

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

LIGIOS, relatore alla Commissione.

Onorevoli senatori, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per il 1974 ammonta a complessivi 217.432,5 milioni di cui 34.977,9 in conto capitale (circa 5 miliardi in più rispetto all'esercizio precedente), destinati alla costruzione, ammodernamento ed ampliamento di aeroporti (11 miliardi); alla costruzione della seconda linea della metropolitana di Roma (5 miliardi); a spese di carattere patrimoniale per le gestioni dirette di ferrovie e di servizi di navigazione lacuale (3 miliardi) e a contributi per la costruzione di ferrovie metropolitane (9 miliardi).

Rispetto alle previsioni del bilancio 1973 si ha un aumento di 60 miliardi e 314,2 milioni di cui circa 5 miliardi in conto capitale. Per la parte corrente su circa 55,5 miliardi di aumento nella previsione si può rilevare che 52,624 miliardi sono destinati « all'adeguamento delle sovvenzioni e dei sussidi integrativi per le ferrovie in concessione ».

Alle variazioni testè indicate vanno aggiunti gli accantonamenti riportati nei fondi speciali del Tesoro per futuri oneri legislativi di esclusiva competenza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile: essi ammontano a 6,4 miliardi, di cui 6 in conto capitale.

Ho voluto doverosamente premettere un quadro aritmetico il più possibile sintetico alla mia esposizione, pur nella sentita esigenza di considerazioni più vaste che vadano ben al di là dello schema aritmetico.

Io ritengo che in questa Commissione sia molto sentita l'esigenza di un ampio esame politico dei trasporti nel momento in cui si è ricostituito il quadro politico con la collaborazione delle forze di centro-sinistra; collaborazione senza la quale, dicemmo in questa sede lo scorso anno, ogni indicazione di soluzione dei problemi di fondo di que-

sto settore rischiava di essere quanto meno velleitaria.

Mai come in questo momento è apparsa urgente la necessità di elaborare un politica globale dei trasporti nel nostro Paese.

Lo scarso coordinamento fra la rete ferroviaria dello Stato e gli zoppicanti sistemi secondari di trasporto nelle aree urbane ed industriali più affollate, in cui più grave è il problema dei pendolari; la frammentazione delle competenze e le dannose forme di concorrenza fra diversi settori dei trasporti, perfino all'interno della sfera pubblica; il collasso dei principali aeroporti esploso nello scorso anno e l'inadeguatezza dei loro collegamenti con le rispettive zone di gravitazione; la necessità di partecipare con lo sviluppo dei trasporti al rinnovato impegno meridionalista del Governo; la notevole importanza assunta da taluni problemi locali in conseguenza dell'istituzione delle Regioni e l'urgenza di coordinare le iniziative che esse intendono e debbono assumere in questo settore; le esigenze di carattere internazionale rese più urgenti dalla nostra partecipazione comunitaria, costituiscono altrettanti problemi di fondo che debbono essere affrontati e risolti in una visione globale e coordinata dei trasporti.

Certo a nessuno sfugge che la soluzione di problemi così vasti richiede una particolare volontà e stabilità politica, nonché la maturazione a tutti i livelli, compreso quello sindacale, di una coscienza dei problemi sindacali, che finora è mancata.

Occorre innanzi tutto modificare il quadro istituzionale, accentrando nel Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile tutte le competenze decisionali del settore, eliminando le duplicazioni di competenze e lasciando eventualmente ad altri Ministeri la esecuzione delle infrastrutture decise dal Ministero stesso.

È necessario che aziende come l'ANAS e le ferrovie dello Stato godano di maggiore autonomia e vengano articolate in maniera da operare in concreto collegamento con gli Enti locali e particolarmente con le Regioni, superando metodi e rigidità non più ac-

cettabili in una struttura dello Stato articolata su diversi livelli decisionali, come quella determinatasi con la istituzione delle Regioni.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato merita evidentemente alcune considerazioni particolari in sede di esame del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Anzitutto per la dimensione del suo disavanzo, che per il 1974 è previsto in circa 800 miliardi con un aumento di oltre 115 miliardi rispetto all'esercizio precedente; in secondo luogo per la constatazione che questo deficit è in gran parte dovuto agli oneri di pubblico servizio che le ferrovie dello Stato sopportano e che il Tesoro rimborsa solo in parte.

A parte queste considerazioni di natura contabile, noi riteniamo che le ferrovie dello Stato debbano ampliare e modificare la propria partecipazione allo sviluppo del Paese.

Le tesi, forse non tutte disinteressate, che affidavano al trasporto su rotaia un ruolo del tutto secondario nella società moderna sembrano essere smentite dai fatti e vi è un ritorno sempre più rilevante al trasporto su treno.

Esse hanno tuttavia portato alla perdita di tempo prezioso in termini di espansione e di miglioramento tecnologico, favorendo di conseguenza il disegno autostradale ed il diffondersi dei trasporti privati.

Occorre innanzi tutto accentuare il coordinamento, direi quasi « l'osmosi » fra le linee delle ferrovie dello Stato ed i sistemi di trasporto delle grosse aree metropolitane per favorirne il decongestionamento, nonché un potenziamento dei collegamenti con le Isole per mezzo dei traghetti ferroviari, aumentando anche i punti di imbarco che oggi sono limitati, nel caso almeno delle due grandi Isole.

Le ferrovie dello Stato non possono più avere una partecipazione marginale allo sviluppo delle aree depresse del Mezzogiorno e delle Isole (esempio: la Sardegna centrale) ma debbono anzi costituire uno degli strumenti più validi di attuazione dell'impe-

gno meridionalista che l'attuale Governo anche giorni fa ha voluto riaffermare per mezzo di suoi autorevoli esponenti.

Questo discorso presuppone — lo ripetiamo — una diversa articolazione ed autonomia funzionale dell'Azienda (vi è chi sostiene che essa debba avere una struttura come quella dell'Enel; vi sono altri che sostengono — almeno lo hanno fatto in questa Commissione, lo scorso anno — che si potrebbe iniziare con la creazione di un Consiglio superiore dei trasporti. Il problema era stato portato, almeno così disse il Ministro dei trasporti lo scorso anno, all'attenzione e all'esame del CIPE); postula inoltre un quadro globale del settore dei trasporti e finanziamenti programmati di gran lunga superiore a quelli decisi con recenti provvedimenti dagli organi della programmazione.

Un cenno a parte meritano le ferrovie in concessione. Già da alcuni anni nessuno difende apertamente questo istituto anacronistico. Tuttavia si continuano ad erogare contributi per la gestione di ferrovie che forse sarebbe meglio conservare per il divertimento dei nostri bambini, similmente a quanto avviene nelle varie città dei ragazzi di tutto il mondo. In Sardegna, soprattutto nel centro dell'Isola, abbiamo la dimostrazione concreta dell'inutilità di queste ferrovie in concessione, che negli ultimi 18 anni hanno avuto anche finanziamenti enormi, che vanno al di là del contributo per la gestione. Sono state fatte opere in nessun modo coordinate e inquadrare nell'insieme dello sviluppo dei trasporti, cioè non c'è stata mai la tendenza a modificare quelle strutture ferroviarie che erano state create il secolo scorso per una società che è diversa da quella attuale; quando, nel caso specifico della Sardegna, vi era una società esclusivamente pastorale, concentrata, per ragioni storiche che non è qui il caso di approfondire, nelle zone montuose, nelle zone interne della Sardegna, perchè le zone rivierasche non erano abitate per motivi che vanno dalla malaria alle invasioni barbaresche, e via dicendo.

Negli ultimi diciotto anni sono stati spesi miliardi in modifiche di tracciato e nella costruzione di opere tanto colossali quanto inutili, senza però modificare lo scartamento ridotto. Ebbene dopo tutti questi lavori, dopo gli enormi contributi erogati, nessuno si serve di treni che per percorrere i 54 chilometri che separano Nuoro da Macomer impiegano un'ora e tre quarti!

Mi scuso di questo rilievo del tutto particolare, che mi riprometto, però, di riportare ed integrare in qualche maniera in un ordine del giorno.

Occorre smantellare subito questa struttura inutile, ammodernarla ed adattarla alle attuali prospettive di sviluppo delle comunità del centro della Sardegna, radicalmente mutate dai notevoli interventi dello Stato per lo sviluppo industriale di quelle zone, affidandone la gestione alle ferrovie dello Stato.

Sempre a questo proposito i problemi relativi sono ricorrenti: l'anno scorso, ad esempio, si parlò della concorrenza tra le ferrovie dello Stato e la Circumvesuviana.

Il problema del taglio dei « rami secchi » delle ferrovie oggi va infatti rivisto e inquadrato in una dimensione regionale, oltre che nazionale.

Per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile, giova ricordare i dibattiti che si svolsero in questa Commissione nei primi mesi dell'anno. I problemi di oggi sono gli stessi che si evidenziarono in quella circostanza, pur riconoscendo che la situazione degli aeroporti è meno drammatica di qualche anno fa e di certi momenti dell'anno scorso e che è stato definito qualche provvedimento di una certa rilevanza per la soluzione dei problemi immediati.

Tuttavia resta da fare moltissimo, quasi tutto, particolarmente per quanto riguarda il coordinamento e la delimitazione delle competenze dei diversi Ministeri nel settore dell'aviazione civile. Ciò è stato denunciato da molti commissari in diverse occasioni e anche dallo stesso Ministro dei trasporti in occasione della discussione dell'ultimo bilancio.

Noi abbiamo fiducia che il Governo, in questo rinnovato quadro di collaborazione

politica delle forze di centro-sinistra, saprà impostare i problemi del traffico in modo realistico e coordinato, nell'interesse di tutta la nostra società, che nelle carenze di questo settore trova una delle remore fondamentali al proprio sviluppo armonico ed equilibrato.

Ed è in questo spirito, e con queste osservazioni, che propongo alla Commissione di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per il 1974.

P R E S I D E N T E . La ringrazio, senatore Ligios, per la sua appassionata relazione, che ho vivamente apprezzato, anche se presso la Commissione alla quale prima appartenevo il settore dei servizi sui quali lei ha riferito era più conosciuto per la gravità del disavanzo che non per la funzione fondamentale che esso svolge nell'interesse del Paese. Mi auguro che nella discussione che seguirà possano sorgere elementi illuminanti per il Parlamento e per il Governo onde risolvere almeno alcuni dei difficili problemi di questo ramo dell'Amministrazione.

Detto questo, poichè mi è stato fatto presente *extra moenia*, per così dire, che i componenti della Commissione desiderano avere la possibilità di un maggiore approfondimento dei temi illustrati dal relatore, se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 10,35.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 OTTOBRE 1973

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MARTINELLI

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

S A L E R N O, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974**— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (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 1974 - Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nella seduta del 27 settembre scorso il senatore Ligios ha svolto la sua relazione.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, contrariamente a quanto avveniva alcuni anni orsono, quando la strada aveva preso il sopravvento sulla rotaia, oggi si delinea, viceversa, un ruolo particolarmente in ascesa della ferrovia: ritengo, pertanto, che non è lontano il tempo in cui quest'ultima riprenderà il sopravvento sulle strade, autostrade comprese. È evidente, quindi, che tutto ciò che viene realizzato nel campo delle ferrovie, sia di Stato che in concessione, per potenziarle e ammodernarle tecnologicamente, trova il consenso di quanti credono nel nuovo ruolo di tale mezzo di trasporto, specialmente per quanto attiene alle grandi distanze: infatti, dati i tempi sempre più veloci di marcia dei treni ed il miglioramento degli impianti fissi apportati sulla rete, in questi ultimi anni, anche le merci deperibili, che venivano spedite di preferenza con gli autotreni, hanno oggi maggiore possibilità di giungere in condizioni idonee a destinazione se spedite per ferrovia.

Fatta questa premessa, è però spiacevole dover constatare che il disavanzo del bilancio delle ferrovie dello Stato è aumentato in modo notevole, rispetto a quello dell'esercizio precedente: esso ha raggiunto purtroppo la somma di circa 800 miliardi, che in un momento come l'attuale costituisce indub-

biamente un onere notevole, pur trattandosi di una Azienda a se stante, nel complesso delle spese della pubblica Amministrazione.

Al crescente onere contribuisce, bisogna riconoscerlo, la circostanza che le ferrovie, mentre assolvono notevoli compiti per conto terzi, non ricevono un ricavo corrispondente ai servizi prestati: sarebbe perciò quanto mai auspicabile, anche per la chiarezza del bilancio dello Stato, che questi si accollasse quella parte di disavanzo che impropriamente grava sull'esercizio dell'Azienda, nonché il carico della pensione del personale.

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti in esame prevede un aumento di 60 miliardi e 314 milioni a fronte al precedente esercizio, di cui 55 miliardi e 366 milioni per le spese correnti e 4 miliardi e 955 milioni in conto capitale. L'aumento per le spese correnti è in relazione alla nuova disciplina, che si è determinata nelle funzioni dei dirigenti, e all'adeguamento dei contributi cosiddetti integrativi alle ferrovie secondarie. Complessivamente gli stanziamenti del bilancio del Ministero assommano a 217 miliardi e 432 milioni, di cui 182 miliardi e 454 milioni per la parte corrente e 34 miliardi e 977 milioni per il conto capitale al quale si aggiungono, per altro, 6 miliardi accantonati sul bilancio del Tesoro per provvedimenti legislativi in corso.

Per quanto si riferisce in particolare alla situazione ferroviaria del Mezzogiorno ed al piano decennale di rinnovamento, sul totale degli investimenti effettuati si registra una percentuale pari al 41 per cento, percentuale che — tenuto conto delle gravi lacune esistenti nella rete dello Stato, nel sud (e quindi della necessità di alcune rettifiche di tracciato e di raddoppio di binari, nonché di raccordi tra le varie linee), in modo che essa risulti più organica e costituisca così l'infrastruttura essenziale per la ripresa economica e civile di una vasta zona territoriale della Nazione —, è già di per se stessa inadeguata, anche in considerazione del fatto che rappresenta soltanto l'1 per cento in più di quel minimo del 40 per cento, fissato per legge su tutti gli investimenti da effettuarsi dalla pubblica Amministrazione, nelle regioni meridionali. E tanto più essa appare insufficiente

te, ove si tenga presente che ne beneficiano anche alcune zone dell'Italia centrale, che non dovrebbero invece usufruirne.

Risultano, infatti, impegnati per il Centro-Nord stanziamenti per 385 miliardi e 211 milioni, pari al 59 per cento, mentre per il Centro-Sud vi sono stanziamenti di 271 miliardi e 33 milioni, pari al 41 per cento, di cui poc'anzi ho fatto cenno. Appare dunque evidente che nel suddividere le percentuali fra Centro-Nord e Centro-Sud, non si è tenuto conto del fatto che, in tal modo, si falsifica la realtà del 41 per cento previsto a favore del Mezzogiorno.

Per una precisa valutazione delle percentuali bisognerebbe invece considerarle distintamente per il Nord, il Centro ed il Sud. Si sostiene invece che come il Centro-Nord è costituito anche da alcuni territori a sud di Ancona, così il Centro-Sud debba comprendere anche alcuni territori a sud di Roma, con evidente riferimento a quelle zone incluse nel perimetro territoriale degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno e cioè, nel Lazio, alla Ciociaria e all'Agro pontino: territori gli uni e gli altri che furono impropriamente considerati parte del Mezzogiorno storico e geografico, il quale termina, invece, al Garigliano.

Questo è stato uno degli inconvenienti...

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Veramente lei, che allora era già adulto, mentre io ero un ragazzo, ricorderà che, ai tempi del fascismo, il confine tra la Campania ed il Lazio fu spostato, ed una parte di quella che era Campania (cioè la provincia di Frosinone) divenne Lazio. In definitiva, quindi, una parte del Lazio meridionale dovrebbe considerarsi Mezzogiorno.

C R O L L A L A N Z A. Onorevole Ministro, allorchè avrò sviluppato il mio concetto, si renderà conto più chiaramente di cosa intendo dire. Quanto ella afferma in parte è esatto. L'Agro pontino e la Ciociaria, però, quando venne fondata la Cassa per il Mezzogiorno furono aggregati al perimetro dei suoi interventi, unicamente per ragioni, diciamo pure, elettorali: il primo mini-

stro di essa, non dimentichiamolo, fu infatti l'onorevole Campilli, che aveva allora il suo collegio elettorale proprio in una di quelle provincie. Tale estensione ha costituito in realtà un grave danno per gli investimenti nelle zone depresse del Mezzogiorno, perchè ha indotto logicamente molte aziende industriali a piazzarsi alle porte di Roma, cioè di un grande mercato, danneggiando gravemente la trasformazione fondiaria nell'Agro pontino, che si è venuta a trovare sempre più priva di braccia disponibili. Si tratta di oltre 10 stabilimenti industriali che avrebbero, invece, potuto trovare utile collocamento nel Sud.

Gli stanziamenti pertanto andrebbero, a mio avviso, percentualmente modificati, nel senso che una parte di quelli previsti per alcune zone del Centro e del Nord andrebbero spostati a favore del Mezzogiorno in modo da determinare a suo favore una percentuale superiore al 41 per cento, assicurando in tal modo alle ferrovie dello Stato la possibilità di impiegarvi maggiori mezzi finanziari.

La modifica della suddivisione percentuale degli stanziamenti tra le tre grandi zone tradizionali d'Italia si rende quindi necessaria, anche perchè, almeno per quanto si riferisce all'Agro pontino, le ferrovie dello Stato non hanno più problemi da risolvere. È illogico, quindi, che quella zona pesi a danno della percentuale degli investimenti destinati al Mezzogiorno perchè essa è completa nelle sue attrezzature, mentre il Sud ha bisogno di un maggiore impegno di interventi da parte del Ministero dei trasporti, per le sue esigenze di vita e per il suo migliore collegamento con il resto d'Italia.

Non starò qui a ripetere, onorevole Ministro, cose che ho già detto in occasione dell'esame dei precedenti bilanci, e quindi ad elencare le deficienze ferroviarie tuttora esistenti nel Mezzogiorno, nè starò a ripetere, passando dalle ferrovie dello Stato alle ferrovie secondarie date in concessione, che una parte notevole della rete ferroviaria meridionale è costituita dalle ferrovie calabro-lucane, le quali rappresentano una frammentazione di tronchi, molti dei quali sono veramente rami secchi, mentre centri come Matera e Potenza, per par-

lare della Lucania, sono praticamente tagliati fuori dalle rapide comunicazioni, sia per quanto concerne il collegamento con le altre zone dello stesso Mezzogiorno, sia per quanto concerne il collegamento con l'Italia centrale e settentrionale. Se si pensa che per raggiungere Bari da Matera bisogna servirsi di un tronco di quella ferrovia che è una specie di *decauville*, e che quindi quel capoluogo di provincia si trova ancora in tale condizione di inferiorità, io mi chiedo se sia giusto, mentre il progresso ha portato gli astronauti sulla luna, che permanga una simile situazione. A suo tempo fu nominato un commissario (non so se sia tuttora in carica) per la gestione delle Ferrovie calabro-lucane, con l'impegno di ammodernare quella rete ferroviaria. Egli dovrebbe eliminare i tronchi secchi e trasformare almeno quei tronchi destinati a collegare i centri più importanti della Lucania in ferrovie a scartamento normale, modernamente attrezzate, così come i tempi richiedono.

Altrettanto pessime sono le condizioni in cui si trovano i collegamenti tra la Puglia e Roma attraverso quel budello, con planimetria ed altimetria quanto mai accidentate della Foggia-Caserta, cioè quel tronco intermedio tra la Puglia e la Capitale che è rimasto ad un solo binario, con la conseguenza di tempi più lunghi e maggiore disagio anche tra quella regione ed il versante occidentale della Penisola fino alla riviera ligure; condizione questa tanto più ingiusta, trattandosi di una regione che, mi si consenta di dirlo, può considerarsi all'avanguardia, nel Mezzogiorno, per la sua intraprendenza e per le sue iniziative mercantili.

Ho notato, onorevole Ministro (ed anche a questo proposito sono costretto a ripetere cose da me già dette altre volte), che la maggior parte degli investimenti del piano decennale, sia per quanto concerne i primi che i secondi 700 miliardi, sono stati destinati, nel Sud, unicamente a dare maggiore efficienza alle rotaie ed a migliorare, in genere, gli impianti fissi, per assicurare un maggiore sviluppo di velocità ai treni: però, con i fondi messi a disposizione da quel piano, non è stato realizzato un sol tratto di nuove costruzione per integrare la inadeguata rete

ferroviaria del Mezzogiorno. Pertanto, in attesa del nuovo piano finanziario, sembra più che legittimo che, per le più urgenti esigenze, si faccia ricorso ai 400 miliardi della cosiddetta legge ponte.

