazione dalla quale presi spunto e che aveva suscitato in me un certo interesse, mi sono recato all'aeroporto di Olbia per constatare i danni che le attrezzature, fortunatamente solo quelle della parte ristoro, avevano subito a seguito di un incendio. In quell'occasione ho avuto la sorpresa amara di scoprire che quell'aerostazione nuova e moderna rimane priva di sorveglianza dalle 10 di sera alle 7

del mattino; un certo carteggio per porvi rimedio vi è stato, ma ora occorre senz'altro provvedervi. Comunque, quello che voglio dire è che la critica, anche se qualche volta è pungente, e però sempre utile. Siamo tutti qui per fare il nostro dovere di parlamentari e se ci riusciamo dobbiamo rallegrarcene.

In conclusione, dichiaro di essere favorevole all'emendamento presentato dal relatore. Si tratta, in fondo, di aumentare di 14 milioni gli stanziamenti, certo esigui, previsti per la direzione generale del coordinamento, la quale dovrà anche assumere l'impegno della programmazione generale nel settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame delle proposte di emendamento.

Il relatore, senatore Pacini, ha presentato la seguente proposta di emendamento, cui il Ministro si è dichiarato favorevole:

« Prelevare lire 14 milioni dal capitolo 1562 e ripartirli nel modo seguente:

- 2 milioni al capitolo 2505;
- 3 milioni al capitolo 2506;
- 2,5 milioni al capitolo 2552;
- 1 milione al capitolo 2555;
- 3 milioni al capitolo 2556;
- 2,5 milioni al capitolo 2557 ».

La metto ai voti.

(È approvata).

Poichè non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Pacini il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto, favorevole, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, con la proposta di emendamento testè approvata

La seduta termina alle ore 20,40.