**(N. 293-A)**

**Resoconti X**

# BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1980 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1980-1982

ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI
PER L'ANNO FINANZIARIO 1980
(Tabella n. 10)

## Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

INDICE

**MERCOLEDI' 5 DICEMBRE 1979**

PRESIDENTE . . . *Pag.* 533, 542, 563 e *passim*
FINESSI (*PSI*) . . . . . 549
GUSSO (*DC*) . . . . . .545, 555
LIBERTINI (*PCI*) . . . . . .550, 555, 569
MOLA (*PCI*) . . . . . 547
MITROTTI (*MSI-DN*) . . . . . 558
PRETI, *Ministro dei trasporti* . . .555, 564, 569
TONUTTI (*DC*) . . . . . 540
VINCELLI (*DC*), *relatore alla Commissione* 533, 563

**SEDUTA DI MERCOLEDI' 5 DICEMBRE 1979**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TANGA**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,40.*

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 (293)**

**Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980 (Tabella n. 10)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-82 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980 ».

Il relatore Vincelli ha facoltà di svolgere la relazione.

VINCELLI, *relatore alla Commissione.* Onorevoli senatori, l'esame della Ta-

bella 10 del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-82 riguardante lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980, al di là della semplice esposizione dei dati contabili che pure stimolano alcune valutazioni, ci induce a riprendere in questa sede un discorso di analisi globale della politica dei trasporti nel nostro Paese.

Ci sembra oltremodo opportuno fare questo, non solo per poter agevolmente individuare le principali disfunzioni del sistema attuale e proporre i provvedimenti di ordine generale che possano correggerle, ma anche e forse principalmente, per ricercare direttive nuove che rendano il nostro sistema di trasporti moderno e prezioso supporto all'economia nazionale. Ciò è ancora più doveroso se pensiamo agli attuali costi ingenti di questo sistema destinati verosimilmente ad aumentare in futuro.

L'ampio ed approfondito dibattito che in questi anni si è sviluppato tra le forze politiche sindacali e sociali ha contribuito a mettere in luce le linee fondamentali della politica dei trasporti.

Disponiamo di un complesso notevole di studi e documenti tra i quali dobbiamo citare il « libro bianco » ed il compendio statistico, il conto nazionale dei trasporti, il quadro di riferimento, la metodologia e procedura per il piano generale dei trasporti, la relazione previsionale e programmatica per il 1978, e per quanto limitata al settore ferroviario la relazione per il piano poliennale delle Ferrovie dello Stato della Commissione Trasporti della Camera dei deputati ed i lavori della Conferenza nazionale.

Il sistema italiano del trasporto, come è stato chiaramente evidenziato dal « libro bianco » i trasporti in Italia, si presenta varieggiato nella utilizzazione di tutti i modi, ciascuno dei quali, con notevole sforzo può assumersi come subsistema.

Nella politica degli investimenti, in quella delle tariffe, e in quella della organizzazione per l'offerta dei servizi ciascun sistema è andato avanti per suo conto anche per effetto di deleterie spinte concorrenziali, dando vita ad una serie di distorsioni, duplicazioni, sperpero di risorse e cospicue fasce di disutilizzazione.

E bisogna riconoscere che, nonostante l'unanime parere che le attività di trasporto sono condizionanti dei fatti economici e della loro evoluzione non si è riusciti finora a determinare una ordinata programmazione di questo settore.

Una situazione del genere deve essere radicalmente modificata ribadendo la necessità di un nuovo modello del sistema italiano di trasporto nel quale i singoli modi conservano un loro ruolo intercambiabile per assicurare i necessari livelli di elasticità, ma vedano esaltata la loro peculiare caratteristica di complementarietà.

In questa visione integrata non può più essere consentita una politica settoriale, per compartimenti stagni ed occorre dunque operare una svolta.

Come premessa di ordine generale va innanzitutto sottolineata la opportunità di riequilibrare il nostro sistema dei trasporti a favore dei trasporti pubblici collettivi rispetto a quelli privati scelta giustificata da una oggettiva riduzione dei costi e accompagnata da una più alta efficienza del servizio.

Ricorderete forse che nel corso della Conferenza nazionale dei trasporti venne da parte del profesor Stagni adombrata nella sua importante relazione addirittura la esigenza che i pubblici poteri orientassero in qualche modo il settore pubblico. Non si tratta evidentemente di stabilire se la domenica debbano circolare le macchine con targa pari o con targa dispari, bensì di creare le condizioni fondamentali perchè la gente venga veramente orientata, in senso libero, verso strutture pubbliche di trasporto, rese però efficienti da una seria politica settoriale.

Altro punto che è necessario richiamare riguarda l'accennata promessa del trasporto come fattore condizionante dello sviluppo economico, e quindi della sua importanza fondamentale ai fini della riorganizzazione del territorio, del risparmio energetico, del migliore inserimento nei rapporti internazionali, dello sviluppo delle aree depresse. Essenziale, pertanto, è la riconferma della centralità delle scelte per il Mezzogiorno, sia in termini di investimenti che di destinazione delle commesse.

Il bilancio di previsione 1980 per il Ministero dei trasporti propriamente detto reca spese per miliardi 661.275 di cui 504 circa per la spesa corrente e 157.5 circa in conto capitale.

Le variazioni rispetto al 1979 portano, nel globale, ad una maggiore spesa prevista di miliardi 7 e 724 milioni, dovuta alla somma algebrica di miliardi 48.512,6 in più per la spesa corrente e di miliardi 40.788,5 per spese in meno in conto capitale.

Gli aumenti in termini di spesa corrente provengono da fonti ineccepibili, legate come sono all'applicazione di leggi emanate per l'adeguamento di stipendi, di indennità, di pensioni a carico del Ministero di nuove discipline legislative e da incrementi di sussidi e sovvenzioni disposti per le ferrovie in concessione.

Le diminuzioni (conto capitale) sono, anch'esse il risultato contabile di leggi approvate dal Parlamento in tempi non molto lontani e che dispiegano oggi le loro conseguenze o le continuano a dispiegare. A pagina XVII può leggersi con chiarezza il fenomeno e se ne possono individuare i dettagli.

Per quanto attiene all'appendice I (stato previsionale 1980 dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato), che come è noto produce e vende servizi in termini non strettamente economici e di mercato, evidente appare — in termini soprattutto monetari — il progressivo aumento del disavanzo.

Le previsioni del 1980 sono di 1.420 miliardi contro i 1.230 del 1979.

Tale incremento è di 190 miliardi circa, non esagerato, occorre dirlo, rispetto ai grandi oneri che all'Azienda vengono vieppiù addossati ed alle limitazioni ed imbrigliamenti della libertà operativa cui risulta soggetta perchè considerata — e finora bene a ragione — quale strumento essenziale di politica economica nelle mani dello Stato, piuttosto che autonomo ed economico produttore — in forme industrializzate — e venditore di beni e di servizi quanto mai necessari nel nostro Paese.

Anche dai dati di bilancio di quest'anno appare chiaro che l'Azienda delle Ferrovie dello Stato è ben lontana dal soddisfare l'indice di redditività e ciò sollecita ancora una volta il riesame dell'indirizzo operativo dell'Azienda, la revisione dei costi della tariffa, l'individuazione dei settori da riportare ad una maggiore produttività.

Nel 1978 hanno circolato sulla rete delle Ferrovie dello Stato circa 294,2 milioni di treni-chilometro, corrispondenti ad una media giornaliera di 806.027 treni-Km.