Da parte mia e di parecchi colleghi di questa Commissione, infatti, è stata prospettata al suo predecessore, onorevole Ministro, la necessità che parte notevole di quei fondi venga destinata al Sud rallentando, eventualmente, la costruzione del quadruplice binario della linea Firenze-Bologna, ritenuta evidentemente meno urgente, dato che tale opera si limita a far guadagnare soltanto mezz'ora di tempo alle comunicazioni fra Roma e Milano.

Circa poi l'esercizio delle ferrovie devo purtroppo, ancora una volta, lamentare che, all'infuori dei treni rapidi che possono avvantaggiarsi di vetture moderne ed adeguate alle esigenze di progresso della popolazione, gli altri convogli che circolano sulla rete del Mezzogiorno e che lo collegano con il resto d'Italia sono costituiti ancora da materiale vecchio, molte volte in condizioni deplorabili di manutenzione.

Appare quindi, più che giusto il chiedere una equa proporzione nella distribuzione del nuovo materiale rotabile, in modo che non sia sempre il Sud destinato, anche in tale settore, alla parte di « Cenerentola », se effettivamente la politica meridionalista vuole essere una politica organica ed efficiente che inquadri tutte le attività settoriali; in altri termini una politica che non si limiti soltanto all'attività della Cassa per il Mezzogiorno ma che abbracci anche quella dell'amministrazione ordinaria, che finora ha fatto le spese di una simile situazione. La « Cassa », infatti, anche finanziariamente finora è stata sostitutiva, anziché integrativa, dell'amministrazione ordinaria, cioè dei Ministeri tradizionali. È evidente, lo ripeto, che tutto ciò deve una buona volta cessare, altrimenti le giuste critiche che vengono rivolte alla politica meridionalista del Governo avranno nuovo spunto per accentuarsi maggiormente.

Sempre nel campo dell'esercizio delle ferrovie, debbo lamentare, inoltre, l'assoluta insufficienza delle vetture frigo destinate alla

esportazione dei nostri prodotti, la quale è in crescente sviluppo, sia per quanto concerne i mercati del Nord-Italia, che quelli dell'Europa centrale. Ogni anno, purtroppo, durante la campagna vitivinicola e nel corso più intenso dell'esportazione degli ortaggi dobbiamo constatare che i carri frigoriferi delle ferrovie sono inadeguati alle esigenze commerciali della Puglia. Lo stesso ritengo si possa dire per la Campania e la Sicilia, anch'esse esportatrici di speciali prodotti agricoli e di primizie. Come è noto, tanto i prodotti pugliesi che quelli delle suddette altre regioni, come primizie molto richieste, sono in prevalenza diretti a Monaco, che costituisce poi il centro del loro smistamento in tutta l'Europa occidentale e in parte anche nell'Europa orientale.

Infine, onorevole Ministro, oltre alla raccomandazione di un adeguato aumento del numero dei carri frigoriferi, desidero farle presente anche l'esigenza che, almeno ad alcuni treni, come, ad esempio, il rapido che parte alle 8,30 da Bari per Roma, sia agganciata la vettura ristorante. Noi purtroppo siamo sempre considerati per i servizi pubblici su un piano d'inferiorità rispetto all'Italia settentrionale. Se le vetture ristorante dei treni diretti verso il Nord registrano maggiori frequenze di viaggiatori, ciò non può costituire motivo per giustificare le carenze che si riscontrano per tale servizio al Sud.

Lo stesso discorso vale per le vetture letto, anch'esse insufficienti su alcune linee del Mezzogiorno. Ad esempio, diventa sempre più un problema trovare un posto singolo nelle vetture in partenza da Roma per la Puglia. Anche prenotando molti giorni prima, spesso non si trova posto. L'Amministrazione delle ferrovie si è resa conto di tale insufficienza e solo in alcuni giorni aggiunge una seconda vettura, mentre, dato il costante incremento dei viaggiatori, occorrerebbe che tale aggiunta fosse permanente.

Onorevole Ministro, io ho terminato. Prima, però, di concludere desidero fare un brevissimo accenno al settore dell'aviazione civile, pregandola di considerare in modo particolare — nel valutare responsabilmente i risultati e le segnalazioni della speciale Commissione di indagine, nominata dal suo Di-

castero per accertare anche in conseguenza delle reiterate proteste dei piloti le condizioni in cui si trovano gli aeroporti italiani (alcuni dei quali non offrono alcuna garanzia di sicurezza tanto per il decollo che per l'atterraggio) — la situazione dell'aeroporto di Bari Palese i cui lavori, per la sua messa in efficienza di piena agibilità e sicurezza, anche per la lungaggine delle pratiche burocratiche e la scarsità dei finanziamenti, procedono con un rallentatore che dura da anni.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono io, in questo caso, che che prego lei: mi faccia approvare il disegno di legge relativo. Soltanto così potremo affrontare e risolvere tutti i problemi del settore.

C R O L L A L A N Z A. Per quanto riguarda me e tutti i colleghi di questa Commissione posso assicurarle che noi saremo solleciti ad approvare il disegno di legge, allorchè sarà sottoposto al nostro esame. Le raccomando, a mia volta, però, non appena il Senato avrà approvato il provvedimento legislativo di finanziamento dei vari aeroporti, di dare ampia ed adeguata esecuzione a quanto per Bari è stato proposto, come urgente ed indispensabile, dai suoi stessi funzionari.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo.

C R O L L A L A N Z A. Non mi rimane allora che ringraziarla.

P R E S I D E N T E. Per quanto riguarda il disegno di legge n. 882, concernente provvedimenti urgenti per gli aeroporti, al quale hanno fatto riferimento l'onorevole Ministro ed il senatore Crollalanza, desidero far presente che mi è stato comunicato che, avendo l'Assemblea un programma di lavoro piuttosto intenso, la possibilità che sia messo presto all'ordine del giorno risulta alquanto remota. È stata prospettata pertanto l'ipotesi — questo io l'ho saputo, per così dire, *extra moenia* — di chiedere che il disegno di legge, già assegnato in sede referente, venga invece deferito alla competenza della nostra

Commissione in sede deliberante. Se questa iniziativa dovesse realizzarsi, potremmo al più presto metterlo in discussione ed approvarlo.

MADERCHI. Non mi pare possibile che un disegno di legge, per quanto urgente, che riveste però una notevolissima importanza non solo per l'entità dello stanziamento previsto (220 miliardi) ma soprattutto perchè riguarda la sicurezza di quanti usano il mezzo aereo — sicurezza che lo Stato italiano non è in grado invece di garantire — venga discusso nel chiuso di una Commissione, quindi senza la partecipazione consapevole di tutti i senatori, e non piuttosto dall'Assemblea!

PRESIDENTE. Io mi sono semplicemente limitato a dare la notizia. La decisione in merito, per altro, non dipende da noi: è l'Assemblea che eventualmente dovrebbe spossessarsi di questo suo diritto rimettendolo a noi.

Desidero inoltre far presente che, se è vero che non tutta l'importanza di un provvedimento sta nella cifra della spesa, è altrettanto vero che la dimensione di quest'ultima ha pure una sua rilevanza. Pertanto, secondo un criterio seguito dalla Presidenza del Senato, un provvedimento, quando supera i 50 miliardi di spesa dovrebbe, per questo solo fatto, essere deliberato dall'Assemblea. Affermato, però, questo principio, posso esibire un elenco di eccezioni.

MADERCHI. Se l'Assemblea decidesse di spossessarsi del suo diritto, come diceva l'onorevole Presidente, noi saremmo obbligati ad accettare questa sua decisione?

PRESIDENTE. Dovremmo renderci noi promotori della relativa richiesta, su iniziativa di un quinto della Commissione o del Governo, e chiedere nuovamente che il disegno di legge sia esaminato e votato dall'Assemblea.

MADERCHI. Preciso che ove l'Assemblea decidesse di restituire alla Commissione il disegno di legge in sede deliberante,

il mio Gruppo non accoglierebbe favorevolmente tale decisione.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ho preso vari contatti in ordine al disegno di legge in questione e posso, pertanto, confermare quanto è stato fatto presente dall'onorevole Presidente. Il provvedimento, peraltro, non è — per così dire — una mia creatura, come la riforma tributaria, perciò non vi sono motivi particolari, di carattere personale che mi spingono a volerne accelerare l'approvazione. Desidero, tuttavia, richiamare l'attenzione del senatore Maderchi sul fatto che esso è stato presentato nel dicembre dello scorso anno. I piloti, inoltre, hanno comunicato che tra breve, si rifiuteranno di atterrare — ed hanno pienamente ragione — in alcuni aeroporti, in quanto privi delle attrezzature necessarie, per evitare disastri del tipo di quello di Punta Raisi. Pertanto, se l'Assemblea rinvierà alle calende greche la discussione del disegno di legge n. 882 sarà necessario approvarlo in Commissione.

Si tratta, d'altra parte, di un disegno di legge che non ha un particolare significato politico, per cui non comprendo le ragioni dell'opposizione dei senatori del Gruppo comunista a che se ne affronti la discussione in Commissione. Se fossero contrari alla spesa, sarebbe un'altra questione, perchè si tratterebbe di una scelta politica, ma questo non mi risulta.

MADERCHI. È l'onorevole La Malfa ad esser contrario.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Non è vero. Avendo, infatti, l'onorevole La Malfa concordato con l'onorevole Gioia di sollecitare la discussione al Senato del disegno di legge in questione, è evidente, il suo assenso a che l'iter proceda celermente. In verità, fino a questo momento, non sapevo che vi fossero partiti politici che avrebbero potuto sollevare eccezioni sull'esigenza di questa spesa globale per gli aeroporti. S'intende che non mi stupirei se un partito o un parlamentare, nell'ambito della spesa, ritenesse che certi denari dovessero

essere impiegati per un aeroporto piuttosto che per un altro, per certe strutture piuttosto che per altre. Questa è — ripeto — una altra questione.

MADERCHI. Questi sono i problemi politici. C'è un rapporto, il rapporto della Commissione ministeriale presieduta dal colonnello Lino al quale ci dovremmo tutti attenere: esiste in questo caso tale corrispondenza? Noi riteniamo di no e pertanto vogliamo che se ne discuta in Assemblea.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Questo naturalmente è un vostro diritto. Se però l'Assemblea non sarà — come sembra — in condizione di metterlo presto all'ordine del giorno, vi assumete anche la responsabilità di quello che potrebbe accadere.

MADERCHI. Questa responsabilità se la assumerà il Presidente dell'Assemblea.

CROLLALANZA. Ma intanto si ferma l'attività di navigazione aerea in molti aeroporti.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Non riesco a capire che differenza vi sia, specialmente per un partito così importante e così dotato di mezzi propagandistici come il suo, senatore Maderchi, tra il far conoscere il proprio pensiero, le proprie riserve, le proprie opposizioni su certe scelte nell'ambito della spesa generale, in Commissione, e il farli conoscere in Assemblea. Potrei capirlo se fosse contrario al provvedimento; ma, poichè è favorevole, non riesco proprio a comprendere — lo ripeto — il motivo per il quale si oppone a che venga discusso in Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, sono stato io che ho acceso la scintilla di questa discussione. Ritengo, però, che i colleghi potrebbero accettare questa mia proposta: nell'ordine del giorno di domani mattina, a fine seduta, vorrei essere autorizzato ad includere la richiesta di deferimento alla nostra Commissione, in sede deliberante, del

disegno di legge n. 882. Se non vi sarà unanimità nella richiesta, sarà l'Assemblea a provvedere. In questo modo avremo anche a disposizione un'intera giornata per riflettere.

Poichè non si fanno osservazioni, resta così stabilito.

PREMOLI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, non farò un esame particolare del bilancio in discussione, perchè devo confessare che l'ho scorso in fretta dati i molti impegni che ho con la Commissione igiene e sanità. L'ho esaminato però nelle sue linee generali e devo dire che si tratta di un bilancio malinconico, anche se la colpa non è certamente del Ministro, nè del precedente Governo di centro-destra!

Quello che ha testè detto il collega Crollanza è veramente spaventoso. Il fatto, ad esempio, che il disavanzo delle ferrovie sia cresciuto in modo così pauroso ci deve portare, onorevole Ministro, ed io mi auguro che lei la realizzi, a compiere, un giorno, una indagine ed una verifica scientifica di quelli che sono i bisogni delle correnti di traffico senza più rimettersi ad impressioni generali.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Li conosciamo benissimo, abbiamo interi volumi in materia. Il fatto è che non si possono fare scelte razionali per le ragioni che lei sa.

PREMOLI. Per la verità, anch'io mi sono occupato di tale questione. Ora, circa una ventina di anni fa, se non erro, fu nominata una Commissione, presieduta dall'onorevole Nenni, che avrebbe dovuto rivedere la situazione dell'Amministrazione ferroviaria. Il tema primo di questa Commissione era costituito dalla necessità di una salutare potatura dei famosi rami secchi. Mi pare sia indubbio, infatti, che l'Italia abbia la rete ferroviaria più lunga d'Europa, naturalmente in proporzione al territorio che la rete stessa occupa. Ora, tutti sappiamo che i rami secchi rappresentano un fatale e pesantissimo disavanzo, con una carica di moltiplicatore enorme. Ciò malgrado, a quanto mi risulta, non è stato tagliato neppure un ramo oppure ne sono stati tagliati pochissi-

mi: uno è stato salvato perchè c'era il tal paese che aveva l'ambizione di avere la ferrovia alla porta; un altro è stato salvato perchè faceva paesaggio, come, ad esempio, i trenini delle valli trentine...

PRESIDENTE. E battiamoci tutti il petto, collega Premoli!

PREMOLI. Non volevo fare alcuna polemica, onorevole Presidente. Questa, comunque, è una spesa che ricade su tutti noi in modo pauroso ed il bilancio non può fermarsi ad una fredda fotografia e congelare una situazione senza avere una carica rivoluzionaria, nel senso di voler porre un'alternativa a questo sistema.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. In questo caso non è così!

PREMOLI. In questo caso non lo so. Ad ogni modo, onorevole Ministro, mi pare che lei in una delle sue saggissime dichiarazioni abbia detto che bisognava rivedere e ritoccare le tariffe ferroviarie, porre fine allo scandalo dei troppi « portoghesi » che viaggiano sui nostri treni (e sempre in prima classe) e diminuire i biglietti ferroviari a tariffa ridotta. Ora io le accenno ad uno scandalo nello scandalo (e quanto dirò credo non dispiacerà ai colleghi comunisti) che si sta perpetuando da decenni: cioè mentre gli ufficiali in congedo godono di una certa riduzione, ciò non avviene per i militari di truppa. Se uno è stato in prima linea con il grado di soldato paga il biglietto intero di seconda classe, mentre l'ufficiale...

PRESIDENTE. Si tratta di ex combattenti?

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. No, non si tratta di ex combattenti; si tratta di privilegi ingiustificati, residuo della politica del vecchio regime, ed è una vera pazzia continuare a mantenerli. Però, è il Parlamento che mi deve aiutare ad abolirli.

PREMOLI. Ora io ritengo che questo sia un criterio da abolire o, quanto meno, bisogna mettere tutti in grado...

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. No, per carità! Se diamo la stessa agevolazione anche ai soldati in congedo, viaggeremo tutti gratis!

PREMOLI. Togliamo, allora, questo beneficio agli ufficiali.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Certo.

PREMOLI. Il primo problema quindi, a mio giudizio, è questo: una verifica delle correnti di traffico che sia scientifica e non approssimativa per evitare di commettere nuovi errori. Il secondo problema consiste nell'avere la reale volontà, verificato il disavanzo economico dei rami secchi, di giungere ad una salutare potatura di tali rami e, la dove l'indagine concordi, ad una sostituzione del treno con linee automobilistiche, perchè il prestigio della stazione ferroviaria per la città capoluogo di provincia, eccetera, rientra tra le tante cose barocche italiane che, a mio giudizio, vanno rivedute.

Un'altra cosa che desidero sottolineare, sempre a proposito di prestigio, è la seguente: noi abbiamo commesso di recente due grandissimi errori. Il primo è quello di aver varato, una ventina di anni fa, due navi che oggi sono in disarmo, la Raffaello e la Michelangelo, per le quali è stato impiegato denaro dello Stato.

MADERCHI. Affondiamole, come dice l'onorevole La Malfa!

PREMOLI. Non sono l'onorevole La Malfa. Devo però dire che, effettivamente, è stato commesso un errore di mancata verifica: nel 1950 si poteva intuire che la gente andasse in America o in Australia usando prevalentemente il mezzo aereo piuttosto che dondolandosi 10, 15 o 20 giorni fra i lussi della Raffaello e della Michelangelo, realizzate, come dicevo, con denaro dello Stato.

Più recentemente, poi, lo stesso errore è stato commesso con l'acquisto dei Jumbo. Tutti i piloti di questi aerei dichiarano che l'Italia, per rincorrere il prestigio della Svizzera, dell'Inghilterra, eccetera, ha comperato questi apparecchi che sono nati vecchi e che sono costosissimi, sia come acquisto che come gestione. Essi, inoltre, sono anche superati, ad esempio, dai DC-10, che sono più moderni e più economici, hanno un costo di gestione inferiore del 15 per cento ed un numero di posti per i viaggiatori di occupazione quasi totale: si vedano le linee servite dai DC-10 per l'Australia, eccetera. Ora i Jumbo, se non erro, costano 22 miliardi di lire ognuno e, come ho già detto, i piloti concordemente affermano che è stato un errore acquistarli. È vero che è un errore che hanno commesso anche altri Paesi, ma questo non giustifica il fatto che l'abbiamo commesso noi! Potevamo veramente avere il prestigio di non averlo commesso, e siccome anche in questo caso la linea di bandiera è sovvenzionata dallo Stato, questo è un errore da non commettere più in futuro. E, se i dirigenti della linea di bandiera vorranno seguire le direttive che darà lo Stato o se lo Stato stesso sarà meno incautamente generoso a questo riguardo, entrambi faranno, a mio giudizio, un'opera saggia. Concludendo, auspico quindi che le spese per le installazioni aeroportuali, che in Italia sono carenti, prive di quei dispositivi di sicurezza richiesti in ogni Paese civile, siano considerate come prioritarie e che vi evitino nel contempo quelle spese di falso prestigio cui ho fatto prima riferimento, che ci hanno fatto sperperare denaro dello Stato, che è denaro di tutti.

S G H E R R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, confesso di avere letto con molta attenzione il testo dei dibattiti che si sono svolti in questa Commissione ed alla Commissione trasporti dell'altro ramo del Parlamento sui precedenti bilanci dei trasporti e dell'aviazione civile, e sono rimasto colpito dal dover constatare che in quasi tutti emergeva con chiarezza ed evidenza la situazione di crisi in cui si è trovato da sempre questo impor-

tantissimo settore della vita del Paese. Il quadro complessivo che risulta dalle relazioni e dai singoli interventi è infatti caratterizzato in questo settore da una politica fatta — non credo di esagerare — alla giornata, fondata su interventi parziali, settoriali, disorganici, spesso dettati da avvenimenti luttuosi, come quelli verificatisi in particolare nel campo dell'aviazione civile: una politica cioè priva di precise, rigorose priorità e soprattutto di qualsiasi legame con i problemi posti dalla crescita del Paese, dalla quale scaturisce invece la necessità di inserire i trasporti nella realtà viva ed operante della Nazione, come è stato affermato anche nella relazione che accompagna lo stato di previsione in esame.

Esistono infatti in questo settore problemi veramente acuti e drammatici, come quelli — tanto per citare alcuni esempi — del caos del traffico, dei pendolari, dello stato degli aeroporti e dell'assistenza al volo.

Molti di questi interventi si guardano bene, però, dall'affrontare le cause vere e profonde, le responsabilità politiche che hanno determinato l'attuale stato di crisi in cui versa il settore dei trasporti e dell'aviazione civile; e tutto ciò non è avvenuto e non avviene a caso. Offenderei la vostra intelligenza e la vostra coscienza politica se solo pensassi che le cose nel nostro Paese e in queste aule avvengono a caso: la verità è che la linea di politica generale ed economica portata avanti in tutti questi anni dai governi che hanno diretto il Paese ha subordinato — bisogna dirlo chiaramente — la politica dei trasporti e dell'aviazione civile a scelte di tipo economico fondate sull'accenramento, fino alla congestione in determinate zone. In questo quadro si è sacrificata l'efficienza dell'intero sistema economico e si è avuto uno sviluppo sproporzionato della rete autostradale in Italia, e del trasporto privato che ha messo in crisi quello pubblico, per cui ora — diciamolo francamente — si annaspa nel disordine e nell'inefficienza (per non parlare poi della crisi che investe altri settori decisivi del Paese, come l'agricoltura e il Mezzogiorno, che peraltro non sono oggetto dell'odierna discussione).

Non intendo comunque soffermarmi più a lungo su tali aspetti, che del resto sono stati già trattati in altre occasioni e in modo più autorevole di quanto non possa fare io, dai colleghi del Mezzogiorno; nè intendo ripetere, dato che non voglio tediare nessuno, analisi e denunce drammatiche che, nel campo dei trasporti e dell'aviazione civile, sono state fatte in numerosi rapporti, dell'ultimo dei quali (il cosiddetto rapporto Lino) non si conoscono per altro, onorevole Ministro, neppure le conclusioni.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per la verità, quando è stato fatto il rapporto Lino io non ero Ministro dei trasporti ma Presidente della Commissione bilancio della Camera. Non vedo, comunque, quali misteri vi possano essere al riguardo. Se lei, pertanto, vuole conoscere quelle conclusioni, non ho alcuna difficoltà a metterle a sua disposizione.

C E B R E L L I. Non si comprende in effetti per quale motivo ci siano stati consegnati gli atti della Commissione Lino, ma non le conclusioni.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È evidente che io non posso sapere quello che è avvenuto quando mi occupavo di altri problemi. Ad ogni modo, ripeto, chiedetemi tutto quello che volete ed io ve lo farò mettere a disposizione.

C E B R E L L I. Ma noi siamo costretti a colloquiare con lei perchè, in questo momento, il Ministro dei trasporti è lei.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non intendevo scindere le mie responsabilità, ma solo far presente che ignoravo questo fatto.

S G H E R R I. Bisogna riconoscere, dunque, che quanto è avvenuto nel settore dei trasporti e dell'aviazione civile non è accaduto — lo ripeto — per fatalità: esso è anche, e prima di tutto, frutto e conseguenza di una linea politica e di scelte economiche che con l'esperienza si sono rivelate sbagliate.

Ora, dall'analisi della realtà e della crisi che investe il settore la prima constatazione che emerge è quella della necessità, per stare nel tema, di cambiare rotta; di una nuova politica, di riforme, di scelte democratiche nel complesso della programmazione economica. Noi sappiamo peraltro che non si può avere tutto e subito: non l'abbiamo mai chiesto e ci guardiamo bene dal farlo ora. Si operi pure con gradualità e con accortezza, quindi, ma si segua davvero una politica nuova, si apra davvero una pagina nuova che corrisponda agli interessi del Paese, tenendo conto della realtà e dei problemi che emergono, nonchè della necessità di un colloquio, di un coordinamento, di un impegno stretto con le Regioni. La nostra sensazione, e la nostra viva preoccupazione, è invece che, nonostante che tante e quasi unanimi siano le denunce e le constatazioni della crisi in atto nel campo dei trasporti e dell'aviazione civile e nonostante che numerose siano anche le istanze perchè qualcosa di nuovo si verifichi nel settore, tutto continui più o meno come prima. E non si venga poi a ripetere che ogni iniziativa viene bloccata dalla mentalità burocratica, dall'incomprensione e dall'incapacità dei Ministeri, anche se questo è un problema serio, che esiste e che va parimenti affrontato. Ma io vorrei dire che il problema non è tanto quello di guardare indietro, di soffermarsi sul passato, perchè, di fronte alla crisi che attraversa questo importante settore, a me pare che il fatto interessante e nuovo che emerge dai dibattiti, dalle inchieste e dalla trattazione sulla stampa di questo problema sia la diffusa consapevolezza e la coscienza della necessità di una nuova politica globale nel campo dei trasporti e dell'aviazione civile. Il problema più importante ed urgente, oserei dire, è quello di sapere perchè questa nuova politica non si inizia, sia pure gradualmente, a realizzare. È necessario, quindi, individuare le scelte ed i cambiamenti da fare e le misure da prendere perchè questo avvenga ed avvenga quanto prima, perchè la situazione è grave e pesante ed il tempo a disposizione — di ciò dobbiamo avere coscienza — è poco se vogliamo intervenire al momento giusto per iniziare a mo-

dificare seriamente la situazione nel campo dei trasporti e dell'aviazione civile.

Altri colleghi del mio Gruppo parleranno più autorevolmente dei trasporti; io vorrei rapidamente soffermarmi su alcuni problemi dell'aviazione civile, problemi del resto già noti, il che mi risparmia un'ampia e dettagliata trattazione.

Prima di tutto credo sia da rilevare come la politica dei trasporti non possa continuare ad essere contrastata e — mi consenta di dirlo, onorevole Ministro — caotica competenza di più Ministeri, con le clamorose e dannose conseguenze che tutti conosciamo.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non è certo colpa mia! Pensi, senatore Sgherri, che esiste una grossa assurdità, una cosa paradossale, cui non è neppure difficile rimediare, ed è questa: del codice della strada e dei problemi connessi, anziché occuparsi il Ministero dei trasporti, si occupa il Ministero dei lavori pubblici. Indubbiamente è un assurdo. Però, se non aiutate anche voi a correggere tutto questo con provvedimenti legislativi, non posso far nulla, ed io, che sono il Ministro dei trasporti, verrò ancora a sapere indirettamente quello che si decide in ordine alle strade in un Ministero diverso.

M A D E R C H I. Fino ad oggi è mancata l'iniziativa dei Ministri; speriamo che ci sia adesso.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vi prego di considerare che il Ministro dei trasporti può non riuscire a far approvare il disegno di legge dal Consiglio dei ministri perché, ovviamente, la burocrazia del Ministero dei lavori pubblici farebbe pressione sul proprio Ministro, che lo terrebbe fermo. Un provvedimento d'iniziativa parlamentare, passa, invece, molto rapidamente. È una cosa talmente logica!

S G H E R R I. Mettiamoci pure d'accordo. Però, onorevole Ministro, bisogna pur riconoscere quanto sia amaro che la burocrazia riesca a determinare una mancanza

di iniziative e di volontà politica da parte dei Ministri e del Governo, senza con questo voler tirare conclusioni globali!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Succede in tutte le migliori famiglie del mondo, dagli Stati Uniti alla Russia.

S G H E R R I. Sì, però la teoria del « mal comune mezzo gaudio » lasciamola agli altri e cerchiamo di non sposarla.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Certamente! Difatti, io ho chiesto il vostro aiuto.

S G H E R R I. E noi siamo anche disponibili. Però questa necessità di coordinamento di tutta la politica dei trasporti diventa sempre più urgente. Ma mi permetto di dire che altrettanto urgente e necessario è che questo avvenga all'interno del Ministero dei trasporti e che ci si avvii veramente al superamento della netta separazione che ancora oggi esiste tra i settori fondamentali dei trasporti e dell'aviazione civile. Al riguardo si entra più direttamente nelle possibilità operative e decisionali del Ministero. Ora, è abbastanza evidente l'assurdo che ancora esista un « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile »; questa separazione netta lei sa meglio di me, onorevole Ministro, quante incongruenze e dissonanze crea in tutta la politica dei trasporti.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono anch'io contrario al « e dell'aviazione civile ». È un'appendice ridicola perché l'aviazione civile appartiene ai trasporti. Il Ministero, quindi, dovrebbe continuare a chiamarsi come una volta « Ministero dei trasporti ».

S G H E R R I. Ora, se la burocrazia influirà su di lei anche per impedirle questo, vuol dire che anche in merito a ciò verrà presa un'iniziativa da parte del Senato.

D'altra parte, noi sappiamo che oggi, nel mondo moderno, il trasporto aereo è una cosa sempre più importante e in pieno sviluppo, e non significa fare delle facili profezie prevedere il valore sempre più rilevante che il trasporto aereo avrà nel futuro. Questo è particolarmente valido per il nostro Paese, che per la sua posizione geografica, per questo legame che ha con più continenti, ha una possibilità notevole di sviluppo nel settore del trasporto aereo.

Ma da tutto questo, a parer nostro, discende la necessità di garantire il volo in condizione normali di sicurezza, di far sì che l'assistenza in volo e le attrezzature aeroportuali possano essere garantite anche nel nostro Paese, come avviene in tutti i Paesi civili. In conclusione, nei nostri aeroporti bisogna assicurare le attrezzature, che per ora mancano, garantire il pilotaggio degli aeromobili in condizioni di sicurezza, assicurare assieme alle Regioni raccordi e servizi ferroviari ed autostradali per i passeggeri e le merci, raccordi e servizi tra gli aeroporti e le città oggi fortemente carenti, come la diretta esperienza di ciascuno di noi può dimostrare.

Ritengo altresì che bisogna porre fine all'attuale gestione dei vari servizi aeroportuali, oggi dispersi ed effettuati da miriadi di società, con le conseguenze penose per il servizio che tutti conosciamo. Bisogna arrivare ad unificare servizi ed appalti per garantire una più efficiente e democratica gestione aeroportuale, facendo anche tesoro — come ci insegna il rapporto Lino — di esperienze e di risultati raggiunti in questo campo da altri Paesi.

Ora, il traffico aereo, come tutti sappiamo, nel nostro Paese si svolge su un'area aeroportuale di 36 aeroporti ed altri ne dovrebbero essere costruiti (e noi conosciamo lo stato, il funzionamento e le condizioni gravi e preoccupanti in cui si trovano molti di questi aeroporti), mentre grandi e moderni Paesi europei sono ben lontani dall'averne una simile proliferazione.

Credo, quindi, che da tutto ciò discenda la necessità di valutare seriamente, di concerto anche con le Regioni, se e come sia

possibile operare una concentrazione del traffico aereo in determinati punti essenziali del territorio nazionale, avendo presente una visione globale di tutti i problemi propri del trasporto nelle sue varie forme (terrestri, marittime ed aeree), dei problemi che nascono dalle aree territoriali, dagli insediamenti urbanistici, dai piani di assetto e di sviluppo dei territori elaborati dalle Regioni, ed infine anche dei problemi, così attuali, connessi all'inquinamento atmosferico ed alla rumorosità. Credo che il numero dei problemi non ci debba far dimenticare quanto siano gravi e nel contempo urgenti e, sotto certi aspetti, quanto alcuni di essi siano drammatici. E dobbiamo rilevare che per essere affrontati questi problemi richiedono una precisa e ferma volontà politica che rifiuti — cosa che non è avvenuta fino ad oggi — le gravi sconnessioni esistenti nel campo dei trasporti, onorevole Ministro, che non acceda ad una politica del vivere alla giornata e di interventi ispirati a rattoppi parziali, a localismi dannosi. Tutte cose, tra l'altro, che portano alla dispersione della spesa, come è avvenuto, almeno in gran parte, fino ad oggi.

Io credo che non ci possiamo nascondere la drammatica eredità che questo Governo raccoglie anche in questo campo. Noi siamo consapevoli che i guasti prodotti sono tanti e profondi, ma tutto ciò non fa che sottolineare l'esigenza che, sia pure con gradualità, si cambi decisamente politica, si imbocchi una nuova rotta nel campo dei trasporti e dell'aviazione civile. Ed è per questo che l'impegno del nostro Gruppo sarà ampio e permanente. È proprio per questo fine, per iniziare, sia pure gradualmente, una nuova politica nel campo dell'aviazione civile, che riteniamo quanto mai urgente e necessaria l'elaborazione, da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (con l'augurio che si chiami rapidamente solo Ministero dei trasporti), di un piano di sviluppo organico, rigoroso, con precise priorità di tutto il sistema dell'aviazione civile, di un piano che dovrebbe essere deciso e coordinato d'intesa con le Regioni.

Per questo motivo il nostro Gruppo sottopone all'attenzione e alla considerazione dell'onorevole Ministro e dei colleghi l'ordine del giorno del quale do lettura: « La situazione esistente nell'aviazione civile è, come dimostra anche la relazione della Commissione, di una evidente e drammatica realtà. A questa drammatica realtà non si può rispondere con una politica alla giornata, fondata su interventi sporadici, settoriali, spesso dettati o influenzati da tragici avvenimenti, politica che tra l'altro porta inevitabilmente ad una dispersione della spesa. Oggi, in questa situazione, è giunto il momento in cui ci troviamo nella necessità di compiere scelte difficili, ma indilazionabili, in una visione europea e mondiale del settore, tenendo conto delle priorità di investimenti e di riforme che impone la grave situazione del Paese. Ciò può avvenire correttamente e giustamente solo attraverso un piano di sviluppo organico, rigoroso, con precise priorità di tutto il sistema dell'aviazione civile, deciso e coordinato d'intesa con le Regioni; piano che tenga conto e che si armonizzi ai problemi relativi all'assetto e allo sviluppo dei territori, che contenga uno specifico riferimento all'attrezzatura dell'assistenza al volo, ad una nuova disciplina dell'intera ed importante materia, con il suo trasferimento al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; piano al quale subordinare ogni altra decisione e scelta in questo settore.

A tale scopo è impegnato il Ministero di trasporti e dell'aviazione civile a presentare, di concerto con le Regioni, il piano entro un anno ».

Noi riteniamo che questa sia una esigenza, una necessità, al fine di avere, anche in questo settore, una politica programmata, di lungo respiro, che si armonizzi con i problemi e con le necessità generali del Paese.

M A D E R C H I . Il bilancio dei trasporti, onorevole Presidente e onorevole Ministro, è uno dei classici bilanci detti della spesa; un bilancio, cioè, che dovrebbe, sul piano delle infrastrutture, compiere degli investimenti notevoli. Certamente non è im-

putabile, nella sua veste di Ministro dei trasporti, all'attuale Ministro quanto adesso dirò, anche se come membro del Governo l'attuale Ministro dei trasporti ha delle responsabilità avendo partecipato a quasi tutti i Governi che si sono succeduti nel nostro Paese. Il bilancio dei trasporti, infatti, è quello che nel campo dei residui passivi presenta le maggiori somme: circa 1.500 miliardi di residui passivi! Si tratta di una somma enorme che, se si va ad analizzare come si è venuta a formare, ci fa capire le lagnanze, le agitazioni, le lamentele, lo scontento fortissimo che esiste in gran parte del Paese per l'incapacità del nostro sistema di trasporti di assicurare condizioni accettabili non soltanto ai pendolari, agli studenti, non soltanto a coloro che sono costretti quotidianamente a prendere il mezzo di trasporto, ma a tutti i cittadini che devono ricorrere ad uno qualsiasi dei sistemi di trasporto. Perché se si prendono i traghetti, non c'è posto; se si prende il treno, si rimane in piedi; se si prende l'aereo, non si è sicuri di arrivare e quando si arriva si resta magari in aria per ore in attesa che le piste siano libere!

Come dicevo, la formazione di questa enorme massa di residui passivi si è andata costituendo perché non è stata compiuta una serie di spese, di investimenti estremamente importanti. Si lamentava il collega Crollalanza della situazione esistente nel Meridione. Come non lamentarsi? Basta andare da Napoli in giù per rendersi conto di quello che accade nel campo delle ferrovie, delle strade, degli altri sistemi di trasporto.

Le famose Ferrovie calabro-lucane, che interessano una zona ampia, importante della nostra penisola, fra le più bisognose di interventi migliorativi delle condizioni di vita delle popolazioni, dovevano ricevere dei contributi. Il capitolo n. 8006 porta come residuo passivo una somma considerevole: 13.795.871.980 lire. Perché non si sono spesi? Forse perché le ferrovie calabro-lucane sono ormai giunte ad uno stato considerato ottimale e non c'è più bisogno di intervenire? Perché non erogano le sovvenzioni ed i contributi decisi dal Parlamento e che il

Governo, contro tali decisioni, ha ritenuto di non dover spendere?

Se continuiamo a fare questo discorso, onorevole Ministro, ci accorgiamo che abbiamo situazioni analoghe anche in altre zone del nostro Paese: a Napoli, per esempio, per la Circumvesuviana (capitolo 8036) 10.180.094.000 lire non sono stati erogati. La Circumvesuviana è forse una ferrovia modello, è la monorotaia di Tokio? Non credo.

Ma fino adesso abbiamo parlato di ferrovie secondarie o in concessione. Se andiamo a vedere, invece, quale è stata la politica che è stata fatta sulle linee ferroviarie gestite direttamente, per esempio: capitolo 5092 — spese di carattere patrimoniale della gestione diretta delle ferrovie — ci accorgiamo anche qui che c'è una situazione estremamente carente, da Roma in giù, in tutto il Meridione: non sono stati spesi 6.117.480.514 lire. E si può andare avanti nelle constatazioni scoprendo che per sovvenzioni a ferrovie non sono stati spesi 24.795 milioni e per sussidi integrativi di esercizio di linee non sono stati spesi 7.188 milioni, determinando quindi, onorevole Ministro (speriamo che con la sua presenza al Ministero dei trasporti le cose possano cambiare), una situazione estremamente difficile e grave, perchè l'intero sistema dei trasporti del nostro Paese oggi è in crisi gravissima. I piloti minacciano di non atterrare più in venti aeroporti, e hanno ragione a nostro parere, ma più di loro abbiamo ragione noi che lo stiamo dicendo per lo meno da dieci anni, prima ancora che se ne accorgessero gli stessi piloti! Comunque, se i piloti non mettessero in atto quella che potrebbe essere considerata una minaccia certamente dimostrerebbero di non avere abbastanza senso civico, perchè atterrando su quegli aeroporti definiti pericolosi espongono a rischio la vita degli utenti di quel mezzo di trasporto. Questa è la verità! Occorre intervenire rapidamente, non si può consentire che le cose rimangano ancora in questo stato. Lei, onorevole Ministro, mi dirà: allora mi approvi subito, in sede deliberante, il disegno di legge n. 882, al quale ci si riferiva prima! Nossignore, io voglio che

quel disegno di legge venga discusso davanti a tutto il Senato, perchè non posso fare il discorso che a lei è caro, cioè di mangiare il carciofo foglia per foglia: io voglio fare un discorso che sia intanto accusatorio nei confronti di coloro che non hanno provveduto precedentemente...

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma lei può accusare finchè vuole, però non riesco a capire perchè lei che sottolinea queste necessità vuole impegnare un anno, anzichè un mese, ad approvare una legge quando può morire della gente!

M A D E R C H I . Comunque faranno molto bene, a mio avviso, i piloti se metteranno in atto quanto hanno detto. Anche perchè, onorevole Ministro, chi ha diretto questo Dicastero prima di lei, soltanto per il mantenimento degli aeroporti non ha speso 1.068.483.000 lire che ritroviamo nei residui! Il problema è che voi non sapete governare, questa è la verità che io voglio far venire fuori tutte le volte che mi è possibile!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma ormai è dimostrato, è pacifico, che solo voi potete governare in Italia! Questa è una questione politica; se ne sono accorti tutti. Lei ha proprio bisogno di fare queste discussioni?

M A D E R C H I . Certamente, perchè non c'è solo questo miliardo e 68 milioni, ma ci sono anche, alla rubrica 3, (capitoli nn. 5172, 5173 e 5176), 15.780.445.338 lire, che dovevano essere spesi per aeroporti e che invece non sono stati spesi. Queste cose bisogna che non solo i piloti, ma anche il pubblico, anche gli utenti del mezzo di trasporto aereo le conoscano. Certamente l'onorevole Ministro, quando ne avrà l'occasione, darà una risposta a questo riguardo e ci dirà le ragioni che non hanno consentito l'utilizzazione di tali somme.

Detto questo, onorevole Ministro, mi auguro che sulle linee di politica dei trasporti finalmente, con la sua assunzione di responsabilità in questo Dicastero, possa esserci

una modificazione secondo quei criteri di organicità e di coordinamento dei vari sistemi che appaiono ormai indispensabili in un paese civile. Lei poco fa ci diceva: « Bisogna che io riesca ad ottenere quei poteri che oggi sono attribuiti al Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda il codice della strada ». Certamente: ma lei deve pretendere di poter anche intervenire nel sistema portuale, nel settore della navigazione, per vedere come quel mezzo di trasporto si possa collegare poi nel modo migliore con tutto l'insieme della rete dei trasporti. Tale rete, infatti, non può essere così come è attualmente, a brandelli, ma deve essere ricomposta in tutte le sue maglie. Ora senza le connessioni cui facevo riferimento, le maglie non esistono, ma — ripeto — si ottengono soltanto dei brandelli.