Sulla base dei dati aggiornati i viaggiatori paganti sono stati 392,1 milioni (più di un milione al giorno) ciascuno di essi compie, mediamente, un percorso di 100 Km., sensibilmente maggiore del percorso medio caratteristico di tutte le altre reti dell'Europa Occidentale.

Le tonnellate trasportate in conto pubblico sono state 50,9 milioni (che, malgrado l'aumento rispetto ai 43 milioni del 1975, risultano ancora al di sotto dei 54,8 milioni dell'anno 1973, antecedente la crisi petrolifera) con percorso medio di 327 Km.

La misura della produzione dei servizi dell'Azienda è data dalle « unità di traffico », che nel 1978 sono risultate pari a circa 39,2 miliardi di viaggiatori per chilometro e a 16,6 miliardi di tonnellate per chilometro (contro i circa 38,4 e 17,6 miliardi di unità per chilometro rispettivamente avute nel 1977). Si può rilevare che, contrariamente a quanto avviene presso le altre maggiori reti ferroviarie, le Ferrovie dello Stato hanno un traffico merci molto minore del traffico viaggiatori. Trattasi di uno squilibrio che tende ad aumentare.

L'acquisizione di un maggior traffico merci è peraltro subordinata al potenziamento della rete ferroviaria, che per numerose linee ed impianti ha ormai raggiunto il limite di saturazione.

Altri squilibri sono dati dalla concentrazione dei traffici, nello spazio e nel tempo. Infatti:

la ripartizione del traffico sulla rete è estremamente poco uniforme: sui 2.000 chilometri più frequentati si raccoglie ben il 51 per cento dei prodotti, mentre i 5.000 meno frequentati sono interessati solo al 3 per cento dei prodotti;

all'incirca 380 stazioni (su un totale di circa 2.800 impianti aperti al pubblico) sono

interessate al 90 per cento del traffico merci a carro, mentre ve ne sono circa 1.200 che, in totale, ne svolgono solamente lo 0,5 per cento;

il traffico viaggiatori presenta variazioni amplissime dai circa 2,8 miliardi di viaggiatori per chilometro nel mese di febbraio ad oltre 3,9 nel mese di agosto.

Occorre a questo punto sollevare la questione della riforma dell'Azienda ferroviaria. È infatti chiaro che allo stato attuale la struttura organizzativa dell'Azienda ferroviaria non è più adeguata alle esigenze del trasporto pubblico su rotaia che deve essere gestito con criteri di efficienza imprenditoriale incompatibile con un assetto eccessivamente burocratico e con vincoli ritardatori della normativa generale della contabilità dello Stato.

La riforma dovrà quindi prevedere un nuovo assetto giuridico-istituzionale dell'Azienda ferroviaria conferendo a quest'ultima attraverso il riconoscimento di una propria personalità giuridica una più ampia autorità di gestione.

E questo può rappresentare un primo, importante passo verso una più ampia riforma dell'intero settore dei trasporti, reso ancora più urgente dalla necessità di fronteggiare una prevedibile aumentata domanda, in concomitanza con una acuita crisi energetica che scoraggia l'uso del mezzo privato e obiettivamente favorisce il trasporto su rotaia.

Il momento particolarmente difficile che caratterizza l'attuale fase della nostra vita politica e sociale, le agitazioni in corso nei vari comparti produttivi, il permanente stato di malcontento tra i ferrovieri che si trovano ad operare in una azienda vetusta sia nei mezzi di trasporto che nelle attrezzature, infine l'esigenza di procedere in tempi brevi alla realizzazione di strutture più efficienti riducono notevolmente gli spazi di tempo necessari per l'attuazione delle auspicate riforme.

A tale proposito occorre ricordare che gli orientamenti comunitari prevedono che le Aziende ferroviarie debbano godere di una adeguata autonomia per quanto attiene la responsabilità della loro gestione e che una netta demarcazione debba stabilirsi tra i poteri degli organi aziendali che presiedono alla gestione e quelli degli organi di tutela cui va invece riservata la funzione di controllo e di indirizzo politico e sociale.

Una recente e chiara evoluzione di tale orientamento si ritrova nella decisione del Consiglio CEE n. 75/327 del 20 maggio 1975 che determina un complesso di obblighi e facoltà per gli Stati membri per il risanamento della situazione delle Aziende ferroviarie.

L'articolo 2 della decisione enuclea la esigenza di pervenire alla autonomia delle Aziende ferroviarie in materia di direzione, di gestione, di amministrazione e di controllo amministrativo, economico e contabile interno. Si afferma infine che: « L'azienda ferroviaria deve essere gestita secondo princìpi economici. Ciò vale anche per gli obblighi di servizio pubblico, soprattutto al fine di assicurare prestazioni efficaci ed adeguate, al minor costo possibile, relativamente alla qualità del servizio richiesto ».

Anche per l'allineamento a tali direttive appare ormai necessario procedere ad una radicale trasformazione della fisionomia della Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Una riforma fondata sulle caratteristiche di una più ampia autonomia operativa, di una maggiore responsabilità imprenditoriale, di una articolazione basata sulla specializzazione delle funzioni, per l'obiettivo della economicità della gestione, resta subordinata alla creazione di una Azienda con propria personalità giuridica, alla quale sia riconosciuta una ampia dimensione che segni una sua specializzazione nella funzione di esercitare il trasporto ferroviario e che gli consenta, almeno in una certa misura, di armonizzare la combinazione nel suo seno di altri modi di trasporto, ove ad essi debba farsi ricorso per esigenze di natura integrativa o sostitutiva.

Gli onorevoli colleghi della Commissione trasporti del Senato e quelli del corrispondente ramo del Parlamento riceveranno fra qualche giorno una lettera da parte delle organizzazioni sindacali unitarie, con cui si sollecita la riforma dell'Azienda. Il che è particolarmente urgente, signor Ministro, avendo ormai deciso i rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione

delle Ferrovie di dare attuazione alle dimissioni, già da tempo presentate

Nella lettera è scritto fra l'altro che « va sottolineato ancora una volta come, a fronte della disponibilità manifestata dai sindacati dei ferrovieri, l'autorità politica non ha voluto provvedere a risolvere il problema in modo chiaro e definitivo, in quanto lo schema di disegno di legge, da tempo affrontato in sede tecnica, non ha ancora iniziato il normale *iter* legislativo.

« La presentazione delle dimissioni dei rappresentanti sindacali dagli organismi collegiali della azienda delle Ferrovie dello Stato è stato pertanto un atto conseguente, ampiamente giustificato dalla inerzia politica del ministero dei trasporti. Le motivazioni fondamentali della decisione sono sostanzialmente riconducibili alla esigenza di pervenire in tempi brevi alla riforma dell'azienda ferroviaria, divenuta da tempo incapace, per l'attuale struttura organizzativa e per i numerosi vincoli di natura burocratica-amministrativa cui è sottoposta, di realizzare con prontezza ed economicità una efficace presenza sul mercato del trasporto ».

Mi permetto perciò di sollecitare il Ministro su questo problema che è il problema su cui maggiormente oggi si appunta l'attenzione dei ferrovieri e di tutti coloro che in Italia sono interessati al trasporto pubblico e soprattutto al trasporto ferroviario

In una succesiva parte della relazione parlo diffusamente dei piani di potenziamento delle Ferrovie dello Stato. Anche di questa parte vi faccio ammenda in quanto contiene dati che sono sicuramente noti. Il problema importante è ancora una volta quello che sta alla base della richiesta di riforma· la non capacità dell'azienda, anche dei suoi dirigenti, di far fronte alle capacità di stanziamento che annualmente vengono erogate Siamo ad un livello di circa 700 miliardi di stanziamenti annuali e la capacità di spesa dell'Azienda non supera nel migliore dei casi i 400 miliardi annuali Per cui anche il problema dei residui passivi è un problema che ritorna e su cui dobbiamo sollecitare l'attenzione del Governo. È un problema che si ricollega a quello anzi detto dell'esigenza di procedere celermente alla riforma dell'Azienda dandole una nuova configurazione giuridica. So che sono stati adottati all'interno dell'Azienda dei provvedimenti per cercare di aumentare questa capacità di spesa, ma evidentemente, da quello che risulta dai dati di bilancio e dalla esperienza che abbiamo, questi provvedimenti non si sono dimostrati sufficienti. Quindi occorre una azione più incisiva e più profonda.

Nella mia relazione c'è altresì un'analisi dell'andamento del traffico viaggiatori e merci ed anche questa è una parte che, con il vostro permesso, vorrei che fosse data per letta. Una particolare attenzione dobbiamo dedicare anche a ciò che si è verificato questa estate per quanto riguarda il trasporto marittimo. Il servizio di navigazione sullo Stretto di Messina e sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci pone problemi alquanto diversi da quelli del servizio ferroviario. Basti pensare che il personale navigante dell'Azienda è contemporaneamente soggetto allo stato giuridico delle Ferrovie dello Stato e al codice della navigazione.

Tale dualismo, che ha spinto i sindacati, interpreti di una sentita richiesta della categoria, a chiedere l'istituzione di un apposito servizio navigazione, deve essere superato con specifiche norme di legge. Sebbene infatti alcuni provvedimenti abbiano portato un evidente miglioramento nella organizzazione del settore navigazione, questa situazione, che ormai da diversi anni suscita inconvenienti, continua a creare malcontento nel personale Anche questo è un problema legato alla riforma dell'Azienda. Altro problema di questo settore è quello della concorrenza esistente su entrambe le rotte da parte di altri vettori. Nello Stretto di Messina abbiamo una situazione anomala. C'è una legge dello Stato che dice che l'esercizio dell'attraversamento dello Stretto di Messina è riservato esclusivamente alle Ferrovie dello Stato. Quest'orientamento è convalidato anche da una decisione del Consiglio di Etato È stato anche a suo tempo portato alla attenzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri che non ha mai deciso Il Ministero della Marina Mercantile non ha però mai contraddetto il principio della libertà dei mari e quindi ha concesso gli approdi a società pri-

vate che in questo periodo hanno consentito di far fronte ad una accresciuta lievitazione del traffico, ma ha messo le Ferrovie dello Stato in condizioni di inferiorità. La situazione dello Stretto di Messina è che da una parte abbiamo dei servizi assolutamente celeri attraverso imprese private che riescono a raggiungere utili notevoli e dall'altra un servizio delle Ferrovie dello Stato che certamente non è adeguato alle necessità di questo importante settore.

Per quanto riguarda la Sardegna noi abbiamo visto questa estate quello che è successo. Sono stati presi, da parte dell'azienda ferroviaria, alcuni provvedimenti come il trasferimento della « San Francesco » sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci. È stata preventivata la messa in cantiere di un'altra nave. Occorrerà anche in questo campo prevedere la situazione perchè non si verifichino più nel futuro situazioni che tutti noi abbiamo conosciuto questa estate. C'è da dire, a giustificazione dell'Azienda, che questa esplosione del traffico avviene soprattutto nel periodo estivo e non si può creare una struttura portante che sia al massimo livello per un mese, mentre per i restanti undici risulti inutilizzata. A mio avviso si possono però adottare dei provvedimenti urgenti perchè quella situazione che abbiamo tutti lamentato non si verifichi più in futuro, per lo meno attraverso un programma coordinato, attraverso una azione combinata tra tutti i settori dello Stato che si occupano dei trasporti.

Una parola, infine, va detta anche per alcune partecipazioni azionarie particolarmente importanti in cui è presente l'Azienda ferroviaria. È nota la crisi che attraversa l'Istituto Nazionale Trasporti, anche perchè negli anni passati si è voluto deviare il corso naturale su cui era indirizzato l'Istituto. Debbo dire con assoluta franchezza che aver voluto assumere la gestione di alcune autolinee è stato un errore di grossa portata. Oggi si ritorna indietro e si cerca di riportare questo Istituto alle sue originarie funzioni. E questo mi trova assolutamente consenziente perchè può riuscire a determinare criteri di economicità all'interno della gestione. Esiste un problema che riguarda il personale e la proposta, che avanza l'Azienda, di utilizzare nell'ambito delle Ferrovie dello Stato questo personale in eccedenza mi trova perfettamente d'accordo.

Un altro discorso da affrontare che a me è sembrato sempre eblematico. Dai dati assunti sulla Compagnia Italiana Turismo ho potuto notare che, mentre tutte le altre compagnie private che operano nel settore riescono a raggiungere utili di notevole portata, la Compagnia Italiana Turismo è stata sempre in *deficit*. Quando ho avuto la responsabilità di ricoprire l'incarico di sottosegretario ai Trasporti c'era un presidente che diceva: « Vi occupate della CIT perchè ha 16.500 milioni di passivo, se invece il passivo fosse di gran lunga maggiore, voi non vi occupereste della CIT che resta una delle organizzazioni basilari per accrescere il traffico ferroviario nel nostro Paese ».

Ma da una analisi che a suo tempo ho fatto la CIT non esercitava nessuna azione a sostegno dei nostri lavoratori che vivono nell'area della Comunità Economica Europea, preferiva indirizzarsi verso una clientela di lusso e soprattutto manteneva alcune agenzie esterne, per esempio quella di Cannes, la quale non vendeva biglietti ferroviari ma solo biglietti di aereo. Col capitale delle Ferrovie dello Stato veniva fatta un'azione di incentivazione verso altri settori.

Noi ci auguriamo che attraverso il piano programmatico di ristrutturazione la CIT possa essere ricondotta ad una organicità di gestione, tenendo presente che la Compagnia Italiana turismo, dopo che l'Alitalia e altre organizzazioni similari si sono rifiutate di partecipare al capitale e quindi anche alla gestione, deve essere prevalentemente indirizzata a procurare traffico ferroviario, essendo sovvenzionata per il cento per cento del suo capitale dalle Ferrovie dello Stato.

Veniamo, infine al problema, non meno importante dei precedenti, del trasporto aereo. Qui le scelte politiche rappresentano il presupposto fondamentale per lo sviluppo del settore perchè da esse derivano non solo il risanamento della carenza attuale ma anche la caratterizzazione funzionale del futuro. Più in particolare gli obiettivi specifici sono: la realizzazione del sistema aeroportuale; l'adozione di un sistema amministra-

tivo che assicuri un rapporto coerente fra le scelte relative alle infrastrutture e quelle attinenti il trasporto aereo; la piena utilizzazione delle risorse disponibili in funzione di una partecipazione ottimale del comparto allo sviluppo dell'economia nazionale; l'inserimento nei flussi commerciali internazionali. Anche per questo importante settore si tratta di concepire un disegno, una strategia, sulla cui base si possano discriminare razionalmente i vari interventi e i cui effetti sono di fondamentale importanza in quanto determinano il successo di una iniziativa industriale o commerciale; lo sviluppo di una zona o di un'altra; l'affermazione di un certo tipo di macchina o di infrastruttura.

La ristrutturazione dell'organo di governo preposto all'aviazione civile costituisce uno dei nodi principali che debbono essere affrontati in modo organico. Anche se il problema non riguarda solo l'aviazione civile ed investe tutta la pubblica amministrazione, è da porre in evidenza se e come l'attuale struttura degli organi pubblici di questo settore penalizzi lo sviluppo dell'intero comparto.