Era stato deciso dal Parlamento di istituire presso il Ministero dei trasporti un comitato speciale per il coordinamento: ci sa dare notizie sul lavoro di questo comitato, di come funziona, di quali risultati è riuscito a raggiungere in tutto il periodo del suo funzionamento? Lei sostiene che il comitato funziona ma quando potremo vederne i benefici?

Le voglio inoltre segnalare qualcosa, che rientra appunto nel campo dei rapporti con gli altri Ministeri, che certamente non le sarà sfuggita, ma che io desidero richiamare egualmente alla sua attenzione, e sul quale desidero metterla in guardia. Le risulta che il Ministero dei lavori pubblici ha rinunciato allo stanziamento di 270 milioni previsto per il capitolo 1227 della tabella 9, che riguarda il funzionamento dell'Ufficio del genio civile dell'aeroporto di Fiumicino? Come potrà provvedere il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile alle necessità delle piste di volo di quell'aeroporto intercontinentale, che per contratto debbono essere curate dal punto di vista manutentivo fino a cinque anni da oggi dalle imprese costruttrici, senza questo Ufficio e il relativo finanziamento? Chi vi provvederà? Forse quella famosa società IRI che avete deciso di creare nell'altro ramo del Parlamento e che non si sa ancora bene come e quando dovrebbe essere costituita?

Se continueremo ad andare di questo passo, i piloti saranno costretti a mettere nel loro elenco anche l'aeroporto di Fiumicino: e non soltanto i piloti della società di bandiera, ma anche i piloti delle altre società, soprattutto di quelle che ci portano quella valuta pregiata che tanto vi interessa e che, secondo quanto previsto dal disegno di legge che tra breve dovremo esaminare, con tanta liberalità si lascia che venga incassata da una società IRI non meglio identificata.

Vorrei inoltre chiedere notizie in ordine al capitolo 1253 del bilancio « Sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, filovie extraurbane, funivie, eccetera », per il quale era stato previsto uno stanziamento di 49 miliardi in ossequio all'applicazione dei decreti che disponevano il decentramento delle funzioni alle Regioni, che adesso viene aumentato di 50 miliardi e portato a 99. Cosa è successo? Quali sono le ragioni che vi hanno indotto a raddoppiare lo stanziamento da un anno all'altro? Quali sono i programmi che hanno ispirato questa modificazione? Per poter dare ad essa il nostro assenso, dovremmo conoscere che cosa si intende fare con questa cifra, che non è eccessiva, ma certamente cospicua.

Lo stesso dicasi per quanto riguarda il capitolo 5103 « Contributo nelle spese per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio di ferrovie metropolitane », il cui stanziamento passa da 4.875 milioni a quasi il doppio, aggiungendosi ben 4.125 milioni. Come mai? Perché? Chi ha deciso questo? Le metropolitane sono regolate da una legge, alla cui formulazione ho dato il mio contributo, tra le disposizioni della quale non mi pare che sia prevista la possibilità per il Ministro dei trasporti di apportare modificazioni normative. Per introdurre quindi delle modifiche necessita sempre l'intervento del Parlamento: si ha allora intenzione di venire qui con una proposta specifica al riguardo? In tal caso, però, l'aumento sarebbe dovuto andare al fondo globale e non essere compreso — se non mi sbaglio — in questo capitolo.

P R E S I D E N T E . Rientra tra le spese obbligatorie.

MADERCHI. Ci si richiama però all'unica legge esistente sulle metropolitane.

PRESIDENTE. Secondo la legge di contabilità e il decreto di applicazione del maggio 1974, per spese obbligatorie si intendono quelle spese che per loro natura vincolano il bilancio anche se dovessero eccedere la previsione per fatti sopravvenuti, senza deliberazione specifica del Parlamento. Si è anche assai discusso, dopo l'approvazione della Costituzione, se per le spese obbligatorie o d'ordine occorresse il provvedimento formale previsto dall'articolo 81 o si potesse provvedere con decreto del Capo dello Stato.

MADERCHI. Il suo richiamo è senz'altro giusto: contesto però che questa voce possa rientrare tra le spese obbligatorie.

PRESIDENTE. In appendice allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro ne esiste l'elenco.

MADERCHI. La legge che regola le ferrovie metropolitane stabilisce quali sono le somme a disposizione per la costruzione e quali sono le somme che possono essere utilizzate per l'acquisto di materiale rotabile: una volta accertato che queste somme ammontano a 4.875 milioni, come per il 1973, non si capisce come sia possibile che, nel bilancio per il 1974 esse aumentino di ben 4.125 miliardi. Se questa è l'intenzione — contro la quale per altro non mi schiero — torno a ripetere che non mi pare che dovrebbe essere inserita tra le somme a disposizione per un futuro provvedimento legislativo che consentirà l'ampliamento della spesa prevista nella legge relativa alle metropolitane.

A questo punto, è necessario affrontare la questione delle ferrovie dello Stato, che — come tutti gli anni — chiudono il loro bilancio con un deficit, per la cui copertura occorrono 799 miliardi. Come vi si provvede, onorevole Ministro? A suo tempo abbiamo dovuto sostenere una notevole battaglia con il Ministro del tesoro che imponeva all'Azienda delle ferrovie di contrarre un mutuo per coprire il disavanzo di gestione. Siamo riu-

sciti ad ottenere un prestito da parte dello Stato a condizioni particolarmente vantaggiose, che però costa sempre oltre un miliardo l'anno: ci troviamo però ancora di fronte ad un sistema di copertura non regolare.

Anche quest'anno si intende provvedere nello stesso modo irregolare o finalmente si pensa di mettere il bilancio delle ferrovie in condizioni di ottenere il ripiano secondo le leggi dello Stato?

PISCITELLO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche se ci rendiamo conto che è prevalsa ormai l'abitudine di considerare la discussione sui bilanci un semplice rituale parlamentare, noi comunisti, a costo di essere considerati ingenui, riteniamo che quella dell'esame del bilancio possa e debba rappresentare un'occasione per un vero e concreto confronto politico tra le diverse forze democratiche rappresentate in Parlamento, tra maggioranza e opposizione. Pensiamo infatti che il bilancio dello Stato dovrebbe essere considerato il principale punto di riferimento di una impostazione programmatica seria e corretta, e non soltanto consistere in alcuni provvedimenti legislativi speciali o straordinari, che se non collegati organicamente appunto con il bilancio rischiano di risultare, come spesso è successo nel nostro Paese, dispersivi e disarticolati ed elementi essi stessi di aggravamento di quegli squilibri settoriali e territoriali che — come tanti ormai riconoscono — angustiano e travagliano la realtà sociale ed economica del nostro Paese.

Noi perciò con questa convinzione ci permettiamo — come hanno già fatto molto efficacemente i colleghi Sgherri e Maderchi — di esporre, alcune considerazioni e alcuni rilievi sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nonché sul conto dei residui passivi dello stesso Ministero. Pensiamo, inoltre, in relazione a questi rilievi, di formulare alcune proposte che giudichiamo concrete e positive. A tale scopo presenteremo alcuni emendamenti ed ordini del giorno.

Noi riteniamo che ogni persona seria e responsabile avverta oramai l'esigenza pressante, non più rinviabile, di attrezzare il

nostro Paese con un efficiente e moderno sistema nazionale dei trasporti. Questo è stato detto e ripetuto da più parti e in varie sedi; e da più tempo si sono rilevate le deficienze, le disorganicità e gli squilibri del settore. Ma ancora, quello che ci preoccupa e che ci allarma (questo allarme traspariva anche dalle annotazioni critiche del collega Maderchi) è che non vediamo ancora seguire alle analisi nè proposte nè volontà politiche adeguate per avviare finalmente, anche se gradualmente, a soluzione questo problema essenziale e condizionante per uno sviluppo economico equilibrato dell'intera area nazionale.

Noi ci troviamo in presenza di una attività economica che in Italia assorbe il 22 per cento del prodotto lordo nazionale.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Che cosa vuol dire: « assorbe »?

P I S C I T E L L O. Che le spese correnti sostenute per i trasporti hanno una incidenza pari al 22 per cento del prodotto lordo nazionale.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non riesco a capire bene. Per esempio, ci sono i consumi: il 40 per cento dei consumi va ai generi alimentari, l'8 per cento ai vestiari e via dicendo. Ecco, forse lei intende dire che il 22 per cento dei consumi va ai trasporti?

P I S C I T E L L O. No, mi limito a rilevare che sussistono gravi incongruenze, se si pensa che una somma pari all'85 per cento delle spese consumate ed investite nei trasporti viene assorbita dal trasporto su strada, e il 60 per cento dalle sole spese per l'automobile.

Ora, onorevole Ministro, noi non mettiamo sotto accusa il trasporto su strada e il suo sviluppo abnorme per il solo piacere di farlo, ma per indicare e suggerire dei correttivi che non interessano soltanto l'intasamento e la congestione delle città, di certe zone sviluppate del Paese, ma interessano e coinvolgono l'intero sviluppo economico nazionale.

Quando si è consentito l'assorbimento di così ingenti risorse finanziarie del Paese in imprese autostradali del tutto sproporzionate alle possibilità reali della nostra economia, si possono ben comprendere le origini e le responsabilità di uno sviluppo che ormai tutti giudicano distorto e squilibrato e che ha portato alla depressione economica e all'arretratezza sociale e civile in alcune zone, e alla crisi, alla paralisi della mobilità nelle zone più sviluppate.

A tale proposito abbiamo ascoltato, in questi ultimi tempi, anche certe audaci analisi autocritiche nei discorsi del Presidente del Consiglio e di alcuni Ministri dell'attuale Governo, ma francamente non ci sembra per nulla incoraggiante il discorso che ella ha pronunciato a Stresa.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io stavo dimostrando ad Antonio Cederna, che diceva cose che non stanno nè in cielo nè in terra (prima aveva detto che in Italia il 6,9 per cento della superficie è occupata da strade e aveva, poi, affermato che in Italia ci sono troppe strade!), che in Italia avevamo fatto in anticipo troppe autostrade, ma che nel nostro Paese, soprattutto nel Mezzogiorno, di strade ce n'erano poche, e dovevamo farne delle altre! Di fronte a persone che non hanno equilibrio mentale e che dicono cose di questo genere, bisogna reagire!

P I S C I T E L L O. Se mi sono permesso di esprimere un'opinione su questo discorso è per le notizie o comunque per le versioni che di esso hanno riportato i vari giornali.

In ogni caso noi non condividiamo per nulla l'esaltazione, o comunque quella che a noi è apparsa esaltazione, della motorizzazione privata e dell'automobile. Mi è sembrato, dalle notizie di stampa, che ella abbia considerato addirittura una conquista sociale di indubbia importanza quella che noi invece consideriamo — è una differenza d'opinione — il risultato di una gravissima distorsione dello sviluppo imposta al Paese da ben noti, potenti gruppi economici, interessati soltanto ai loro superprofitti. E dal loro punto di vista non hanno torto, ma dal punto

di vista generale degli interessi dello Stato dovevano essere contestati e contrastati in questa loro scelta.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senta, io la FIAT la nazionalizzo anche domani, ma è estremamente reazionario negare che l'automobile, per le classi meno abbienti, costituisca una conquista sociale. Prova ne sia che in molti Paesi si è verificato lo sviluppo che lei avrebbe voluto contestato e contrastato, e che altri Paesi ove ciò non è avvenuto, e tra questi la Russia, si sono rivolti intelligentemente a noi per dare loro una mano al fine di diffondere questo consumo sociale. Io non ho mica difeso l'autostrada.

M A D E R C H I. Ma lei lo sa, onorevole Ministro, che la Fiat non consegna al comune di Roma gli autobus per poter vendere le macchine?

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma io non ho difeso la Fiat, verso la quale non ho alcuna simpatia, sia ben chiaro!

P I S C I T E L L O. Noi ci permettiamo di affermare che nelle condizioni del nostro Paese non solo bisognava dare priorità a certe altre scelte negli investimenti, ma anche nei consumi; bisognava dare priorità a quello che diceva or ora il collega Maderchi, cioè alla costruzione di mezzi collettivi di trasporto che invece vengono sabotati e ritardati.

M A D E R C H I. L'Alfa Romeo ha deciso addirittura di non farne più!

P I S C I T E L L O. E quindi su questo dobbiamo intenderci. Ecco la nostra preoccupazione ed il nostro allarme.

Noi riteniamo, perciò, che il problema principale dei prossimi anni non sia soltanto quello di costruire nuovi quartieri con ben diversi criteri urbanistici, cioè a misura dell'automobile e dello sviluppo della motorizzazione privata, ma invece quello di costruire città e quartieri a misura dell'uomo e del-

le sue esigenze. Il problema della mobilità va affrontato e risolto con nuovi impegni e con altri criteri, non dando addosso — come mi sembra sia stato fatto a Stresa — agli enti locali, agli assessori al traffico: magari alcuni potranno essere dilettanti, ma non sono i responsabili e comunque certamente non i responsabili principali della paralisi, dell'intasamento, della congestione in cui si trovano i nostri centri urbani.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allora, lo Stato sbaglia e i comuni non sbagliano. A questo punto non mi spiego perchè avete attaccato il comune di Napoli per un sacco di scandali. Però, se io dico che i comuni sbagliano, voi dite che non è vero; sbaglia solo lo Stato. Ma tutto questo non sta in piedi! Sbaglia lo Stato e sbagliano anche i comuni e le regioni. Cos'è questa mania di dire che gli enti territoriali sono sempre immuni da difetti?

P I S C I T E L L O. Noi non l'abbiamo mai detto!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei sì, l'ha detto.

P I S C I T E L L O. No, tutt'altro! In ogni caso, mentre va detto che vi sono certamente alcune amministrazioni che vanno condannate e combattute complessivamente, nei loro gruppi dominanti e dirigenti, corrotti ed incapaci, e non soltanto negli assessori al traffico, avremmo però ben altri esempi da indicare e sottoporre alla sua attenzione sull'efficienza e sulla capacità delle amministrazioni comunali e regionali. Ad ogni modo, la domanda che ci permettiamo di rivolgere è: con quali mezzi finanziari, con quali strumenti avrebbero potuto anche le amministrazioni e gli enti locali più efficienti controllare lo sviluppo congestionante della motorizzazione individuale? con quali possibilità avrebbero potuto programmare la costruzione e lo sviluppo delle metropolitane? con quali mezzi e con quali risorse? Ora, a tale proposito, sarebbe bene sapere quello che il Governo, d'intesa con gli enti locali, ed anche in rapporto correttamente dialet-

tico con detti enti e con le regioni, pensa di fare a tale riguardo. Per assicurare nel prossimo decennio lo sviluppo della mobilità delle persone, per farla uscire in qualche modo dalla crisi e dalla paralisi, per attrezzare con adeguati trasporti urbani ed extraurbani le nostre città e le nostre zone, la spesa occorrente viene valutata in lire 1.700 miliardi per le ferrovie metropolitane e in 600 miliardi per le ferrotramvie e le autolinee, per un totale quindi di 2.300 miliardi. Nel prossimo quinquennio, pertanto, vi sarebbe l'esigenza almeno di 1.150 miliardi. Sappiamo che non basta bussare a denaro per avere disponibilità e risorse; siamo d'accordo che bisogna fare scelte e saper dire dei sì e dei no. Ma per il settore del trasporto urbano, che ormai è trasferito alle Regioni, dove si possono reperire tali risorse? Quali sono gli orientamenti del Governo, del Ministero dei trasporti, anche in contestazione ed in polemica con le Regioni e con gli Enti locali? Ed io credo che degli orientamenti siano necessari, siano urgenti, anche per prenderli come punto di riferimento dell'azione da svolgere.

Questo riteniamo sia il problema principale, per intenderci, il problema della decongestione delle zone urbane, il problema dei pendolari da e per i luoghi di lavoro e nelle grandi città.

Ora noi riteniamo che in tale situazione, mentre si sono verificati e si verificano questi squilibri e queste distorsioni, abbiamo espresso e manifestato senso di responsabilità e, perchè no, anche senso dello Stato (l'onorevole Ministro ama spesso richiamarsi al senso dello Stato) i ferrovieri e i loro sindacati ed anche gli autoferrotranvieri, almeno per le proposte formulate in ordine agli investimenti e a certe scelte di priorità.

Intanto, per il più grande problema del nostro Paese, quello del Mezzogiorno, cui con annotazioni ed autocritiche interessanti si è riferito anche il Presidente del Consiglio alla Fiera del Levante a Bari, che si pensa di fare? Come si ritiene di trasformare la sua agricoltura e di mettere in essere piani di irrigazione, di rinnovamento? Perchè quando non si ha una visione complessiva dei problemi, si cade nel settorialismo! Noi riteniamo

che la rete ferroviaria, la rete stradale, tutto il sistema dei trasporti debba essere al servizio di una azione e di un impegno di trasformazione del Mezzogiorno, perchè altrimenti le scelte saranno improntate a spontaneità e a pressappochismo. Se quella del Mezzogiorno è la grande scelta, se questo è il principale punto di riferimento, bisogna attrezzarsi a servire il suo territorio con una nuova rete viaria e, soprattutto, ferroviaria!

Come dicevo, noi riteniamo che la rete ferroviaria, la rete stradale, tutto il sistema dei trasporti, debba essere al servizio dell'agricoltura, al servizio di una industria manifatturiera ad alta occupazione operaia, al servizio di un turismo rivitalizzato, naturalmente nel quadro dei piani di assetto territoriale e di sviluppo economico!

Ora, se questo è il principale problema che ci sta dinanzi, bisogna vedere come si impiegano le risorse, che sappiamo non essere grandi, del nostro Paese; per quali scelte e in quale direzione debbono essere impiegate. Noi abbiamo indicato le aree congestionate, e quindi il problema grave dei pendolari, il problema del Mezzogiorno. Quando l'onorevole Ministro giustamente ha rilevato, sempre a Stresa, che 1.500 chilometri di autostrade non erano necessarie, quindi erano superflue..

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ho sostenuto che si dovevano fare dopo, cioè che sono state fatte troppo presto!

P I S C I T E L L O. Certamente, dovevano essere fatte dopo aver risolto altri problemi, seguendo una scala di priorità!

Ora, se accogliamo questa affermazione, non bisogna fermarsi solo alla sua enunciazione, ma bisogna esprimere, a nostro avviso, il proponimento chiaro, esplicito, che autostrade non se ne costruiscano più per un certo periodo, anche se delegazioni di parlamentari o di vescovi o di amministrazioni locali dovessero chiederlo!

C R O L L A L A N Z A. Esiste una legge...!

P I S C I T E L L O . Sì, ma è una legge un po' truffaldina, perchè consente raccordi, duplicazioni, eccetera, e quindi si può sempre uscire per la tangente.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vengono a chiederle anche i sindaci del suo partito!

P I S C I T E L L O . Se è vero, fanno male! Comunque, se lei ritiene, può anche chiedere il nostro concorso nel respingere queste richieste. Del resto, l'anno scorso, dinanzi al pericolo che la legge di cui si parla venisse violata in modo plateale, è stato espresso un voto in questa Commissione. Bisogna dire di no, a nostro avviso, non soltanto ad altre autostrade, ma anche ai valichi alpini, alle idrovie.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono convinto che le idrovie in Italia non servano a niente, anche per il futuro.

P I S C I T E L L O . In ogni caso non rientrano tra le opere prioritarie. Quindi, anche per le ferrovie, bisogna non continuare ad impegnarsi, come è avvenuto finora, soltanto nell'ammodernamento e nell'ulteriore miglioramento delle grandi dorsali a scorrimento veloce, ma dare la precedenza particolarmente alle trasversali, onde favorire le comunicazioni e i traffici regionali e interregionali. L'altra scelta fondamentale, sempre a servizio dell'agricoltura e del Mezzogiorno, per un tipo diverso di sviluppo, è quella del potenziamento e del rinnovamento del trasporto merci che va ricordato — insistiamo molto su questa esigenza — al sistema portuale e ai trasporti marittimi, con l'attrezzatura e l'incremento di carri frigoriferi, di porta *containers*, così come è stato affermato e richiesto in occasione della discussione del bilancio dell'anno scorso, sia alla Camera dei deputati che al Senato.