Alla richiesta di una sempre più incisiva presenza pubblica nella economia nazionale, connessa forse all'impressionante salto della domanda di servizi (cosa per altro naturale per una società industriale sviluppata), la pubblica amministrazione ha risposto spesso distrattamente. In altri termini la pubblica amministrazione ha assorbito nuove funzioni senza adeguare le proprie strutture nè, tanto meno, convertire le qualificazioni del proprio personale.

In tale situazione è ampiamente avvertita la necessità di sperimentare modelli organizzativi più elastici di quello tradizionale. Questo, infatti, avendo dovuto adattarsi ad un *habitat* operativo profondamente diverso da quello per cui era stato progettato, non solo non ha più alcuna funzionalità, ma comporta anche l'insorgere di fenomeni degenerativi del tessuto organizzativo che tendono ad erodere la stessa ideologia di base della cosa pubblica.

Anche se già al momento attuale esiste un progetto informale sulla ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile, si debbono fare alcune osservazioni: quali sono i punti critici della struttura della direzione generale dell'aviazione civile che penalizzano maggiormente il sistema produttivo; quanto incida la variabile personale sulla funzionalità delle strutture, e come sia possibile pervenire ad una standardizzazione dei compartimenti amministrativi e degli stili di direzione in modo da conferire omogeneità all'immagine della direzione centrale; quali siano gli interventi normativi indispensabili per consentire a questa direzione generale di fornire realmente il servizio che la comunità le richiede.

Con riferimento a quest'ultimo punto, i requisiti principali da tenere presenti dovrebbero essere quelli della unità, della snellezza operativa e della flessibilità non trascurando il problema delle gestioni aeroportuali per la cui efficacia è di vitale importanza il riconoscimento di una speciale unità ed autonomia.

Signor Ministro, onorevoli colleghi, voi ricordate che un esempio di unità nella gestione aeroportuale si è avuta con la legge n 825. I risultati sono parzialmente positivi e mi ricordo che all'epoca il ministro Preti desiderava per alcuni settori il rispetto pieno di quanto stabilito dalla legge e per altri che venisse operata una diversificazione. Ma le spinte sindacali hanno creato invece altri indirizzi che sono stati concretizzati nell'intervento del Ministro delle Partecipazioni Statali che non credo abbia contribuito a rendere snella l'azione operativa negli aeroporti di Roma. Perchè la legge n 825 riguardava soprattuto l'aeroporto di Roma. Adesso in Italia abbiamo una diversa e multiforme azione per quanto riguarda la gestione degli aeroporti. Vi sono aeroporti, come quello di Milano gestiti da un particolare consorzio. Ve ne sono altri, come quelli di Roma, per cui è stata fatta un'apposita legge e ve ne sono altri che sono dati in gestione a consorzi, enti locali ed altri gestiti direttamente. Quindi la problematica di questo tema deve assolutamente essere affrontata, per determinare una unicità di indirizzo. Sto svolgendo una esperienza di carattere personale, su cui però non sono ancora in grado di dare un giudizio complessivo: vi confesso che mi affascina quanto è stato realizzato in Inghilterra,

attraverso la *British Airport Authority*. Sono già stato una volta in Inghilterra per mio conto, come presidente del Consorzio dell'aeroporto di Reggio Calabria, e devo dire che mi attrae quel tipo di organizzazione aeroportuale nazionale, per cui non appena discuteremo più approfonditamente questo tema, approfittando anche delle ferie natalizie del Senato, mi recherò direttamente lì, per raccogliere esperienze immediate su questo tipo di organizzazione, che a me sembra eccellente, e constatare se sia possibile calarla nella realtà operativa italiana. Naturalmente utilizzerò anche l'esperienza di alcuni tecnici — non sono molti, ahimè — che nell'ambito ministeriale hanno passione e amore per questo tipo di problemi. Uno dei migliori funzionari si è messo al di fuori della polemica interna della Direzione generale aviazione civile, che esiste da tempi lontanissimi, ed è andato a ricoprire l'incarico di nostro rappresentante permanente presso l'ICAO. È un funzionario ad altissimo livello, ora in pensione, che a questi problemi ha dedicato impegno, passione, serietà.

Naturalmente, una riforma in questo settore richiede che si manifesti una solidarietà parlamentare preventiva sul cosiddetto « rapporto Giannini ». Una completa riforma di Civilavia potrà avvenire solo gradualmente e, con ogni probabilità, nell'arco di almeno tre anni. Durante tale periodo intermedio l'adozione di alcuni fra i più significativi provvedimenti già proposti dal gruppo di lavoro presieduto dal Sottosegretario Accili per far fronte alle necessità più urgenti potrebbe migliorare sensibilmente la situazione organizzativa della DGAC.

Accanto a tali provvedimenti, va urgentemente predisposto un piano di addestramento per il personale della DGAC non tralasciando quelle specialità professionali tradizionalmente ignorate come la programmazione, l'economia, la gestione finanziaria, l'organizzazione e metodi, l'informatica, il *management*, eccetera in modo da acquisire le nozioni tecniche per cominciare ad espletare concretamente le funzioni di programmazione e controllo che debbono qualificare l'amministrazione pubblica.

A tale scopo andranno utilizzati tutti gli strumenti disponibili: università italiane e straniere, organizzazioni internazionali, associazioni di vettori o di gestori aeroportuali, i vari enti nazionali e stranieri con specifica competenza nel settore della aviazione civile, del *management* e dell'economia.

Va altresì preso atto delle particolari esigenze di *training* del personale dell'aviazione civile le cui prestazioni richiedono esperienze e conoscenze diverse da quelle dei funzionari amministrativi e tecnici di altri ministeri e per cui le strutture ed i programmi della Scuola Superiore della pubblica amministrazione sono scarsamente utilizzabili.

Uno dei maggiori ostacoli dinanzi al quale qualsiasi Ministro o Sottosegretario si trova durante gli incontri internazionali, cui è chiamato a partecipare, è che la stragrande maggioranza di questi funzionari non conoscono nemmeno le elementari nozioni della linga inglese, assolutamente fondamentale invece nel settore del trasporto aereo.

Vi è poi la questione del Piano del trasporto aereo, la cui nascita è fortemente condizionata dalla capacità della pubblica amministrazione di realizzarlo (ragione per cui è necessario ricorrere anche a supporti ad essa esterni). Una volta posto in essere, servirà a catalizzare in funzione razionalizzatrice la intera gestione del comparto.

A tale proposito, per evitare ogni possibile equivoco, è da evidenziare in questa sede che la programmazione pubblica non va intesa come una fase del processo produttivo ma essa rappresenta *in nuce* la stessa essenza dell'attività amministrativa.

La diffusa opinione che tende a distinguere la cosiddetta *routine* amministrativa dall'attività di programmazione che, in tal modo, coinciderebbe con studi teorici di previsione o con funzioni di mero stimolo, in effetti è basata su una carente informazione sulle tecniche della produzione.

Nel quadro della ristrutturazione dell'organo di governo preposto all'aviazione civile vanno anche considerate le problematiche relative al nuovo assetto organizzativo previsto per i servizi di assistenza al volo, in alternativa all'attuale.

Com'è noto, si è ormai riconosciuta, anche a livello politico la necessità di costituire una struttura unitaria, non più inserita nell'ambito militare e sufficientemente autonoma per essere in grado di assorbire tutte le competenze relative ai servizi di assistenza al volo per il traffico civile, ora suddiviso in più organismi, e di agire con adeguata flessibilità tecnico-amministrativa onde garantire pienamente l'efficienza del servizio, facendo salve nel contempo le particolari esigenze della Difesa e, nel periodo di transizione, la continuità operativa.

Allo scopo è già costituito presso il Ministero dei trasporti il Commissariato per l'assistenza al volo (decreto-legge 24 ottobre 1979, n. 511) « con il compito di assumere progressivamente la gestione dei servizi di assistenza al traffico aereo civile ai fini della ristrutturazione dei servizi stessi ». Contestualmente è stato approvato dal Consiglio dei Ministri ed è già stato presentato al Parlamento un disegno di legge delega per la definizione di una nuova struttura idonea che, partendo dall'attuale livello del servizio di assistenza al volo fornito dall'Aeronautica militare — il cui grado di efficienza non è peraltro in discussione — ne superi le discrasie tecnico-funzionali, assumendo una fisionomia paragonabile agli analoghi Enti stranieri per il settore dell'aviazione civile, con unicità organizzativa capace di sopperire, in un assetto autonomo, alle esigenze del traffico aereo nell'esercizio e nell'impianto dei complessi sistemi di apparecchiature e nella salvaguardia della particolare professionalità del personale addetto.

Un altro elemento che condiziona l'efficienza dell'organizzazione dell'Aviazione Civile in misura almeno pari al fattore strutturale ed all'addestramento del personale, è quello di una adeguata normativa che disciplini il settore.

La rete dei collegamenti aerei italiani, sia interni che internazionali, non è risultato di una preventiva pianificazione elaborata dallo Stato ma, come in altri settori di rilevante interesse pubblico, si è disegnata gradualmente sotto la spinta di vari fattori e principalmente del continuo incremento della domanda di servizi, cui non sempre è corrisposta un'adeguata offerta. In questo processo in cui — per comodità di comprensione e per la obiettiva diversità del contesto operativo — è opportuno mantenere distinta la rete domestica da quella internazionale, le Compagnie aeree hanno svolto un ruolo preminente anche per effetto della prevalente partecipazione statale nel capitale della maggiore di esse.

Infatti, se è vero che la concessione delle linee rappresenta il presupposto giuridico per la loro realizzazione, in pratica sono state e sono le scelte dei vettori aerei — basate sui loro programmi aziendali e sulle disponibilità di macchine di equipaggi, eccetera — ad influenzare l'istituzione e la concessione dei servizi aerei ed a deciderne in concreto l'esercizio.

Specie con riferimento alla rete nazionale, il Piano, atteso il carattere pubblico dei servizi aerei, deve procedere ad una decisa inversione di tendenza nel senso di assicurare in pieno la funzione programmatica dello Stato in sede di istituzione delle linee, indipendentemente da una preventiva richiesta dei vettori, e stimolando i concessionari, nel rispetto del principio di economicità dei servizi e di chiarezza retributiva degli oneri di servizio pubblico, a soddisfare la reale domanda con adeguata offerta di servizi in termini di frequenza, tipi di aeromobili ed orari. Il sistema delle sovvenzioni in atto, fermo restando il principio che le imprese di trasporto aereo devono tendere all'autofinanziamento, va modificato mediante un meccanismo in cui, come già è avvenuto per altri modi di trasporto, l'erogazione di contributi pubblici avvenga solo in connessione ad oneri di servizio pubblico.

Il concreto esercizio della funzione programmatoria dello Stato assicurerebbe inoltre una più valida politica delle infrastrutture aeroportuali, intesa a correlare le stesse alle reali necessità, evitando dispersioni di risorse e polverizzazione di interventi; la realizzazione degli obiettivi generali di politica dei trasporti già individuati in una visione organica ed integrata dei vari sub-sistemi; il necessario coordinamento delle istanze regionali che settoricamente hanno coinvolto le scelte dei vettori italiani per l'attivazione

di collegamenti non sempre inseriti in una logica di sana economia proprio perchè avulsi da un preciso quadro di riferimento a livello nazionale.

I problemi della motorizzazione civile sono sufficientemente noti e non hanno perciò bisogno di un'ampia trattazione. Prendiamo atto che è in fase di avanzata realizzazione il Piano nazionale per la creazione in ogni provincia di centri di motorizzazione nonchè di centri di prova per la omologazione dei prototipi degli autoveicoli.

Per quanto riguarda l'autotrasporto delle persone mi limiterò a sottolineare che i principali problemi riguardano la riforma della legislazione in materia di autolinee, l'indispensabile ripresa di forme adeguate di contributi di esercizio in favore delle aziende esercenti linee rimaste di competenza statale, l'applicazione del regolamento n. 1191/69 della CEE, l'utilizzazione di 150 miliardi previsti dalla legge 834/1978 per i trasporti locali.

Iniziative di carattere legislativo vengono sollecitate per l'autotrasporto delle cose specialmente nel settore internazionale.

È nota altresì la grave situazione in cui si trovano le ferrovie in concessione. Le erogazioni che lo Stato effettua sotto forma di sovvenzioni ordinarie annue o sussidi integrativi servono ormai solo a pagare gli stipendi ai dipendenti. Si rende necessaria perciò una nuova regolamentazione riguardante gli interventi finanziari per il settore.

Uno dei capitoli inseriti nell'ambito della motorizzazione civile, cui personalmente annetto una certa importanza, è il servizio delle funivie. Annualmente si svolge a Torino, nell'ambito del Salone della montagna, un convegno molto importante per registrare quali progressi in questo settore sono stati fatti. La direzione generale della motorizzazione dispone di tecnici estremamente qualificati. Ritengo quindi si debba sollecitare una intensa collaborazione con istituti specializzati nel settore. Uno in particolar modo merita di essere citato in questa sede, l'Istituto che fa capo alla Università di Trieste, diretto dal professor Maternini, che da tempo si dedica con passione, coraggio e attenzione ai problemi del trasporto a fune.

Il fatto mi interessa molto, onorevoli colleghi e signor Ministro, perchè, durante una di queste manifestazioni che si svolgono nell'ambito del Salone della montagna, un sindaco di un comune montano mi ha documentato che, attraverso la realizzazione di due impianti a fune, riusciva a pareggiare il bilancio comunale. Un'attività, quindi, che in certi periodi dell'anno può dare un contributo notevole. Lo cito come un fatto episodico ma è di notevole importanza.

Con queste premesse, e vi chiedo scusa se la mia esposizione è stata per via della voce estremamente sommaria, esprimo parere favorevole alla tabella 10 del bilancio che è al nostro esame.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