Quali sono i propositi del Governo per quanto riguarda il nuovo piano poliennale che riteniamo in fase di elaborazione, considerato che la cifra disponibile sarà soltanto di 2.000 miliardi di lire e non più di 4.000

almeno nella prima fase? Noi chiediamo una discussione attenta del piano poliennale dinanzi al Parlamento, e d'intesa con le Regioni, come è giusto e doveroso.

Per avviarmi alle conclusioni, desidero sottoporre alla sua attenzione, onorevole Ministro, un altro problema: quello dell'Istituto nazionale dei trasporti, ed anche ciò in collegamento al necessario potenziamento del settore del trasporto merci. Noi avevamo chiesto al suo predecessore, onorevole Ministro, di venire in Commissione a riferire sulla situazione dell'INT e sugli orientamenti di riorganizzazione, di ristrutturazione dell'Istituto nazionale dei trasporti. Abbiamo già presentato un ordine del giorno a tale proposito ed ascolteremo qual è la sua opinione. Comunque noi chiediamo ancora che il Governo venga a riferire in Commissione.

L'altro capitolo è quello dei trasporti in concessione, di cui ha già efficacemente parlato il collega Maderchi. Se non ho fatto un calcolo errato dell'intero bilancio del Ministero, i trasporti in concessione assorbono il 45 per cento. Credo che il Ministro vorrà darci qualche spiegazione su questo, che contiene la cifra più rilevante e la maggiorazione più vistosa del bilancio. Del resto lo ha rilevato lo stesso relatore, con qualche accento di preoccupazione.

Abbiamo presentato un ordine del giorno e degli emendamenti in merito al trasferimento al fondo globale delle Regioni, in relazione al decreto presidenziale 14 gennaio 1972, n. 5, dei residui passivi non impegnati a quella data, e che quel decreto presidenziale espressamente prevede debbano essere trasferiti al fondo per lo sviluppo delle Regioni.

Noi non pensiamo di ripresentare ora lo stesso ordine del giorno dello scorso anno, riguardo alle condizioni deficitarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Ma come si pensa di ripianare un disavanzo senza dubbio allarmante e preoccupante? Favorendo ancora i prestatori di capitale? La Azienda autonoma paga per interessi passivi la somma di 251.707 milioni di lire all'anno: immaginiamo quanto questa cifra incida e gravi sui trasporti.

Un nostro ordine del giorno che richiedeva il ripiano attraverso un corretto intervento del Ministero del tesoro è stato accolto lo scorso anno come raccomandazione e non abbiamo avuto altre comunicazioni; gradirei conoscere l'orientamento del Governo in proposito.

Per finire, onorevole Ministro e onorevole Presidente, noi avvertiamo l'esigenza — che altri colleghi hanno già espresso — di un coordinamento per tutto il settore dei trasporti. Si è parlato di un unico Ministero; si sono chieste notizie sul comitato di coordinamento, sulla direzione di esso. Noi avevamo altresì domandato una costituzione più democratica del Consiglio superiore dei trasporti con la partecipazione delle Regioni e degli enti locali, essendo questa esigenza molto avvertita.

Ancora un'ultima breve nota sull'aviazione civile, sulla quale si è ampiamente soffermato il collega Sgherri. L'onorevole Ministro ha sollecitato l'approvazione della legge per gli aeroporti. Noi, in linea di principio, non abbiamo nulla contro l'accelerazione dell'*iter* parlamentare, anzi siamo noi stessi che lo sollecitiamo, ma per quanto riguarda questo disegno di legge — come avviene poi per provvedimenti analoghi — ci troviamo sempre di fronte all'improvvisazione e alla fretta, mentre esiste da tempo un documento ministeriale, il cosiddetto rapporto Lino che abbiamo sopra richiamato su cui non si è riusciti a fare una discussione in questa Commissione soprattutto in ordine alle proposte conclusive. Non si può andare avanti in questo modo perchè ci troviamo senza le basi necessarie per fornire al Parlamento un quadro d'insieme per lo sviluppo dell'aviazione civile che non è soltanto un fatto di investimenti — anche se esiste questo problema in ordine alla efficienza degli aeroporti ed alla sicurezza delle attrezzature radiotecniche, ai raccordi stradali e ferroviari con le città — ma anche di riorganizzazione. Esiste inoltre il problema degli spazi aerei disponibili per la nostra aviazione civile, delle interferenze di numerosi Ministeri e soprattutto, particolarmente pesante, del Ministero della difesa: qual è l'orientamento definitivo, o comunque attuale, del Ministero dei trasporti?

Noi chiudiamo il nostro intervento con queste annotazioni, chiedendo altresì, ancora una volta, una relazione del Ministro in ordine all'Istituto nazionale trasporti e una discussione sul rapporto Lino in coincidenza anche con la discussione del disegno di legge per gli aeroporti civili; altrimenti ne chiederemo la discussione in Assemblea. Grazie.

C E B R E L L I. Chiedo la parola per sottolineare un fatto che a mio modo di vedere ha una rilevanza politica. Tutti sappiamo che da qualche settimana sono entrati in funzione treni del nuovo tipo « TEE ». Conosciamo le caratteristiche di queste vetture anche perchè la Fiat ha distribuito un *dépliant* informativo su di esse. Sappiamo inoltre che la Fiat medesima è sollecita nel soddisfare le commesse che riguardano un certo tipo di vetture per treni di lusso che non nuociono in nessun modo alla motorizzazione privata ed è invece restia a far onore alle commesse per tipi di vetture che dovrebbero consentire alle ferrovie dello Stato di andare incontro alle esigenze del trasporto pendolare. Si tratta di una scelta precisa da parte della Fiat che non può essere certamente una scelta del Governo.

Lei conosce, onorevole Ministro, le gravi condizioni in cui sono costretti a viaggiare centinaia di migliaia di lavoratori ed il dis-servizio conseguente ad una non adeguata strutturazione delle ferrovie, per cui questi lavoratori sono costretti a spendere sui mezzi di trasporto dalle quattro alle sei ore della loro esistenza oltre alle otto ore di lavoro. Naturalmente, quando veniamo a sapere che in parte questo deriva da un certo tipo di scelta del monopolio privato che non consegna le vetture « vicinali » adatte alla composizione dei treni pendolari, siamo costretti non solamente a porre la questione al Governo essendo già stata fatta da un Sottosegretario, ma altresì a chiedere cosa s'intende fare da parte del Ministero dei trasporti e dell'Azienda ferroviaria del nostro Paese per superare la situazione imponendo il rispetto delle commesse. Attendiamo una risposta a queste domande che dia garanzia non solo a noi, ma anche all'opinione pubblica italiana e soprattutto ai diretti interessati, i lavoratori pendolari.

S E M A. Desidero porre una questione circa il personale degli aerei. Probabilmente, onorevole Ministro, avrà ricevuto come noi una serie di lamentele anche recenti su alcuni fatti sgradevoli che investono i rapporti comandante-personale, per cui alcuni comandanti di aerei, sentendosi calunniati, hanno sporto querela. Ora, a me pare veramente deplorabile che si calunni una categoria in questa maniera sui giornali, tanto più che anche dai rapporti comandante-equipaggio, come sulle navi, dipende la sicurezza del volo ed il trattamento dei viaggiatori.

Parliamo spesso dei collegamenti aerei e non di quelli aeroporto-terminal; finisce così che proprio perchè questo trasporto è organizzato frequentemente da privati si impiega anche 4-5 volte il tempo di volo. Con 45 minuti di volo, ad esempio, si arriva a Roma da Trieste e ci vogliono spesso due ore per arrivare al Senato dall'aeroporto. Molti colleghi non avvertono questo disagio perchè possono usufruire di auto private o ministeriali, ma i poveri deputati o senatori che sono fuori dal giro dei Ministeri devono servirsi del *pullman* messo a disposizione dalle grosse società private di Roma, Milano, Torino, Genova, ecc., oppure del taxi che costa molto di più.

Per quanto riguarda le inchieste sui disastri aerei, come ha già accennato il senatore Sgherri, esse sono dannose solo se durano all'infinito e l'opinione pubblica non ne conosce tempestivamente i risultati; ciò che è importante in modo particolare è che essi siano subito conosciuti dal Ministero, dai tecnici della società di navigazione, dai comandanti e dai piloti, come pure dai comandanti degli aeroporti. Altrimenti, l'inchiesta diviene fine a se stessa, con un aspetto penale-amministrativo, ma non diventa lo strumento per eliminare colpe, deficienze e difetti che provocano i disastri aerei.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il « rapporto Lino » è stato elaborato con grande celerità.

S E M A. Non lo metto in dubbio, ma io insisto per una rapidità di informazione, soprattutto ai competenti.

Sulla questione dei trasporti si è parlato già in questa primavera con il Ministro liberale che l'ha preceduta. Abbiamo fatto una discussione abbastanza ampia e ci è parso di sentire anche qualche novità di cui certamente si terrà conto nel futuro. Due o tre cose, però, mi permetterei di ribadire: primo, il legame fra i trasporti terrestri e aerei con i trasporti marittimi, di cui mi pare non si sia fatto nulla.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In Italia è impossibile abolire un ministero, mentre è possibile farne uno nuovo!

S E M A. La risposta che ci deve dare è: li colleghiamo o no? Il Ministro della marina mercantile, onorevole Pieraccini, ci ha annunciato per grandi linee un certo orientamento basato su quattro sistemi portuali: Genova, Sud, Adriatico meridionale, Adriatico settentrionale.

Ora io non riesco ad intravedere, nel bilancio che ci viene presentato, un qualcosa che ci permetta di collegare strade, autostrade, ferrovie ad un possibile sviluppo in questo senso. L'ampiezza che si prevede per i traffici marittimi nei prossimi anni deve assorbire l'attenzione anche del Ministero dei trasporti e non soltanto delle Aziende stradali, dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, cioè deve attirare l'attenzione del Ministero allo stesso modo che la previsione di una serie di impegni abbastanza cospicui per cinque anni (2.000 miliardi) fa pensare ad una enorme quantità di mezzi tecnici, di materiale rotabile. Ecco che vengono chiamate in causa immediatamente la ricerca scientifica, la ricerca tecnica, l'industria per la produzione di tutto ciò che occorre per corrispondere ad un reale impiego di quel materiale. Ebbene, di tutto questo non trovo traccia, nè indicazione, nello stato di previsione che ci viene presentato e le sarei grato, onorevole Ministro, se ciò potesse essere fatto anche in vista del tipo di vagoni nuovi che sono necessari in modo particolare per il trasporto delle merci: vagoni per *containers*, vagoni frigo, vagoni con caratte-

ristiche collegate alle esigenze della produzione agricola e così via.

Da ultimo, e non perchè sia il problema meno importante, desidero parlare del problema degli emigranti delle isole. Il collega Ligios ha avuto il merito, secondo me, in una precedente relazione, di indignarsi per le condizioni fatte agli emigranti delle isole, e in particolare agli emigranti della sua Isola, che è poi la nostra Isola. È inumano lo spettacolo cui si assiste nei porti della Sardegna! Ho assistito indispettito, disperato ad uno spettacolo indegno e se avessi avuto un Ministro qualunque a portata di mano me la sarei presa in modo violento con lui e lo avrei indotto a passare, per 24 ore, la stessa trafila degli emigranti del nostro Paese! È uno scandalo di rilievo mondiale, perchè l'occhio degli stranieri guarda a queste cose, anche quando facciamo condizioni di privilegio ai miliardari americani perchè vengano in Italia con le navi d'oro che noi abbiamo costruito e per le quali spendiamo parecchi dollari per passeggero al giorno..

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sta dicendo il contrario di quanto ha sostenuto un suo collega il quale ha ironizzato con l'onorevole La Malfa perchè voleva mettere fuori servizio una nave di queste.

S E M A. Quello che è serio, onorevole Ministro, è che il Governo di centro-sinistra, non abbia nei suoi programmi qualcosa di più per i trasporti degli emigranti.

Si tratta di due mesi, onorevole Ministro! A dicembre, molti di questi emigranti vengono in Italia per trascorrere quattro o cinque giorni in famiglia, ma di questi quattro o cinque giorni almeno due li trascorreranno o sulle coperte delle navi o sulle banchine dei porti! Ho voluto ancora una volta spezzare una lancia in favore della soluzione di questo problema perchè ritengo che il Ministero dei trasporti, la Commissione nel suo complesso, il Parlamento e il Governo non possano ignorarlo più a lungo e debbano prendere adeguate misure fin da questo anno. Non debbono più ripetersi situazioni di questo genere!

P R E S I D E N T E. Debbo esprimere due brevi considerazioni, non come Presidente, ma come membro di questa Commissione.

Ho esaminato per la prima volta da vicino il bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (l'avevo esaminato altre volte semplicemente per i riflessi che poteva avere sul conto del Tesoro) e vorrei chiedere al collega relatore, qualora ne avesse il tempo e la possibilità, di fare una analisi, che, se non per questo, varrà almeno per il prossimo anno, su tre capitoli del bilancio dell'entrata che si riferiscono a quei rimborsi di oneri addossati alle Ferrovie e della cui inadeguatezza, se non erro, più di una volta si è parlato. Questi rimborsi sono considerati nei capitoli 102, 113 e 149, e nell'insieme riguardano 304 miliardi; mentre tutti i prodotti del traffico, che sono racchiusi in sei capitoli (capitoli 101, 103, 104, 105, 106 e 107), danno 549 miliardi. I capitoli 102, 113 e 149 non sono rimasti invariati da un esercizio all'altro: il capitolo 102, « Somme dovute dal Ministero del tesoro a titolo di compensazioni finanziarie per oneri relativi agli obblighi di servizio pubblico », è stato aumentato di 34 miliardi ed appare nel 1974 per 239 miliardi. Io ricordo che quando fu istituito fu stabilito in 60 miliardi e sembrava una cifra enorme. Poi vi è il capitolo 113: « Somme dovute dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a titolo di rimborso dei costi sostenuti dall'Azienda per il trasporto degli effetti postali », che non si può ritenere sia un *forfait*, perchè anche questo porta 18 miliardi con un aumento di 4 miliardi. Abbiamo poi il capitolo 149, che riguarda ancora: « Somme dovute dal Ministero del tesoro per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie » (in verità da questa descrizione non riesco a comprendere bene di che cosa si tratta), che è di 47 miliardi, ma che è stato aumentato di 13 miliardi. Cioè, nella previsione di esercizio ci sono 51 miliardi in più, e se si riesce a capire qual è il congegno di questi rimborsi (certamente il congegno c'è e vale la pena di approfondire), si vede che oltre i 549 miliardi di entrate previste vi sono 304 miliardi di oneri rimborsati che portano tut-

ta l'entrata, per proventi del traffico o rimborsi per carico di traffico, ad 853 miliardi. Ma i proventi del traffico aumentano da un esercizio all'altro soltanto di 17 miliardi.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le tariffe sono invariate da anni!

P R E S I D E N T E. A me pare che un accenno di analisi su questo fatto sia opportuno e utile, al fine di vedere quel che di effettivo c'è nell'entrata per i servizi della Amministrazione delle ferrovie, e quanto attribuiamo alle voci figurate di oneri sostenuti. Mi limito a questa breve considerazione.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

L I G I O S, *relatore alla Commissione*. Ritengo che la mia replica possa essere breve, visti i numerosi interventi che ci sono stati.

Nella relazione da me presentata giorni fa, avevo tentato di tracciare un insieme di indicazioni sui maggiori problemi del nostro sistema dei trasporti e mi pare che tutti gli intervenuti, ed anche l'onorevole Ministro, abbiano concordato sui punti di particolare rilievo che in pratica consistono nella necessità di un coordinamento fra i diversi tipi di trasporto, aereo, via mare, ferroviario e terrestre in genere; il collegamento delle grandi strutture viarie e ferroviarie con i grossi centri del nostro Paese, dove maggiore è la congestione, e l'inserimento di questo sistema di trasporto di secondo grado nelle grosse arterie; infine, la necessità — rilevata da tutti e in particolare dai senatori Crollalanza, Piscitello e Sgherri — di una maggiore partecipazione del settore trasporti, e in special modo delle ferrovie, allo sviluppo del Mezzogiorno. Si è inoltre messo in risalto quali sono le deficienze del Meridione in questo settore e in quale maniera i trasporti possano incentivare l'opera del Governo in questa nuova spinta meridionalistica.

Vi è poi il problema del coordinamento delle competenze, che è un grosso discorso

sulla polverizzazione delle competenze medesime e sulla concorrenza fra i diversi settori del trasporto, e infine del coordinamento anche all'interno dello stesso Ministero.

Questi sono stati i punti fondamentali della relazione, sui quali si sono in pratica incentrate tutte le considerazioni degli intervenuti. Indubbiamente si tratta di analisi portate in questa sede anche negli anni passati e non oggi soltanto. Mi pare comunque che ci possa essere da parte nostra una maggiore speranza che si cominci ad operare concretamente e non più giorno per giorno con una visione estremamente polverizzata dei problemi, ma con una vista d'insieme più programmata e completa che tenga presenti le diverse esigenze del nostro Paese. È stata inoltre messa in risalto la necessità di evitare la costruzione di nuove autostrade, già altre volte sottolineata in questa Commissione, ed ho notato con piacere che il Ministro e i componenti la Commissione concordano circa le esigenze prioritarie per lo sviluppo della società italiana. Mi è parso infine che sia stata espressa anche da parte di alcuni la speranza che il sistema pubblico dei trasporti possa riprendere il sopravvento e tentare di riguadagnare il tempo perduto in questi anni, con particolare accentuazione — da parte dei colleghi — del problema della disponibilità dei mezzi pubblici di trasporto, insufficientemente prodotti per le strutture inadeguate, con il conseguente disagio di cui dobbiamo sforzarci di rimuovere le cause. Non ho altro da aggiungere.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. I quesiti posti sono stati tali e tanti che può darsi mi dimentichi di affrontarne qualcuno. Inizio, intanto, col chiarire un'affermazione fatta dal senatore Piscitello. Con l'aiuto del Presidente, ho trovato, nella relazione economica nazionale lo specchio, al quale egli si riferiva, del prodotto lordo delle attività terziarie. Orbene, delle attività terziarie medesime (il senatore Piscitello certamente ne è a conoscenza), che rappresentano meno del 40 per cento del prodotto lordo nazionale, i trasporti e le comunicazioni costituiscono il 17,5 per cento. Preciso inoltre che gli investimenti, nei tra-

sporti e nelle comunicazioni, sono assai superiori al 17,5 per cento del totale degli investimenti nelle attività terziarie.

Passando a rispondere ai vari quesiti, desidero far presente al senatore Cebrelli — che ha affermato che la Fiat è sempre disponibile per fornire alle ferrovie dello Stato treni di lusso, mentre non lo è con altrettanta rapidità per fornire le vetture normali — che questa diversa politica della Casa torinese nei confronti dei diversi tipi di vetture a me non risulta. Tuttavia, può anche darsi che sia vera la sua affermazione. Non sono un cervello elettronico e non posso aver appreso tutto, quindi, in poche settimane. Mi riservo, pertanto, di fare accertamenti al riguardo.

M A D E R C H I. È sufficiente informarsi presso il comune di Roma.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Lo farò senz'altro. Non sono, infatti, nel modo più assoluto, un difensore dei fratelli Agnelli, anche se qualcuno, più a sinistra di me, dice che si tratta di « capitalisti illuminati ».

Comunque, per quanto riguarda la fornitura di vetture all'Azienda ferroviaria, posso dire che, non la Fiat, ma le officine minori sostengono che, se le vetture vengono fornite in ritardo, cioè non nei tempi che sarebbero opportuni ed anche possibili, vi è una ragione. E la ragione è...

M A D E R C H I. La sola ragione è che sono gli unici che le producono!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per quanto mi riguarda, ripeto, la Fiat potrebbe anche essere soppressa e nazionalizzata: adesso però sto facendo riferimento alle aziende minori.