T O N U T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà breve, ma comunque cercherò di sintetizzare alcuni punti che ritengo importanti. Ringrazio innanzitutto il relatore per la sua relazione, che poi, non essendo state lette molte cose, penso ci verrà data, anche per esaminare quelle che sono le valutazioni sul bilancio stesso. Posso dire che esaminando la tabella 10 è necessario fare subito una valutazione di carattere generale che risulta dai dati. Praticamente, vedendo le spese in conto capitale previste per il 1980, noi possiamo dire che questo è un bilancio statico. Praticamente non abbiamo alcun aumento degli interventi in conto capitale, anzi abbiamo una diminuzione di ben 44 miliardi, in relazione agli interventi dello scorso anno. Quindi nessuna possibilità, nessuna prospettiva nel quadro generale della situazione. Vedendo le cifre che sono state presentate nella tabella constatammo che il problema degli investimenti nel quadro generale — a parte le ferrovie di cui parleremo dopo — prevede una diminuzione di quelle che erano le impostazioni dell'anno scorso. Quindi è un bilancio statico, fermo sul piano della prospettiva dell'intervento e sul piano degli investimenti. Vorrei soffermarmi, dopo questa premessa, su due argomenti che mi pare siano stati già toccati dal relatore e per i quali ritengo sia ne-

cessario, nel momento in cui affrontiamo la discussione su tutta la politica dei trasporti, uno scambio di opinioni, di valutazioni anche con l Ministro: la Conferenza Nazionale dei Trasporti dello scorso anno e che tipo di politica o cosa ha messo in moto questa Conferenza Nazionale dei Trasporti. Dopo quella iniziativa che ha creato molte aspettative, bisogna vedere se il signor Ministro ritiene di dare una delucidazione sul piano pratico e sul piano delle iniziative di carattere generale indicate nel documento finale. Questo documento cosa ha portato sul piano delle iniziative per adeguare determinati settori, per incentivare determinate strutture del settore dei trasporti, indicate in quella conferenza e sulla quale noi tutti ci siamo trovati in accordo? Nel quadro delle indicazioni della programmazione generale e degli studi esistono diverse indicazioni di progetti e studi di progetti finalizzati in correlazione a quelle che erano state le indicazioni della Conferenza Nazionale dei Trasporti, dei quali i più importanti sono quelli che riguardano lo sviluppo del trasporto integrato delle merci e lo sviluppo del cabotaggio. Il problema del cabotaggio lo vedremo poi nella nostra Commissione nell'ambito del discorso della crisi della cantieristica. E questo mi pare sia un nodo politico. Il bilancio del Ministero dei Trasporti deve darci la possibilità di dare una valutazione sulle prospettive e sulle iniziative che si stanno prendendo per attuare quelle direttive che la Conferenza Nazionale dei Trasporti ha dato.

L'altro punto importante già annunciato dal relatore riguarda il problema della riforma dell'azienda ferroviaria. Questo è un nodo politico importante oltre che funzionale. Quindi mi associo a quello che diceva il relatore e proporrei al Presidente, se è d'accordo il Governo, che su questo argomento ci si possa intrattenere anche fuori dalla discussione del bilancio.

Lettere, memorie, prese di posizione provengono sia da parte dei sindacati sia da parte di altre organizzazioni e istituzioni. Mi sembra che la riforma della azienda ferroviaria, nel quadro della riforma generale della pubblica amministrazione, assuma una rilevanza politica e ritengo che la Commissione debba essere messa in condizione di conoscere a che punto o che linea, in termini generali, il Governo sta seguendo, in accordo o in contrasto con i sindacati per arrivare a questa impostazione.

Vorrei fare alcuni accenni a dei problemi che hanno un interesse particolare, ma che sono stati già sottolineati dal relatore e che secondo me abbisognano di un approfondimento e di una spiegazione sulla posizione del Governo.

Autotrasporto delle persone. Del problema ci siamo già occupati nel corso di una audizione tenuta in questa aula con la partecipazione dell'onorevole Degan, discutendo del fondo nazionale dei trasporti; il problema è emerso altresì in occasione della discussione sulla legge finanziaria, quando sono stati approvati gli articoli 16 e 17. Nella relazione alla tabella 10 la questione è vista però in termini non unitari, perchè mentre da una parte si parla di riforma legislativa per quanto riguarda la gestione, dall'altra si parla del rinnovo del parco automobilistico, con riferimento allo stanziamento di 150 miliardi previsti dalla legge finanziaria nel quadro generale della impostazione che emerge dagli accordi intervenuti nell'altro ramo del Parlamento, il discorso sia del fondo di gestione sia del fondo di investimento viene visto in termini unitari, nell'ambito della legge quadro per la riforma e per la istituzione del fondo nazionale trasporti, sia di gestione che di investimenti.

Non so se tutti sono d'accordo sulla impostazione data. Mi sembra che qualche difficoltà emerga a livello di comuni e province, nei rapporti fra questi e le regioni. Il progetto di legge infatti prevede un accentramento alle regioni di tutte le competenze relative all'autotrasporto di persone, mentre esistono competenze comunali e provinciali tuttora in corso, per cui non so se quel progetto possa andare avanti senza una ulteriore discussione. Mi sembra comunque, anche in riferimento a quanto scritto nella relazione, che la riforma legislativa debba prevedere sia il fondo nazionale trasporto di gestione, sia quello di investimento, per il quale ultimo esiste già un fondo globale di 150

miliardi, mentre nessuna prospettiva c'è per il fondo gestione.

Autotrasporto di cose. A parte, come scritto giustamente nella relazione, la questione di sollecitare la presentazione delle diverse leggi sulla formazione professionale degli autotrasportatori, il grosso problema da affrontare è quello della tolleranza del 5 per cento sul peso delle merci trasportate. Sembra una cosa di poco conto, ma in realtà gli autotrasportatori si trovano oggi in condizioni di inferiorità e di assoluto disagio, a causa della rigidezza tassativa dell'articolo 5 della legge n. 313 del 1976, per cui occorre che intervenga al più presto un accordo tra i ministeri degli interni e dei trasporti, per porre termine a questa situazione di estrema difficoltà.

Un altro punto cui intendo accennare (già è stato fatto lo scorso anno in questa sede) è quello dell'autotrasporto internazionale di cose e della inosservanza da parte di trasportatori esteri degli accordi bilaterali intervenuti fra lo Stato italiano e gli altri Stati. La mia è una regione di confine, quindi il problema mi interessa particolarmente. Mi riferisco al fatto che molti trasportatori esteri, dopo aver trasportato merci dal paese di origine, tornano con mezzi carichi di merce, destinata però non al paese di origine, bensì ad altri paesi, senza che alcun controllo venga svolto nè dalle autorità doganali, nè da quelle di polizia. Il fenomeno riguarda particolarmente i paesi dell'est (Ungheria, Jugoslavia e via dicendo), dai quali è poi possibile proseguire molto oltre (una volta si arrivava fino all'Iran, adesso non so...). Tutto questo si traduce in una concorrenza sleale nei confronti dell'autotrasporto italiano, che subisce delle perdite rilevantissime, anche da un punto di vista valutario.

Certo, mi rendo conto che il problema non è di competenza diretta del Ministero dei trasporti, tuttavia è evidente che una iniziativa in questo senso deve partire anche da questo Ministero.

Ferrovie in concessione. Di un loro piano di risanmento si parlava nella legge n. 297, approvata nel giugno 1978, e il problema è stato posto nella relazione alla legge finanziaria come indicazione alla Commissione bilancio, per cercare di dare una prospettiva a questo piano di risanamento.

Sulla questione dell'aviazione civile non mi soffermo, perchè la relazione del senatore Vincelli è stata molto esauriente. Soltanto, faccio notare che sarebbe forse opportuno un esame della situazione del trasporto merci per via aerea. Stando a certe notizie di cui sono a conoscenza, vi sarebbe una situazione di noncuranza, diciamo così, da parte della compagnia di bandiera.

Mentre si sa che questo settore potrebbe avere un particolare sviluppo, specialmente in certe zone, è necessario sapere quale tipo di politica, da parte del Ministero dei trasporti, si adatta per accentuare, per potenziare questo settore che sembra sia volutamente, almeno così come alcuni dicono, dimenticato.

Uno dei nodi politici importanti riguarda il tipo di prospettiva che deve avere l'Azienda delle Ferrovie dello Stato. Nel 1978 i dati parlano di una diminuzione del traffico passeggeri, non tanto accentuata, mentre è rilevante quella del trasporto merci. Sul mercato le Ferrovie dello Stato stanno perdendo quasi il 3 per cento sul trasporto merci, mentre la diminuzione per il trasporto passeggeri è limitata. Nel 1979 c'è stato un ulteriore calo. Il problema può essere fatto risalire al concorso della obsolescenza e della stessa politica tariffaria.

Lo Stato interviene a favore dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato con anticipazioni, quest'anno, di 1.420 miliardi per il risanamento del *deficit*, ai quali vanno aggiunti altri 1.242 miliardi di compensazioni finanziarie per gli oneri relativi agli obblighi del servizio pubblico e altri 369 miliardi a titolo di normalizzazione di conti, ai sensi del regolamento della CEE, a parte i 50 miliardi che riguardano il servizio postale. Di fronte a questo discorso, quale tipo di politica tariffaria si può dare a questa azienda? Di fronte a questi grossi interventi dello Stato il servizio economico vero e proprio, come politica tariffaria, è impossibile pensarlo. Questo è il problema di fondo e mi sembra che i dati di diminuzione del traffico sia passeggeri che di merci sia una risposta negativa. Mentre si sta attuando un

programma di rinnovamento, pur lento, ma di rinnovamento, il discorso del calo della quota di mercato, specialmente nelle ferrovie, deve essere affrontato in termini di efficienza e capacità più che in questi tariffari veri e propri.

Il discorso delle tariffe può avere una sua influenza, ma ci sarà qualcosa che deve spiegare il perchè di questo *deficit* quando si sta attuando una politica di intervento non di piccola entità. Quindi è su questo problema che deve essere collegato il discorso della riforma dell'azienda.

Non voglio soffermarmi su che tipo di riforma si deve fare, anche perchè non ho notizie precise. È chiaro però che il discorso non può riguardare solo il tipo di stato giuridico che deve avere il personale dipendente dell'Azienda. Il discorso sulla riforma dell'Azienda deve essere visto nel quadro generale di una riforma gestionale, di funzionalità e di produttività, proprio perchè oggi vediamo che lo Stato interviene con più di tremila miliardi all'anno per sostenere questo servizio.

Ultimo problema dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato riguarda le sue possibilità di spesa. Ne ha già accennato il relatore nel suo intervento. Noi vediamo i dati che sono riportati con chiarezza e precisione nella relazione presentata dall'Azienda e dal Ministero. Rispetto ai 400 miliardi della legge del 1973 dopo cinque anni ne sono stati utilizzati solo 344. Su 2.000 miliardi sono state appaltate opere per 778 miliardi. Dico questo, non per fare critiche, ma per esaminare quali sono i tempi tecnici, per osservare la mancanza di capacità di realizzazioni dell'amministrazione. Noi constatiamo che mentre ci sono delle procedure per quanto riguarda l'impegno finanziario, il programma di ammodernamento ha dei tempi tecnici lunghissimi. Qualcosa si potrà modificare nelle procedure, ma cosa faremo oggi, di fronte ai novemila miliardi che riguardano il nuovo piano di investimento? L'Azienda ha dimostrato non una incapacità, ma una oggettiva impossibilità di superare determinate difficoltà.

Ho toccato alcuni problemi generali e specifici in maniera sommaria. Pregherei il signor Ministro di una specificazione di questi problemi. Sottolineo, però, che sul problema delle Ferrovie dello Stato, e mi rivolgo direttamente al Presidente, è urgente dedicare all'inizio del prossimo anno, un dibattito con il Ministro per esaminare esattamente quali sono le prospettive e le linee che si debbono seguire in questo settore.

G U S S O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi soffermerò su una questione che può sembrare modesta, ma che ritengo opportuno in questa sede sottolineare. Mi riferisco al problema della navigazione interna e a quello della navigazione di cabotaggio.

So che il Ministro si è sempre interessato della questione e ha seguìto attentamente tutto ciò che avviene nel settore; pur tuttavia i risultati fin qui ottenuti non sembrano molto confortanti. Scorgo nell'allegato alla tabella 10 un lievissimo cenno a questo settore. Il Ministero alcune cose le ha fatte, altre si propone di fare, in particolare per quanto riguarda un testo normativo al quale le regioni dovranno attenersi per l'espletamento delle funzioni delegate; la predisposizione di uno schema di decreto per quanto riguarda la normativa in materia di stazzatura dei natanti per la navigazione da diporto, anch'essa connessa, sia pure parzialmente, con la navigazione interna uno studio per la regolamentazione della navigazione fluviomarittima infine la individuazione dell'organo competente a effettuare accertamenti di sicurezza.

Ciò sta a significare che il Ministero dei trasporti, pur non avendo più la competenza che aveva in precedenza, tuttavia, nell'ambito dei compiti di indirizzo e coordinamento che in base alla legge n. 382 gli competono, sta seguendo la materia. Al di là comunque di questi aspetti, che non chiamerei burocratici ma certo più di carattere normativo che altro, mi interessa richiamare la attenzione non solo del Ministro, ma anche dei colleghi, un po' più approfonditamente sulla tematica generale della navigazione interna. So che il Ministero dei trasporti ha commissionato, a seguito anche della Conferenza nazionale dei trasporti, un grosso

progetto al CNR e che sono stati già elaborati degli studi preliminari, nei quali in qualche modo la questione della navigazione interna è connessa con quella della navigazione di cabotaggio. Vorrei qui ricordare che questa, certo, interessa anche la Campania, il Lazio e la Toscana, ma prevalentemente la regione più interessata è la Valle Padana, poichè il nostro paese ha un patrimonio di vie navigabili che si accentra in particolare sul fiume Po, finora non sfruttato al massimo delle sue possibilità: forse anche perchè l'energia a basso costo, con cui un tempo si era abituati a far trasferire le merci, ha fatto prevalare l'interesse verso il trasporto su strada, meno su quello per ferrovia e quasi in modo insignificante verso le vie navigabili interne. Ora però l'energia non è più a basso costo, e occorre convincerci che la risorsa costituita dalle vie navigabili può essere messa a disposizione del paese.

Qualche dato: in Italia esistono oltre duemila chilometri di vie navigabili, di cui solo mille attualmente atti alla navigazione di natanti da 1.350 tonnellate (che corrispondono a 67 vagoni ferroviari e a 90 autotreni con rimorchio!).

Vi sono studi, soprattutto in sede comunitaria, che stanno a indicare la convenienza della navigazione interna, tanto che gli indici possono essere i seguenti: a un indice 100 di costo su acqua, corrisponde un indice 20 di costo su rotaia, e 300 su strada.

Dicevo prima che nel passato l'energia a basso costo ha reso quasi trascurabile il problema; oggi però, e ancor più nel futuro, il petrolio è sempre più caro, e perciò bisogna che il Paese si faccia carico del risparmio energetico. Alcuni studi dell'ENEL dimostrano che necessario è far alimentare con carbone fossile soprattutto le centrali termoelettriche della Valle Padana, che oggi funzionano a petrolio sia pure con gli opportuni impianti anti-inquinamento. Questo trasferimento di grandi masse di carbone dai porti marittimi al retroterra richiederà certamente l'impiego di mezzi di trasporto, e il mezzo idroviario appare certamente il più conveniente, sotto tutti gli aspetti.