C E B R E L L I. Ma non stiamo ponendo il problema della soppressione della Fiat, bensì un altro.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Io ho detto che, a me, della Fiat non interessa niente, nel senso che non

ho una simpatia particolare per quella società. In questo momento, però, sto parlando — ripeto — delle aziende minori, le quali affermano: noi consegnamo a rilente le vetture perchè, dato che le ordinazioni sono poche, se lavorassimo più in fretta, non pervenendoci durante il periodo di lavorazione altre ordinazioni, ad un certo momento dovremmo chiudere e mettere gli operai in cassa integrazione. Questo, ad esempio, mi veniva detto, proprio pochi giorni fa, dai dirigenti delle officine di Casaralta di Bologna, città nella quale risiedo. Essi, anzi, sperano che, in seguito al piano che prevede uno stanziamento nel settore di 2.000 miliardi, le ordinazioni aumentino in modo che, non avendo il timore di vuoti, possano lavorare con maggiore celerità ed intensità.

Questa è la spiegazione che essi hanno dato al Ministero.

C E B R E L L I. Quello che io ho detto non riguarda il futuro, ma commesse già fatte da tempo, da uno o due anni. Il timore di non poter lavorare nel tempo non ha pertanto alcuna ragione d'essere.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Comunque, ripeto, le aziende sostengono che la loro capacità produttiva è di gran lunga superiore a quella attuale, ma che il peso della manodopera è in correlazione a tale capacità. Di conseguenza, cercano di non lavorare molto in fretta, pur rendendosi conto che questo atteggiamento danneggia le Ferrovie, perchè hanno timore dei vuoti di produzione; e questo lo affermano relativamente ad ordinazioni in corso.

G R O S S I. Nei contratti, però, saranno certo previsti precisi termini di consegna.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È evidente, senatore Grossi, che le aziende pagano penalità per il ritardo nelle consegne. Esse, però, trovano convenienza a sostenere questo onere, che rappresenta un aggravio minore rispetto a quello che rappresenterebbe il fatto di trovarsi, ad un certo momento, senza lavoro. Si tratta, peraltro, di un problema piuttosto

complesso, che, comunque, riguarda — lo ripeto ancora una volta — solo le medie e le piccole aziende, non la Fiat, che costituisce un caso particolare.

Rispondendo, ora, alle numerose osservazioni fatte dal senatore Maderchi, dirò, per quanto si riferisce al capitolo concernente le metropolitane, che — come è noto — anche lo Stato ha impegni, soprattutto per il futuro, in questo settore. Tra l'altro, è necessario tenere presente che la metropolitana di Roma pesa sul bilancio dello Stato, per cui non è affatto straordinario che lo stanziamento relativo venga aumentato.

MADERCHI. Non è vero che la metropolitana di Roma pesi sul bilancio dello Stato.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Finora i fondi sono stati forniti dallo Stato.

MADERCHI. È esatto, per quanto riguarda però il tronco A e il tronco B: il resto infatti sarà a carico del comune di Roma, purtroppo!

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Per adesso, comunque, tutto quello che si è fatto e si sta facendo è sempre stato pagato dallo Stato!

MADERCHI. È dal 1931 che si sta facendo!

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Non voglio difendere ad oltranza l'amministrazione italiana, che senza dubbio ha molti difetti. Non creda, però, che nelle altre nazioni, qualunque ne sia il regime, tutto si faccia bene e sollecitamente. Il senatore Maderchi, del resto, può leggere critiche di questo genere, sulla lentezza della amministrazione, anche sul « Washington Post » o sulla « Pravda », sui giornali, cioè, dei due maggiori Paesi del mondo.

Per quanto concerne, poi, in particolare, il capitolo 1253 non comprendo perchè coloro i quali sostengono un potenziamento del settore, si stupiscano, poi, dell'aumento

degli stanziamenti relativi. In esso si parla di « sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, filovie extraurbane, funivie, eccetera ». Si tratta di settori, che fanno capo allo Stato, non alle Regioni, e che vanno malissimo; ed il fatto che il ministro La Malfa, accusato spesso di concedere pochi denari, in questo caso abbia acceduto alle nostre richieste, mi pare che costituisca un elemento molto positivo.

PISCITELLO. Ma c'è anche un residuo passivo.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Le faccio presente, senatore Piscitello, che i residui passivi sono inevitabili perchè, nel campo ferroviario — per quanto l'Azienda delle ferrovie sia molto più sollecita dell'Amministrazione statale normale — ogni operazione richiede un certo lasso di tempo. Ad un certo momento, anche se le consegne non sono state fatte, le ordinazioni ci sono, per cui i fondi relativi vanno a residuo passivo. Si paga, magari, l'anno successivo, in quanto solo l'anno successivo verranno fatte tali consegne.

In altri termini, il senatore Piscitello avrebbe ragione se parlasse di residui passivi in relazione al fatto che non esistono neppure le ordinazioni, ma, dato che le ordinazioni sono state fatte, non mi sembra che l'esistenza di residui passivi — anche se sarebbe preferibile che tutto venisse eseguito celermente — rappresenti un elemento scandaloso. Purtroppo 365 giorni passano presto anche per noi che ci avviciniamo, in questa maniera, alla vecchiaia.

MADERCHI. Mi scusi l'interruzione, onorevole Ministro, ma vorrei solo far rilevare che stavamo parlando del capitolo 1253.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Anch'io sto parlando del capitolo 1253. Secondo lei, le sovvenzioni cosa significano? Significano che le ferrovie hanno bilanci passivi, i quali, naturalmente devono essere integrati dallo Stato. Per esempio, le ferrovie calabro-lucane, mi pare, hanno 14 miliardi di passivo all'anno. Lei questi

14 miliardi dove li metterebbe? O io non capisco niente, o essi devono essere messi in questo capitolo.

Per quanto riguarda il problema, che è stato affacciato da vari senatori, del come coprire il disavanzo — se, cioè, almeno per determinate aliquote, con l'intervento da parte del Tesoro, o viceversa, con l'accensione di obbligazioni — come voi sapete, c'è un dialogo continuo, direi una diatriba continua fra il Ministero del tesoro ed il Ministero dei trasporti, perchè noi, come Ministero dei trasporti, riteniamo che certe voci dovrebbero passare direttamente nel bilancio del Ministero del tesoro, e quest'ultimo ritiene di no. Una di queste, alla quale voi avete fatto cenno, è quella relativa agli interessi dei mutui che sono stati contratti in passato. Ora, trattandosi di beni patrimoniali, sarebbe logico che gravassero sul bilancio del Ministero del tesoro. Vedremo, poi, se questo problema potrà essere risolto. Comunque, il bilancio dello Stato, anzi il bilancio di tutta l'Amministrazione pubblica, alla fine, è uno solo. Ad ogni modo, non si preoccupi quel collega che ha detto: « ma così andiamo a dare i quattrini alle banche, ai privati ». Non è così, perchè, in pratica, sappiamo bene che sono tutti enti di diritto pubblico o, al massimo, banche di interesse nazionale. Ma nemmeno; sono tutti enti di diritto pubblico quelli che sono creditori a questo titolo.

Il senatore Maderchi ha richiamato la mia attenzione — me ne ero già preoccupato e lo ringrazio dell'appoggio — sul fatto che è stato annunciato (ho qui con me il ritaglio di giornale) che il Ministero dei lavori pubblici bloccherebbe la nuova pista di Fiumicino sopprimendo l'ufficio speciale del Genio civile. Ieri non ho potuto muovermi per ragioni di partito, stamattina sono qui, ma oggi pomeriggio sarà mia cura dare disposizioni per vedere di impedire a tutti i costi che, eventualmente, per mancanza di fondi, si arresti la procedura per la costruzione della terza pista.

MADERCHI. Facciamo noi un emendamento al bilancio dei Lavori pubblici, anche a nome suo!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi pare che così, all'improvviso, alle ore 13, sia difficile elaborare un emendamento in termini che, poi, non rischino anche di essere errati dal punto di vista tecnico. Comunque, ringrazio il senatore Maderchi di questo richiamo.

Il senatore Maderchi, poi, ha rivolto critiche al disegno di legge governativo, che propone di affidare la costruzione di una nuova aerostazione ad una società a prevalente partecipazione statale.

M A D E R C H I. Questo è niente di fronte a quanto avverrà il giorno in cui il disegno di legge verrà all'esame della Commissione!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sentiremo, appunto, cosa lei dirà. Viceversa, sembra che, alla Camera dei deputati, i suoi colleghi abbiano giudicato molto più positivamente questo disegno di legge.

M A D E R C H I. Non significa niente!

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per carità, non significa niente! Può darsi che abbia ragione lei e può darsi che abbiano ragione i suoi colleghi. Io, caso mai, potrei sostenere le tesi portate avanti dai suoi colleghi di partito alla Camera dei deputati.

M A D E R C H I. Ci può essere una dialettica interna.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo, non c'è niente di male. Volevo solo dire che, se per caso difendessi il disegno di legge, non potreste dire che sono reazionario, perchè porterei avanti argomenti che anche i comunisti hanno svolto.

Dice, ancora, il senatore Maderchi, sempre così attento e così acuto nelle sue osservazioni, che noi dovremmo controllare anche quello che si fa nel settore dei porti. Certo, lo dovremmo fare. Ma come si fa? C'è un Ministero con specifica competenza e, quindi, bi-

sognerebbe mantenere i contatti con questo Ministero. Però, per quanto grande sia la buona volontà del Ministro dei trasporti e del Ministro della marina mercantile, ciò impedisce che si realizzi quel completo coordinamento, che sarebbe assolutamente necessario.

M A D E R C H I . Perchè un Ministero sta all'EUR ed un altro in piazza della Croce rossa?

P R E T I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Illustre senatore, non è questione delle distanze dal punto di vista topografico. La questione è che i Ministeri hanno la loro vita autonoma. La burocrazia ha un suo modo di vedere le cose e i Ministri, che hanno tante cose da fare, non possono incontrarsi due, tre volte alla settimana, come sarebbe necessario quando sono due ad aver competenza in un determinato campo, per coordinare le loro direttive. Questa, purtroppo, è la verità.

Passo a rispondere al senatore Piscitello, il quale chiede che il Ministro dei trasporti venga a riferire in Commissione in ordine all'INT (Istituto nazionale dei trasporti). Io sono dispostissimo; per me, è come invitarmi a nozze. Se vuole, verrò anche domani mattina, ammesso che ciò sia possibile. Non avevo mai saputo che esistesse questo invito, ma l'accolgo senz'altro. Mi dirà, poi, il Presidente quando dovrò venire. Se, in quel momento, dovessi avere riunione del Consiglio dei ministri od altri impegni, verrebbe il Sottosegretario. Ma, comunque, è un piacere che lei mi fa, senatore Piscitello, avanzando questa richiesta.

Il senatore Piscitello ha anche chiesto se il Ministero dei trasporti, per quanto riguarda la politica degli investimenti, si è trovato d'accordo con i sindacati. Ci siamo trovati perfettamente d'accordo, perchè abbiamo chiesto, tanto il Ministero che i sindacati, 2.000 miliardi nei cinque anni e 4.000 miliardi nei dieci anni, secondo un piano da noi elaborato. Il CIPE lo ha accettato, andando al di là delle mie previsioni, e ne siamo stati lieti, tanto io che i sindacati dei ferrovieri, con i quali i rapporti sono ottimi e dei quali

do un giudizio assai positivo. In materia di autoferrotranvieri, la questione è più complicata e ne parleremo in altra sede.

Per quanto riguarda le autostrade, il senatore Piscitello si è scagliato contro la costruzione eventuale di nuovi tronchi. Il Ministero dei trasporti è d'accordo. Credo che questo rientri anche nella politica del Governo. In materia di autostrade, in Europa siamo al secondo posto, superando di gran lunga tanto la Francia quanto la Gran Bretagna, e riten-go, perciò, che almeno due, tre anni di sosta potrebbero essere opportuni.

Però cercate anche voi di darvi da fare, perchè i fanatici delle autostrade arrivano da tutte le parti. Ogni giorno si leggono richieste nelle quali si dice che si tratta di esigenze inderogabili, e tutti i partiti, localmente, sono sempre d'accordo. Qualche volta, poi, ci si imbatte in un parlamentare che è contrario alla costruzione di nuove autostrade, ma, quando si tratta di quella che passa vicino al suo paese, fa eccezione, perchè, sostiene, si tratta di un'altra cosa e il problema deve essere visto sotto una luce diversa. Qui, naturalmente, casca l'asino.

Vorrei anche dire che il senatore Piscitello, forse, ha equivocato (se non ha equivocato, non sono d'accordo con lui) quando ha negato che l'automobile privata rappresenta un consumo sociale e che l'automobile privata, soprattutto per le classi più povere, ha rappresentato e rappresenta un elemento notevole di progresso, perchè ha dato modo a milioni di lavoratori di conoscere meglio la società nella quale vivono, il loro Paese ed anche gli Stati vicini. Non è che questi fattori, di carattere psicologico, possono essere trascurati. In un Paese, nel quale vadano in automobile solo i benestanti e tutti gli impiegati e i piccoli operai non abbiano la possibilità di possedere un mezzo proprio...

P I S C I T E L L O . Ho parlato di servizi collettivi più efficienti!

P R E T I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Bisogna tenere presente che gli impiegati e i piccoli operai non possono certo andare a fare una gita, a visitare la Torre di Pisa con i servizi collettivi, an-

che perchè ogni famiglia ha le sue esigenze; cerchiamo anche di tenere conto dell'autonomia delle persone, della libertà che ognuno vuole avere! Non possiamo pretendere di mettere tutti nel torpedone e di mandarli in giro! Anch'io sono stato da giovane in torpedone, ma non è certo piacevole. I torpedoni servono per certe esigenze e non per le esigenze di una famiglia. Io ritengo che in definitiva la diffusione della motorizzazione privata sia stato un elemento di progresso nel nostro Paese.

D'altro canto, senatore Piscitello, non possiamo certo dire che in Italia il numero delle autovetture è molto elevato, perchè — lei lo sa meglio di me — noi abbiamo circa 14 milioni di autovetture private. Negli altri grandi Paesi dell'Europa occidentale si è sui 19-20 milioni!

P I S C I T E L L O . Ma tutto è relativo!

M A D E R C H I . Ma a Roma stiamo fermi per ore ed ore con il motore acceso!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo so bene, non sono così ingenuo! Ho detto che, in definitiva, il distacco con gli altri Paesi esiste tuttora. Può darsi che in Italia, rispetto ad una esigenza che si potrebbe definire ottimale ci siano un paio di milioni di autovetture in più. Però la gente, e soprattutto i cittadini delle classi più povere, vogliono le autovetture, e queste non sono sostituibili con mezzi collettivi, i quali svolgono una funzione essenziale, importantissima, ma diversa! Ad un certo momento, non so se un partito indubbiamente popolare, come è il vostro — anche se io non ne condivido le impostazioni politiche — possa mettersi a fare la campagna contro la diffusione delle piccole automobili. Potrà fare la campagna per la nazionalizzazione della FIAT, non la campagna contro la diffusione delle automobili tra i cittadini appartenenti alle classi più povere.

P I S C I T E L L O . Il servizio pubblico serve anche per portare la gente a lavorare: oggi la gente deve andare al lavoro, invece, con la propria automobile privata!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Evidentemente lei non ha ancora capito!

C A V A L L I . Lei esaspera il discorso!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non esaspero niente. Non sto sostenendo che, per il traffico nelle città, giovi la diffusione di autovetture private. Quando io affermo che l'autovettura privata rappresenta un consumo sociale ed anche un elemento di progresso per una famiglia di basso tenore di vita, intendo riferirmi all'uso extraurbano dell'autovettura privata...

M A D E R C H I . La gita fuori porta!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allora lei vuole impedire che gli italiani vadano in gita il sabato e la domenica? Vuole che stiano sempre in città? Cerchiamo di essere realisti. Io più di voi, o perlomeno come voi, sono un sostenitore della dilatazione dei servizi di trasporto urbani e metropolitani, e ritengo che questa sia una delle esigenze prioritarie per quanto riguarda lo sviluppo economico del nostro Paese. Credo, con ciò, di essermi spiegato e vorrei, quindi, dirvi, dal momento che siete d'accordo con me su questo punto, di dare una mano, voi parlamentari, al Ministro dei trasporti perchè le metropolitane possano diffondersi. Se non si fanno più stanziamenti per la metropolitana di Roma, quando la finiremo? Nel 1990? Abbiamo esaurito tutti i fondi ed urgono nuovi stanziamenti. Io vi rappresento questa esigenza proprio perchè sono convinto — come voi — dell'assoluta necessità di potenziare i servizi pubblici. Nello stesso tempo, vorrei invitare voi parlamentari, che ritenete così necessario l'uso del mezzo pubblico nelle aree metropolitane, intese anche nel senso più vasto della parola, a premere, per quanto può dipendere da voi, affinché, in questo piano di 2.000 miliardi, la parte destinata al potenziamento, sotto tutti gli aspetti, di quei rami di ferrovia che portano i pendolari abbia la prevalenza su altre

esigenze sostenute da più parti e talvolta anche dalle organizzazioni sindacali.

Il senatore Maderchi ha chiesto se siamo disposti a discutere il « rapporto Lino » in Commissione. Anche domani mattina, senatore Maderchi, perchè non si sfugge l'esigenza del colloquio con il Parlamento, che è sovrano. E se il senatore Maderchi, che è così autorevole, si convincerà che si può discutere il disegno di legge n. 1225, che stanziava 220 miliardi per interventi negli aeroporti, in Commissione, perchè a lui e ai suoi colleghi non mancherà la possibilità di elevare denunce contro le inadempienze governative, potremo discutere il « rapporto Lino » in connessione con la discussione generale sull'aviazione civile. Se, inoltre, il senatore Maderchi o altri, in seduta informale (naturalmente, è necessario che il Presidente sia d'accordo), vorranno anche ascoltare e interrogare l'ex colonnello Lino, che è l'autore del rapporto, io sarò ben lieto che sia egli stesso a parlarvi. Così non si potrà dire che il Ministro dei trasporti tende a nascondere qualche cosa su questa situazione. Devo far presente che si tratta di una situazione estremamente grave. Come si è già detto prima, su certi aeroporti, fra qualche giorno, i piloti non voleranno più. Da parte mia, vi ho messi al corrente sulla situazione dei lavori parlamentari in Aula, su che cosa mi è stato risposto, ed è perciò che io faccio appello a voi. Non vorrei che, in mancanza di una rapidissima approvazione della legge, nel corso di una eventuale polemica di fronte ad una sciagura, dovessimo palleggiarci la responsabilità di avere avuto a disposizione dal Tesoro, già da un anno, la somma di 220 miliardi, e di non averla ancora spesa, nonostante tutti concordiamo sull'urgenza del problema. Perciò, al di là delle polemiche che vi possono essere tra i vari partiti — e che sono più che legittime, necessarie — credo vi sia una esigenza di carattere generale: la sicurezza degli aeroporti, che è molto più importante, in quanto ne va di mezzo la stessa vita dei cittadini, come dimostra il disastro di Punta Raisi e quelli di Celma Amaseno e di Corato, per non parlare che dei più recenti.

Il senatore Crollalanza ha sottolineato la necessità di spendere quanto più è possibile nel piano delle ferrovie per il Mezzogiorno. Sull'argomento egli, sostanzialmente, si è espresso negli stessi termini del senatore Piscitello. Sono del parere che il Governo stia operando in questa direzione. Se, nell'attuazione concreta, commetterà degli errori (dato che *errare humanum est*), fateci conoscere le vostre critiche e le vostre osservazioni.

Il senatore Premoli ha rilevato che da questa Commissione è stato votato, tempo fa, un ordine del giorno relativo ai rami secchi. Io sono convinto che i rami secchi non servono e vanno recisi. Ricordo che una volta, mentre camminavo lungo la ferrovia che congiungeva Calalzo a Cortina d'Ampezzo e Dobbiaco, mi capitò di notare, nella seconda parte del percorso, Cortina-Dobbiaco, che nelle carrozze non vi era neppure un passeggero. Eppure adesso — forse perchè ci sono le elezioni — c'è chi chiede di rifare la linea. In effetti, bisogna riconoscere che alcuni di questi rami rappresentano uno spreco davvero spaventoso.

M A D E R C H I . Questo va deciso insieme alle Regioni, non d'autorità!

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Naturalmente! Senatore Maderchi, al giorno d'oggi, d'autorità non si decide più nemmeno il licenziamento di un commesso!

M A D E R C H I . Però le centrali elettriche sì.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Perchè, lei è contrario alle centrali elettriche? Ma quando saremo senza elettricità...

M A D E R C H I . Onorevole Ministro, lei ci mette sempre di fronte alle catastrofi!...

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il fatto è che noi, ormai, non produciamo più elettricità in misura ne-

cessaria al continuo aumento del fabbisogno. Non ho detto che sia colpa di qualcuno. Ho soltanto l'impressione che si stia esagerando nella campagna contro l'Enel. Comunque, non sono il Ministro dell'industria ed, eventualmente, sarà l'onorevole De Mita a dare spiegazioni in merito. Non voglio rubare il mestiere ai miei colleghi!

C R O L L A L A N Z A . Il guaio è che rimarrebbe senza energia il Mezzogiorno perchè non esiste un elettrodotto che colleghi i due poli del nostro Paese. E, mentre al Nord è possibile comprare e in altri periodi vendere energia all'estero, al Mezzogiorno rimane tutto bloccato.

P R E T T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sono dell'avviso — ripeto — che, in materia, si stia esagerando, anche se, in certi casi singoli, può darsi che siano stati commessi errori. Però non è materia di mia competenza. Quindi, torniamo al nostro discorso dei rami secchi. Se avrò il consenso della Commissione, vedrò cosa è possibile fare per procedere in tal senso. Personalmente sono sempre stato fautore dell'abolizione delle linee inutili, tanto è vero che l'unica provincia — almeno credo — nella quale sono state abolite due di queste ferrovie è proprio quella dove sono nato io. Ciò è stato possibile in quanto io stesso perorai la causa, sostenendo che non era il caso di opporsi per ragioni di carattere puramente campanilistico.

Il senatore Premoli, inoltre, ha sottolineato che vi sono concessioni assolutamente inconcepibili. Il primo a ritenere che, in materia di biglietteria ferroviaria, vi siano concessioni che non hanno nessuna giustificazione è il Ministro dei trasporti. Spero, quindi, che, nel momento in cui porteremo le relative proposte in Parlamento, voi le approverete! Si è parlato della grottesca facilitazione per gli ufficiali in congedo; ma ve ne sono tante altre assolutamente ingiustificate. Per esempio, non capisco perchè i dipendenti dello Stato devono usufruire della riduzione e i dipendenti dei comuni, delle provincie e delle Regioni no-

Non vedo proprio che differenza esista fra gli uni e gli altri!

Per quanto riguarda le tariffe, devo invece dire che sono bassissime. Le tariffe italiane sono a livello di uno contro due e mezzo rispetto agli altri Paesi della Comunità economica europea. Chi viene da Bologna a Roma spende meno di quanto non costi il pranzo sulla carrozza ristorante o in un qualsiasi ristorante discreto. Io mi chiedo se tutto questo rientri in una logica economica. È vero che le ferrovie sono un servizio pubblico, ma, con la svalutazione della lira, le tariffe hanno perso il 60 per cento del loro valore, e ora ci troviamo in una situazione veramente abnorme.

C'è, ora, il blocco dei prezzi e delle tariffe, perchè il Governo sta facendo una certa politica diretta a contenere il processo inflazionistico e, quindi, il problema per il momento non si pone. Ma, dopo il 31 gennaio 1974 o dopo che saremo riusciti a domare tale processo inflazionistico, è chiaro che il problema dovrà essere posto. Fra l'altro, non solo ai viaggiatori di seconda classe — che normalmente appartengono ai ceti medi o più modesti della popolazione — ma anche a quelli che viaggiano in prima classe, negli elettrotreni, finiamo per dare un servizio molto, ma molto sottocosto. Il che non mi pare — pur tenendo conto, ripeto, che si tratta di un'azienda pubblica — sia molto accettabile da parte di chi osservi i problemi economici da un punto di vista generale.

Il senatore Premoli ha anche affermato — scusate se io passo da un argomento all'altro rispondendo alle varie domande — che l'Alitalia avrebbe compiuto un grosso errore acquistando i Boeing 737, volgarmente denominati Jumbo, mentre viceversa avrebbe dovuto acquistare i DC-10. A me non risultava che avesse commesso questo grave errore, perchè vedo che i Boeing 737 vengono usati da tante altre delle maggiori compagnie. Comunque, poichè non sono un tecnico, cercherò di informarmi. Strano, però, che si faccia questa accusa all'Alitalia, quando, da molte parti, si accusa la stessa Alitalia di essere infeudata alla casa Douglas

e di comprare i suoi prodotti, tra i quali vi è, appunto, il DC-10. Trovo, perciò, una certa contraddizione tra questa accusa di carattere generale e l'altra accusa, di carattere particolare, che fa il senatore Premoli. Può darsi che egli desideri che l'Alitalia si rivolga ancora di più alla casa Douglas.

Il senatore Sgherri, devo riconoscere, ha giustamente sottolineato l'esigenza di realizzare, in materia di trasporti, una politica organica, almeno nell'ambito di quei trasporti che dipendono da un solo Ministero. Questo è anche il mio desiderio ed il mio obiettivo. Cercherò di realizzarlo, nel limite del possibile, finchè avrò la responsabilità di questo Dicastero.

Un'altra osservazione, che il senatore Sgherri ha fatto, è quella relativa agli aeroporti, che ritiene siano troppi. Ma il primo a dirlo sono io. Lo vado dicendo in tutti i linguaggi e talvolta mi trovo anche in difficoltà. Nella mia regione, per esempio, visto che io sono il Ministro dei trasporti, gli esponenti locali del mio partito mi tempestano di richieste e vorrebbero perfino l'aeroporto a Cervia. Io non posso trattarli male e cacciarli fuori dalla porta, perchè altrimenti si sfasciano le sezioni. Inoltre, i comunisti locali li attaccherebbero, dicendo che sono loro a non voler l'aeroporto a Cervia. Le piccole lotte locali fra i partiti creano situazioni strampallate...

M A D E R C H I . Alle quali il Governo deve porre rimedio in qualche modo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È per questo che io propongo l'adozione di una apposita deliberazione del CIPE, ma non sarei neppure contrario che addirittura con legge si stabilisca quali devono essere gli aeroporti.

M A D E R C H I . Ma Lino lo ha già detto.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Lino è un funzionario; io sono qualche cosa di più, perchè sono un Ministro, e non creda che ignori il « rap-

porto Lino »; voi siete mille volte di più, perchè siete il Parlamento. Al Ministro, può capitare che, dopo aver « blaterato » contro gli aeroporti, a seguito di iniziative locali, veda saltare fuori un nuovo aeroporto di cui non era a conoscenza. Ad esempio, fino a 15, 20 giorni fa io non sapevo che ci fosse un aeroporto anche a Perugia; in seguito è venuto da me il presidente dell'ente del turismo locale a parlarmi dell'aeroporto di Siena. Non bastava aver fatto l'aeroporto di Firenze, che si aggiunge a quello di Pisa, si pensa anche di aprire al traffico civile gli aeroporti di Siena e di Ravenna. A questo punto, perciò, siete voi i soli ad avere l'autorità di porre un *alt*, perchè il Ministro ha poteri limitati in questa materia. E, poichè vedo che vi è un consenso di carattere generale su quello che ha detto il senatore Sgherri e che ho più volte detto pure io anche in pubblico, spero di arrivare a porre fine a questa gara degli aeroporti. Ogni capoluogo di provincia vuole il suo aeroporto. Così, le risorse vengono buttate via, mentre vi sono aeroporti importanti, come quello di Bari, che non hanno nemmeno gli ILS e accadono i disastri che conosciamo.

Il senatore Sema ha fatto riferimento ai comandanti degli aerei e li critica. Egli appartiene ad una città marinara ed è competentissimo in questa materia. Ricordo che una volta, tanti anni fa, mi ha dato una lezione in Senato, e devo riconoscere che egli aveva ragione. Ora, dopo aver ascoltato le sue critiche rispondo: andiamoci piano, perchè i comandanti degli aerei hanno grossissime responsabilità. Un conto è guidare un aereo, cui è affidata la vita di 120, 130 o magari 350 persone, e un conto è servire il caffè e le bibite. Quando un uomo ha responsabilità così grandi ed è soggetto ad una continua tensione nervosa, deve essere rispettato da tutti. Se si comincia a fare la campagna contro questi poveretti, dicendo che sono corruttori di minorenni, gerarchi fascisti...

S E M A . Guardi che non l'abbiamo mica detto noi.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non sto dicendo che queste cose le ha dette lei, anzi, preciso che le ha scritte Antonio Padellaro sul Corriere della Sera. Ma, se si va avanti di questo passo, non credo che si renda un servizio all'aviazione civile, nè ai trasporti. Ovviamente, tutto il personale che presta servizio sugli aerei deve essere rispettato, e, quindi, devono essere rispettati anche gli *stewards* e le *hostess*. Bisogna però tener conto che esiste un codice della navigazione aerea, codice che merita il massimo ossequio da parte di tutti, perchè la navigazione aerea è la più pericolosa di tutte, come voi ben sapete.

Il senatore Sema ha pure parlato del collegamento degli aeroporti con le città, ed ha detto che, spesso, occorre molto tempo. Questo, però, non accade solamente in Italia, intendiamoci. Se lei va ad Orly, oppure all'aeroporto di Londra, prima che arrivi nel centro di Parigi o della capitale inglese ce ne vuole di tempo. Accade soprattutto se le città sono grandi e gli aeroporti sono lontani. Comunque, anche questa è una esigenza. Ma mi pare che, più importante del collegamento con le città o della costruzione di aerostazioni, sia — per gli aeroporti — la dotazione di tutti quegli strumenti (radar, ILS, eccetera) che servono a garantire i voli, a renderli sicuri. Sono tutte cose importanti, ma certamente vi è un ordine di priorità sul quale tutti, credo, siamo d'accordo. In ogni modo, senatore Sema, i lavori per congiungere ferroviariamente il principale aeroporto d'Italia, Fiumicino, con Roma, proseguono. I denari sono già stati stanziati per una deviazione dalla linea che va verso Genova, che porti fino all'aeroporto. Io penso che, entro un paio di anni, dovremmo avere il collegamento ferroviario fra il quasi centro di Roma e la stazione di Fiumicino, con vetture tipo metropolitana.

M A D E R C H I . Quasi centro significa Trastevere, ma per attraversare poi il viale di Trastevere...

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Aiutatemi, allora, a finanziare la metropolitana, che è a carico dello Stato, ed io ve ne sarò molto grato. Anzi, sarete considerati da molti i benemeriti.

P R E S I D E N T E . La Commissione attende proposte dal Governo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io le farò, e sono lieto di trovare tanti consensi.

Per quanto riguarda un'ultima osservazione del senatore Sema, cioè quella relativa alle comunicazioni tra Sardegna e Continente, devo dire che egli ha lamentato talune disfunzioni che, se esistono, sono gravi. Ero a conoscenza del fatto che le cose non andavano troppo bene, perchè purtroppo non si può far fronte a tutte le esigenze, ma non credevo fino a questo punto. Mi informerò, pertanto, presso la direzione generale, per sapere se la situazione è così grave, come l'onorevole senatore sostiene e in caso affermativo, cercherò di prendere adeguati provvedimenti.

L I G I O S , *relatore alla Commissione*. Il senatore Sema si riferiva ad un fatto che è stato discusso anche l'anno scorso in questa Commissione e cioè al fatto che nel periodo estivo e nel periodo invernale, con l'intensificarsi del traffico turistico e del rientro in famiglia degli emigranti, si verifica che in tutti i porti della Sardegna, come pure in quelli di Civitavecchia e di Genova, rimangono a terra — e rimanevano soprattutto nel passato — centinaia di persone (si è arrivati anche a 900 unità) che dovevano pertanto essere ricoverate nelle scuole e in altri posti di fortuna. Questa estate — bisogna riconoscerlo — vi è stato un enorme miglioramento, nel senso che si è riusciti a smaltire anche 10.000 persone al giorno: ciononostante si sono verificate ugualmente situazioni analoghe.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'inconveniente è, allora,

indubbiamente grave; è necessario, pertanto, prendere gli adeguati provvedimenti.

Chiedo scusa se ho dimenticato di rispondere a qualcuno dei quesiti postimi. Sono comunque, a disposizione degli onorevoli senatori per ogni ulteriore chiarimento. Desidero ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito per la loro collaborazione e confermo che sono sempre pronto a tornare qui in Commissione, per riferire su qualsiasi questione. Ringrazio, in particolare, l'onorevole relatore per il sacrificio che si è imposto, nonché, naturalmente, il Presidente. Inaspettatamente, contro ogni previsione, ci siamo ritrovati nella stessa Commissione, dopo essere stati, per tanti anni, collaboratori nella Commissione finanze e tesoro.

PRESIDENTE. Debbo ringraziare personalmente, e a nome dei colleghi, l'onorevole Ministro, non solo per la sua ampia replica, ma anche per la dichiarazione che ha fatto di essere sempre a disposizione della Commissione per fornire ulteriori chiarimenti. Desidero inoltre ringraziarlo in modo particolare per le gentili parole che ha voluto rivolgermi ricordando i tempi in cui entrambi ci occupavamo della Commissione finanze e tesoro.

Passiamo ora all'esame delle proposte di emendamenti.

Il senatore Piscitello ha presentato il seguente emendamento: « Al capitolo 1253 della tabella 10 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ridurre lo stanziamento da lire 99 miliardi a lire 50 miliardi. Conseguentemente portare in aumento del fondo globale per le Regioni la somma di lire 49 miliardi »

Il fondo globale per le Regioni — lo ricordo agli onorevoli colleghi — è quello di cui alla legge 16 maggio 1970, n. 281, che all'articolo 9 espressamente recita: « Nello stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio e della programmazione economica è istituito un fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo, il cui ammontare è determinato per ogni quinquennio dalla legge di approvazione del

programma economico nazionale e per la quota annuale dalla legge di bilancio.

Tale fondo è assegnato alle Regioni, secondo le indicazioni del programma economico nazionale, sulla base dei criteri che saranno annualmente determinati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e con particolare riguardo alle esigenze di sviluppo del Mezzogiorno ». In tale articolo si fa riferimento per altro ad una programmazione quinquennale della quale ignoro la consistenza in quanto attualmente non esiste. Questo evidentemente potrebbe essere un primo impedimento a mettere in votazione l'emendamento. Ma vi è una considerazione che io, come Presidente, sono tenuto a fare, e cioè che il capitolo 1253 è chiaramente indicato nella tabella 2, quella del Ministero del tesoro, come capitolo di spesa obbligatoria. La tabella 2 infatti reca in appendice l'elenco dei capitoli dei vari dicasteri che hanno la qualifica di capitoli di spese obbligatorie o d'ordine, che sono quelli che nascono da un impegno che l'Amministrazione pubblica ha per legge. Ora, poichè il capitolo 1253 ha riferimento a sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie e tranvie extraurbane, eccetera, e le leggi che hanno stabilito tali sovvenzioni prevedono che le relative aziende ottengano dallo Stato il ripiano per le loro spese di esercizio, si includa nel bilancio la cifra esatta o se ne includa una minore, trattandosi di una spesa obbligatoria, sovviene la disposizione dell'articolo 40 della legge di contabilità, la quale istituisce nello stato di previsione del Ministero del tesoro un fondo di riserva per tale tipo di spese. Pertanto, se, considerati i conteggi che sono stati presentati dal Ministero del tesoro alla Ragioneria generale, venisse prevista a questo titolo una spesa di 100 miliardi e noi dovessimo indicare invece un solo miliardo, ci nasconderemmo dietro una finzione perchè con decreto del Ministro del tesoro (questa è infatti la formula che stabilisce la legge) si integrerebbe il capitolo per la sua parte di inadeguatezza prelevandola da questo fondo di riserva e, nel caso in cui detto fondo fosse insufficiente, si dovrebbe allora con legge di

variazione del bilancio impinguare adeguatamente il capitolo. Voglio inoltre far presente che, in materia di spese obbligatorie, occorre dare la dimostrazione che il capitolo ha uno stanziamento per eccesso prima di proporre la decurtazione. Dalla discussione che si è svolta abbiamo poi inteso che vi è sempre un notevole ritardo nel riconoscere il ripiano dei bilanci di queste aziende, ritardo che può derivare anche da lentezza amministrativa nel verificare la natura delle spese. La mia stessa esperienza di Presidente di una Commissione finanziaria mi dice che vi è sempre stata una notevole inadeguatezza degli stanziamenti di questo tipo, proprio perchè si fa conto sui ritardi che amministrativamente intervengono. A me sembra quindi che noi, se nello stato di previsione appare un aumento da 49 a 99 miliardi e la nota dice: « Aumento proposto in relazione alle esigenze », per mutare il relativo stanziamento, trattandosi di spese obbligatorie, dovremmo accompagnare questa nostra proposta con una adeguata argomentazione.

Oltre a questo vi è poi da considerare che noi possiamo proporre trasferimenti di stanziamenti all'interno della tabella del Ministero del cui stato di previsione discutiamo, ma non trasferire fondi da una tabella all'altra.

Se noi vogliamo proporre un aumento del Fondo globale delle Regioni, per la somma di lire 49 miliardi, dato che il Fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo deve comparire nello stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio e della programmazione economica, secondo l'articolo 9 della legge che richiamiamo, dobbiamo chiaramente esporne le ragioni all'Assemblea.

M A D E R C H I . Il suo ragionamento, onorevole Presidente, non fa una piega, soltanto deve essere capovolto. Noi abbiamo chiesto — e l'onorevole Ministro non ci ha dato risposta — perchè mai quel capitolo di spesa, che nel 1973 era di 49 miliardi, è diventato di 99 miliardi nel 1974.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allora lo stanziamento era largamente insufficiente.

M A D E R C H I . Ma vi sono i residui passivi!

P R E S I D E N T E . I residui passivi sono un'altra cosa: riguardano impegni di esercizi precedenti. Ora nella nota (a) alla variazione proposta al capitolo 1253, è detto: « Aumento proposto in relazione . . . ».

M A D E R C H I . Se il Ministro ci dicesse « Io ho intenzione di aumentare i contributi che venivano regolarmente dati, oppure voglio estenderli a società e ad esercizi che prima non li ricevevano », ebbene, questa potrebbe essere una risposta. Ma dicendo che il capitolo è aumentato secondo le necessità, non solo non risponde alla nostra domanda, ma non dice assolutamente niente. Forse non faccio un discorso formalmente preciso, come lo ha fatto lei, onorevole Presidente, però desidero sapere come mai da 49 miliardi si va a 99 miliardi. Se mi si dà questa risposta posso anche essere d'accordo con lei.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Perchè gli stanziamenti fatti negli anni precedenti erano largamente insufficienti. È enormemente aumentato il costo della manodopera per i contratti collettivi di lavoro, che hanno previsto una maggiore remunerazione, ma non sono aumentate le entrate, perchè tutte le tariffe ferroviarie e paraferroviarie sono bloccate. Di conseguenza, mettendo insieme quello che prima mancava e le spese maggiori, si è arrivati a questa conclusione. Non si è potuto evitare di spendere tanto. Se lo ha ammesso anche il Ministero del tesoro, che ha fatto tanti tagli anche a noi, come si può pensare che non sia stata data la dovuta documentazione?

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, il Ministro non può nè aumentare nè diminuire quello che dà: le sovvenzioni nascono da una legge che stabilisce, per quanto ri-

cordo, che le spese di gestione di questo tipo di aziende che compiono questi servizi sono, in quanto eccedenti le entrate, ripianate a carico dello Stato. Se le ferrovie Nord-Milano, per esempio, dovessero avere un esercizio in cui le spese per il personale o altre spese ammesse danno un disavanzo di 20 miliardi, l'onorevole Ministro non potrebbe certamente darne di più: deve riconoscere, a norma della legge, quello che è il disavanzo che emerge. Ora, evidentemente, nelle previsioni di disavanzo di tutto questo complesso di aziende, come dice la lettera a) del capitolo 1253, vi è una cifra che non sarebbe affatto coperta dai 49 miliardi e per coprirli occorrono 99 miliardi. I residui si riferiscono, invece, agli esercizi precedenti. Questo riguarda l'esercizio 1974 e il conto dei residui ci dice che al 31 dicembre 1972 c'erano 28 miliardi sul capitolo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Perchè non avevano ancora fatto bene i conti sulla cifra precisa da dare!

P R E S I D E N T E . I residui ci sono o perchè lo stanziamento non è stato tutto utilizzato o perchè sono emerse, ai sensi dell'articolo 40 della legge di contabilità, maggiori passività e queste passività sono andate iscritte come residui.

P I S C I T E L L O . Al di là delle utilissime e preziose delucidazioni di ordine formale e regolamentare, noi desideriamo porre un problema politico in relazione anche all'articolo 2 del decreto presidenziale 14 gennaio 1972, n. 5. Queste linee ferroviarie in concessione, che gravano così pesantemente sul bilancio del Ministero dei trasporti e aviazione civile, debbono essere lasciate, così come sono, all'infinito, senza una prospettiva e senza una soluzione, nelle condizioni di decadimento, di logoramento in cui si trovano? oppure deve farsi un discorso serio e costruttivo con le Regioni, proprio in ordine all'articolo 2 del decreto presidenziale cui ho accennato?

Il Ministro, nel momento in cui viene presentato un bilancio che porta questa annotazione, peraltro rilevata dallo stesso relatore con qualche accento di preoccupazione, dovrebbe dire se ci sono orientamenti in ordine all'ammodernamento, al passaggio alle Regioni, o comunque fare un discorso positivo e concreto in merito. Perchè, l'anno venturo, l'aumento potrà essere ancora maggiore di 50 miliardi e allora dove andremo a finire?

La nostra preoccupazione, al di là delle utilissime questioni formali sulle quali possiamo essere d'accordo, pone in essere, invece, una nuova questione che investe un problema politico.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma il problema politico del passaggio alle Regioni non posso risolverlo io, perchè è un problema di Governo!

P R E S I D E N T E . Il decreto del Presidente della Repubblica ricordato dal senatore Piscitello regola all'articolo 13, ponendo come termine il 31 dicembre 1972, quello che è il passaggio dei fondi residui, e a tale proposito lei ha presentato un ordine del giorno che esamineremo a suo tempo. Ma in sostanza si tratta di uno di quei decreti postulati di una politica da fare; infatti, all'articolo 2 dispone che « Le linee ferroviarie in concessione, quelle in gestione commissariale governativa, nonché le linee ferroviarie secondarie gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che, a giudizio del Governo della Repubblica », (ecco la prima facoltà, perchè questa norma non è precettiva, ma esortativa) « non sono più utili all'integrazione della rete primaria nazionale, possono » (non dice: devono) « essere trasferite con legge dello Stato alla Regione nel cui territorio si svolgono ».

Ora, il Parlamento può promuovere sue iniziative, se il Governo è carente di fronte alle prescrizioni di tale articolo, ma non può farlo — a mio avviso — in sede di bilancio.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È un discorso generale.

Ad ogni modo, credo di avere dato tutte le spiegazioni che mi sono state richieste.

PISCITELLO. Onorevole Presidente, poichè le sue delucidazioni ci sembrano convincenti, e noi volevamo soltanto porre una questione politica, nulla toglie che questa venga riproposta in Assemblea; pertanto ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. La ringrazio.

Segue un secondo emendamento, presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri, del seguente tenore: « Ridurre il capitolo 1255 della tabella n. 10 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile da lire 7.500 milioni a 6.500 milioni. Portare in aumento del fondo globale delle Regioni la somma di lire 1 miliardo ».

La denominazione del capitolo 1255 dice: « Sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo a favore di ferrovie e di tranvie non di competenza delle Regioni. Sussidi integrativi a carattere temporaneo a favore di servizi di navigazione interna non di competenza delle Regioni a statuto ordinario ».

Lo stanziamento di questo capitolo, che era di 6.500 milioni, è stato portato a 7.500 milioni in relazione alle maggiori esigenze. In proposito non sorge alcuna questione di spese di carattere obbligatorio; però l'emendamento dice: « portare in aumento del fondo globale la somma di lire 1 miliardo ».

PISCITELLO. Soppriamolo l'ultima parte dell'emendamento.

PRESIDENTE. Allora debbo far presente che la somma di lire 1 miliardo andrebbe ad economia, a riduzione del disavanzo.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ovviamente sono contrario a questo emendamento. Basterebbe, infatti, pensare all'aumento del costo del personale per rendersi conto che anche l'aumento da sei miliardi e mezzo a sette miliardi e mezzo non è adeguato, e che, quindi, la riduzione

proposta creerebbe un'ulteriore complicazione in un settore che già va male.

LIGIOS, relatore alla Commissione. Anche il relatore è contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto dai senatori Piscitello ed altri, sul quale il Ministro e il relatore hanno espresso parere contrario.

(Non è approvato).

Segue un terzo emendamento, presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri, del seguente tenore: « Sopprimere al capitolo 1384 della tabella n. 10 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile lo stanziamento di lire 1 miliardo ».

La denominazione del capitolo 1384 dice: « Contributi e sovvenzioni ad Enti ed Istituzioni nazionali ed internazionali ed a privati per attività in favore dell'aviazione civile ». Siccome lo stanziamento di questo capitolo è di lire 1.000.000.000, l'emendamento si propone di sopprimere il capitolo stesso.

PISCITELLO. Lo scorso anno, in sede di Commissione trasporti, alla Camera dei deputati, è stato presentato dal Gruppo democristiano un ordine del giorno che si riferiva al capitolo 1384. Siccome non sono state date delucidazioni circa la ragione di un incremento di questo capitolo dal 1972 al 1973, e circa la sua destinazione, e siccome peraltro si teme vi siano elementi poco chiari a sostegno di tale erogazione, per chiarire ogni equivoco noi abbiamo presentato l'emendamento.

LIGIOS, relatore alla Commissione. Non avendo avuto la possibilità di approfondire la portata di questo emendamento, mi rimetto al parere del Governo.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Premesso che in questo capitolo non è previsto alcun aumento,

debbo precisare che i contributi e le sovvenzioni di cui trattasi, ad Enti ed istituzioni nazionali e internazionali, sono necessari, perchè riguardano soprattutto studi importanti ed attività di propaganda concernente il settore dell'Aviazione civile, che vengano effettuati presso enti europei, nelle università italiane eccetera. Qualcosa può riguardare anche i privati, ma in misura del tutto irrilevante.

Il giorno che non potessimo più incoraggiare questi studi, credo che nuoceremmo all'Aviazione civile. Comunque, se il senatore Piscitello volesse chiedermi per iscritto quali enti principalmente hanno beneficiato di questi contributi o sovvenzioni, sarei lieto di soddisfare la sua richiesta.

MADERCHI. Si tratta di notizie che interessano tutti, non solo il senatore Piscitello.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo; presentate una interrogazione con risposta scritta. Comunque, ripeto, non ho alcun motivo per nascondere certi dati. Quindi, non accetto l'emendamento, ma posso assicurarvi che sono a vostra disposizione per fornirvi tutte le notizie che possono interessarvi.

PISCITELLO. Mantengo l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento presentato dai senatori Piscitello ed altri, di cui è stata data lettura, non accolto dal Governo e dal relatore.

(Non è approvato).

Segue l'ultimo emendamento presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri, del seguente tenore: « Sopprimere al capitolo 5106 della tabella n. 10 (stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile) lo stanziamento di lire 1 miliardo ».

Il capitolo 5106, che fa parte delle spese in conto capitale, ha la seguente denominazione: « Contributo alle aziende speciali che

hanno assunto l'impianto e l'esercizio diretto di pubblici servizi di trasporto ».

Lo stanziamento previsto è di lire 1 miliardo; l'emendamento propone di sopprimere questa somma, che è rimasta immutata rispetto al 1973.

PISCITELLO. Qui vorrei chiedere soccorso alla sua dottrina, onorevole Presidente, perchè mi pare che il decreto presidenziale cui ho fatto riferimento preveda per questo capitolo non la riduzione, ma la soppressione. Come si spiega il fatto che lo ritroviamo in questo bilancio?

PRESIDENTE. L'articolo 18 della legge 16 maggio 1970, n. 281, dice: « Trasferimento di spese e formazione del fondo. I decreti legislativi di cui all'articolo precedente determinano con effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo alla loro entrata in vigore la conseguente soppressione o riduzione da apportare agli stanziamenti iscritti nei singoli stati di previsione della spesa dei Ministeri competenti nonchè l'ammontare delle spese aggiuntive connesse al trasferimento delle funzioni attribuite alle Regioni indicandone i relativi mezzi. Dalla data del 1° gennaio avrà inizio l'esercizio da parte delle Regioni eccetera ».

A sua volta l'articolo 23 del decreto-legge 14 gennaio 1972, n. 5, dice: « La soppressione e le riduzioni da apportare agli stati di previsione della spesa dei Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro, in conseguenza del trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, nonchè del personale statale nei contingenti indicati nelle tabelle allegate eccetera, restano determinate come segue. Capitoli da sopprimere: 5093 e 5106 ».

Ora il capitolo 5106 rimane in vita per un miliardo e devo dire che ciò merita un chiarimento da parte del Ministro del tesoro. Io posso avanzare l'ipotesi che ci siano delle code di liquidazione, vale a dire degli impegni assunti in forza di legge, che si concretano dopo; ma il capitolo 5106 al 31 dicembre 1972 non aveva residui di stanziamento proprio. Ne aveva uno proveniente dal 1972

ai sensi dell'articolo 36 della legge di contabilità.

P I S C I T E L L O . Comunque è strano che questo capitolo sia mantenuto quando la legge dice tassativamente che deve essere soppresso.

P R E S I D E N T E . Bisognerebbe forse far riferimento alla legge propria del bilancio. Siccome desidererei non credere ad un errore, devo ritenere che nella voce « Contributi alle aziende speciali che hanno assunto l'impianto per l'esercizio diretto di mezzi pubblici di trasporto » siano comprese aziende che non hanno riferimento alle competenze delle Regioni. Ad ogni modo desidererei che restasse agli atti che la Commissione ha discusso questo aspetto del capitolo 5106 e chiede all'onorevole Ministro di riferire su di esso in Assemblea.

M A D E R C H I . Per ripresentare lo emendamento in Assemblea occorre che esso venga respinto dalla Commissione. Resta inteso che, se il Ministro del tesoro ci porterà un chiarimento, lo ritireremo.

P R E S I D E N T E . Allora metto in votazione l'emendamento soppressivo dello stanziamento del capitolo 5106, a cui e il relatore e il rappresentante del Governo si sono dichiarati contrari.

(Non è approvato).

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno, presentato dal senatore Tanga, è il seguente:

Il Senato,

cosapevole della ormai insostenibile situazione di disagio delle popolazioni servite dalla linea ferroviaria Caserta-Benevento-Foggia;

tenute anche presenti le promesse più volte formulate dai responsabili del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dei diversi Governi succedutisi nell'arco di 25 anni, che hanno di volta in volta assicurato il raddoppio della predetta linea,

impegna il Governo a voler definitivamente programmare nell'arco di pochi anni il raddoppio della predetta linea onde migliorare le comunicazioni per il Nord, Roma e le regioni meridionali interessate, anche per dare un concreto avvio alla soluzione del problema della secolare situazione di abbandono di quelle regioni.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo ordine del giorno potrei anche accettarlo come raccomandazione, se si eliminasse però l'espressione « nell'arco di pochi anni ».

M A D E R C H I . Questa è una di quelle linee cui mi riferivo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Infatti, l'accetto come raccomandazione. Ma, ad un certo momento, esistono problemi di priorità che vanno discussi. Non si possono esaminare i problemi uno per uno. Si è deciso di fare un determinato sforzo e ne sono state decise anche le proporzioni per le ferrovie nell'Italia meridionale. Però, come Ministro, non sarei serio se facessi votare un ordine del giorno che vorrebbe subito, al primo punto di queste priorità, questo raddoppio, rispetto ad altri che potrebbero, in futuro, dal punto di vista tecnico e sulla base di certe considerazioni sociali, risultare più urgenti. Se si tratta di accettarlo come raccomandazione — e prego il senatore Tanga di comprendere quello che è il mio pensiero — nel senso di riconoscere l'urgenza del problema, sono perfettamente d'accordo. Ma giungere alla votazione dal momento che i voti li considero una cosa seria e non impegni che devono essere elusi, mi sembra eccessivo.

Di quanti chilometri è questa ferrovia?

T A N G A . Sono meno di cento chilometri: si tratta della Caserta-Foggia.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allora sono ben più di cento chilometri! Si tratta di un lavoro che

porterà ad una spesa di 250-300 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Senatore Tanga, a mio avviso l'ordine del giorno risulterebbe più impegnativo senza le parole « nell'arco di pochi anni ».

TANGA. Debbo insistere perchè questa raccomandazione è stata rivolta per alcuni anni consecutivi e non posso continuare, come rappresentante unico di una determinata zona, ad accontentarmi di sole raccomandazioni inutili.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Non è questione di raccomandazioni inutili, perchè certi lavori si fanno. Però, è possibile che altre linee siano più urgenti rispetto a questa, dal punto di vista della costruzione. Del resto, il piano dei duemila miliardi esiste, non è una invenzione!

SANTALCO. Non ho preso la parola sul bilancio dei trasporti perchè ho condiviso pienamente la relazione svolta. Però su questa materia, mi riprometto d'intervenire non appena verrà in discussione il disegno di legge relativo ai duemila miliardi, appunto, perchè anche io ho da porre alcuni problemi che, d'altro canto, ho già posto allorquando fui relatore del disegno di legge — poi approvato — dei 400 miliardi.

Ebbene, siccome a mio avviso questo ordine del giorno può trovare collocazione proprio nel contesto della discussione sul disegno di legge dei duemila miliardi, prego il collega Tanga di ritirarlo — anche per dare la possibilità al Ministro di fare tutti gli accertamenti che riterrà opportuni — e di presentarlo in quella sede; ciò anche perchè con i fondi di bilancio il Ministero non potrà affrontare il problema sollevato. Lo affronterà, appunto, con la legge dei duemila miliardi. Ed allora, così come io mi sono riservato di presentare il problema del raddoppio della Messina-Palermo in quella cir-

costanza, la stessa cosa potrebbe fare il senatore Tanga.

LIGIOS, relatore alla Commissione. Concordo con le dichiarazioni del senatore Santalco. Anche il relatore, infatti aveva intenzione di esprimere questa richiesta; in caso contrario sono contrario all'ordine del giorno, suggerendo di ripresentarlo in altra sede.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Esprimo parere contrario, perchè il problema va esaminato in un contesto più generale, e giustamente, a mio avviso, il senatore Santalco ha rilevato come l'occasione più idonea sia la discussione del provvedimento sui duemila miliardi.

PRESIDENTE. Senatore Tanga, mantiene l'ordine del giorno?

TANGA. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno, non accettato dal relatore nè dal Governo.

(Non è approvato).

I senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

rilevata l'esigenza di procedere alla riorganizzazione e al potenziamento dell'Istituto nazionale trasporti (INT) per farne un efficace strumento di un servizio pubblico di trasporto merci integrato strada-rotaiia,

impegna il Governo a riferire al Parlamento, entro breve tempo, i suoi orientamenti in ordine a tale esigenza.

LIGIOS, relatore alla Commissione. Esprimo parere favorevole.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Do lettura di un altro ordine del giorno presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri:

Il Senato,

avendo considerata la gravissima inefficienza ed insicurezza delle linee ferroviarie in concessione, nonchè il pesante aggravio finanziario che esse comportano per il bilancio dello Stato;

avendo rilevato la situazione deficitaria ed il logoramento degli impianti e del materiale rotabile nelle linee a gestione commissariale governativa e in quelle secondarie gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo ad elaborare, d'intesa con le Regioni interessate, un piano per la riorganizzazione e l'ammodernamento di dette linee ferroviarie, ed a procedere al rapido trasferimento alle Regioni medesime delle linee d'interesse locale, insieme ai necessari mezzi finanziari per l'investimento e l'esercizio, nonchè all'affidamento alle ferrovie dello Stato delle linee secondarie ancora utili alla integrazione della rete primaria nazionale.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione nella prima parte; la seconda — concernente il trasferimento alle Regioni — non posso accettarla, perchè implica problemi complessi che devono essere discussi in sede collegiale. Non mi comporterei seriamente, perciò, se adesso, su due piedi, accettassi anche quella parte dell'ordine del giorno.

L I G I O S , *relatore alla Commissione*. Prego i presentatori di scindere, se possibile, l'ordine del giorno in due parti, in quanto mentre sulla prima sono perfettamente d'accordo, per la seconda mi rendo conto che esistono dei problemi che vanno al di là della competenza del Ministro.

P R E S I D E N T E . Senatore Piscitello, mantiene l'ordine del giorno?

P I S C I T E L L O . Insistiamo per la votazione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno non accolto dal Governo nè dal relatore.

(*Non è approvato*).

Comunico alla Commissione che i senatori Piscitello, Maderchi, Sgherri, Mingozi, Cebrelli, Sema e Cavalli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

rivelato che dai conti dei residui passivi del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile al 31 dicembre 1972 risultano iscritte somme residue per capitoli di spesa che, in relazione al decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, vanno soppresse o ridotte, impegna il Governo, in esecuzione dell'articolo 12 del predetto decreto presidenziale, a trasferire le somme ancora impegnate al fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, numero 281.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo non può accettare l'ordine del giorno presentato dai senatori Piscitello ed altri.

L I G I O S , *relatore alla Commissione*. Il relatore aderisce al parere espresso dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno di cui ho dato lettura, non accettato dal Governo e dal relatore.

(*Non è approvato*).

I senatori Piscitello, Maderchi e Sgherri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

rilevata l'esigenza di provvedere, con il prossimo programma poliennale di ammodernamento e di sviluppo delle ferrovie dello

Stato, alla individuazione di precise priorità nella esecuzione delle opere,

impegna il Governo a concentrare, d'intesa con le Regioni, tutta la spesa pubblica, senza alcuna dispersione, per realizzare i seguenti obiettivi:

1) rinnovare e sviluppare la rete ferroviaria e il materiale rotabile nel Mezzogiorno e nelle isole;

2) potenziare i trasporti di massa per assicurare una migliore mobilità dei lavoratori e studenti pendolari da o per i luoghi di lavoro e di studio e nelle città maggiormente congestionate;

3) rinnovare e potenziare il trasporto merci a servizio dell'agricoltura e del Mezzogiorno, garantendo la necessaria dotazione anche di carri frigoriferi e porta-container.

P R E T I, ministro dei trasporti e della aviazione civile. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E. Comunico alla Commissione che i senatori Sgherri, Mingozzi, Maderchi, Sema, Cavalli, Piscitello e Cebrelli, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione del Senato,

considerato che la situazione esistente nell'aviazione civile è, come dimostra anche la relazione della Commissione Lino, di una evidente e drammatica realtà;

che a questa drammatica realtà non si può rispondere con una politica alla giornata, fondata su interventi sporadici, settoriali, spesso dettati o influenzati da tragici avvenimenti; politica che porta fra l'altro inevitabilmente ad una dispersione della spesa;

che oggi, in questa situazione, è giunto il momento in cui ci troviamo nella necessità di compiere scelte difficili ma indilazionabili, in una visione europea e mondiale, anche in questo campo, tenendo conto delle priorità di investimenti e di riforme che impone la grave situazione del Paese;

che ciò può avvenire correttamente e giustamente solo attraverso un piano di svi-

luppo organico, rigoroso, con precise priorità di tutto il sistema dell'aviazione civile, deciso e coordinato d'intesa con le Regioni. Piano che tenga conto e che si armonizzi ai problemi relativi all'assetto e allo sviluppo del territorio e che contenga uno specifico riferimento alle attrezzature per l'assistenza al volo, ad una nuova disciplina dell'intera importante materia con il suo trasferimento al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; piano al quale subordinare ogni altra decisione e scelta in questo settore,

impegna il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a presentare, di concerto con le Regioni, il piano entro un anno...

P R E T I, ministro dei trasporti e della aviazione civile. L'ordine del giorno comprende molte cose, su alcune delle quali posso anche essere d'accordo. Nell'attuale formulazione, però, non posso che respingerlo. Non è escluso che, in Assemblea, io possa approvare alcuni ordini del giorno riguardanti alcuni elementi compresi in quello in esame. Per queste ragioni il Governo non accetta l'ordine del giorno.

L I G I O S, relatore alla Commissione. Il relatore aderisce al parere espresso dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'ordine del giorno proposto dai senatori Sgherri ed altri, non accolto dal Governo nè dal relatore.

(Non è approvato).

Se non si fanno osservazioni, resta inteso che la Commissione dà mandato al senatore Ligios di trasmettere alla Commissione bilancio un rapporto favorevole all'approvazione della tabella 10.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 14,45.