Accennavo prima al problema del cabotaggio fluviomarittimo. Apprezzo che nella relazione vi sia l'intenzione di quanto meno porre allo studio la questione, ma in proposito occorre anche ricordare che è questo un modo per rendere più vicino il Meridione del nostro paese con le aree, diciamo così, forti d'Italia. Quando pensiamo che la maggior parte della flotta minore italiana è composta da natanti che non hanno bisogno di far sosta nei porti, quindi non hanno bisogno di rottura di carico per trasferire le loro merci fin su a Milano, ci rendiamo conto di quale enorme minor costo di trasporto queste merci meridionali possano beneficiare nel loro trasferimento verso le aree forti d'Italia.

Negli ultimi anni si è andato attivando un interessante traffico di carichi eccezionali lungo il Po: grossi manufatti per raffinerie, per centrali idroelettriche, stabilimenti chimici e così via, hanno dimensioni tali per cui per essere trasferiti, per esempio, da Pavia fino al porto di Venezia non vi è altra possobilità che la via navigabile. Ricordo inoltre ciò che sta avvenendo in Europa, in concreto, in questo settore: entro il 1982 sarà completato l'asse Reno-Meno-Danubio, per cui dai porti del nord Europa si potrà arrivare al mar Nero per via d'acqua con natanti da 1.350 tonnellate.

Ma nel contempo si stanno completando i lavori di canalizzazione del fiume Rodano. Ormai il governo francese ha deciso il collegamento del Rodano con il Reno e quindi noi avremo un collegamento del nord-Europa con il Mediterraneo attraverso il Reno e il Rodano. E tutto questo esclude il nostro Paese. Anche se in una prospettiva molto lontana nel tempo questo problema rientra nell'interesse della collettività; vale la pena di ricordare a questo riguardo il Trattato di Osimo che prevede che i due Paesi, Italia e Jugoslavia, facciano uno studio di fattibilità tecnica ed economica del collegamento, pur — ripeto — in una prospettiva molto distante, fra l'Adriatico e il Danubio, attraverso la linea Monfalcone, Gorizia, Lubiana.

Questi sono gli elementi per valutare appieno il problema. Se però teniamo conto che attraverso il cabotaggio, attraverso questa rete di oltre duemila chilometri, con due grossi canali laterali, l'Adriatico e il Tirreno,

noi possediamo già una notevole rete idrica navigabile, il problema comincia ad assumere dimensioni abbastanza interessanti.

Infine, anche se non strettamente legato al Ministero dei trasporti, c'è il problema della navigazione interna, strettamente connesso a quello dell'uso delle acque, della difesa del suolo, che il Ministero dei lavori pubblici aveva cominciato ad elaborare: il cosiddetto progetto Po. Per realizzare efficacemente tale progetto è necessario uno studio coordinato dei vari problemi idrici, dell'inquinamento delle acque, dell'uso delle acque, dell'impiego dell'acqua per uso agricolo e industriale e via dicendo. Di qui la necessità che anche su questo argomento vi sia un coordinamento di tutto ciò che riguarda le acque, i fiumi in particolare, non avendo esclusivo riguardo ad un solo problema, ma a tutti connessi con la navigazione interna.

Un problema infine su cui mi permetto di richiamare l'attenzione riguarda la flotta che oggi esiste, e che per altro non è mai riuscita a rientrare nei provvedimenti della cantieristica. Pur essendo un problema minore del credito agevolato della cantieristica, rappresenta un grosso punto di partenza per la navigazione interna. Nel 1962, per altro, era stata varata una legge che prevedeva dei sia pur modesti aiuti per il rinnovo della flotta che in precedenza era in legno, a propulsione, a vapore e via dicendo. Ed è attraverso questa legge che si può portare avanti quel discorso di rinnovamento della flotta di navigazione interna.

Un altro problema riguarda gli interporti. Si parla sempre della relazione strada-rotaia. Esistono delle regioni toccate dalla navigazione interna degli interporti. Si deve però tener conto anche della relazione tra strada, rotaia, mare, fiume. Anche in questo senso ritengo di richiamare l'attenzione del signor Ministro e dei colleghi su questo aspetto della navigazione interna per quanto riguarda i porti e gli interporti.

Esiste una risorsa di circa mille chilometri di via navigabile per il transito di natanti da 1.350 tonnellate; non è poca cosa. Qual è il valore che potremmo attribuire ove non esistesse questa rete navigabile? Grosso modo un valore di circa diecimila miliardi. Non si deve costruire, c'è solo bisogno di manutenzione, di qualche ponte, di qualche ricalibramento e completamento. Perciò il costo necessario per poter rendere efficiente questa risorsa di mille chilometri di linea navigabile può essere valutato intorno al 4-5 per cento del valore di riproduzione di ciò che esiste e cioè intorno ai 400-500 miliardi. Non è certo competenza del Ministro dei trasporti trattare problemi dei finanziamenti necessari per questo settore. Ho voluto solo sottolineare l'esistenza del problema. Fra l'altro nella relazione che accompagna la tabella si parla di dare indicazioni per attuare un coordinamento generale dei trasporti, problema che è stato messo in luce anche dalla Conferenza nazionale dei trasporti. Anche questo settore, seppure di peso minore, deve essere tenuto nel debito conto.

M O L A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi limito a fare alcune considerazioni poichè altri colleghi del mio gruppo interverranno certamente con un esame più puntuale dei vari punti della tabella 10, e certamente con maggiore competenza del sottoscritto. Io devo dire che condivido quasi tutto ciò che è stato detto dal collega relatore e anche dai colleghi Tonutti e Gusso, che sono intervenuti nella discussione. Però non capisco come poi il collega Vincelli possa giungere alla conclusione di esprimere un parere favorevole alla tabella 10 e come i colleghi Tonutti e Gusso possano esprimere una serie di rilievi critici sulla tabella 10 e non concludere con l'espressione di un parere negativo. Il collega Vincelli ha parlato della necessità di una svolta nella politica dei trasporti. Una svolta che corrisponda alle indicazioni della Conferenza nazionale dei trasporti. Ha parlato della necessità dell'equilibrio tra il settore pubblico e il settore privato, tra i vari modi di trasporti, sottolineando la necessità di incrementare certi settori del trasporto come per esempio quello marittimo, ha parlato della necessità di alimentare il trasporto delle merci nel campo delle Ferrovie dello Stato, ha parlato della necessità di riequilibrare il sistema di trasporti tra nord e sud a favore del Mezzogiorno per fare in modo che l'incremento dei

sistemi di trasporto nel Mezzogiorno possa costituire un elemento promozionale di tutto lo sviluppo anche del Mezzogiorno, ha parlato dei progetti finalizzati, e poi è arrivato alla conclusione di dare parere favorevole alla tabella 10. Ora, in questa tabella non c'è nemmeno una parola sulla Conferenza nazionale dei trasporti, che insieme con i progetti finalizzati approntati dal Ministero dei trasporti costituisce invece, a mio avviso, un punto di riferimento per la elaborazione del presente bilancio. Ho l'impressione che si vada indietro, che si voglia cancellare una serie di passi avanti che erano stati positivamente compiuti in questi tre anni di collaborazione delle forze democratiche esprimentisi in una maggioranza parlamentare estesa fino al PCI.

L'onorevole Tonutti ha sostenuto che il bilancio è fermo, ma noi sappiamo che in questa situazione rimanere fermi significa andare indietro nella politica dei trasporti. Prendiamo per esempio la spesa in conto capitale: diminuisce di 41 miliardi, mentre aumenta di 48 miliardi la spesa per la parte corrente. Abbiamo un peggioramento del rapporto tra spese per parte corrente e spese per parte capitale: 503 contro 157 miliardi.

Mi chiedo dunque come sia possibile, con un bilancio di questo genere, portare avanti nel corso del 1980 le indicazioni della Conferenza nazionale dei trasporti; come sia possibile portare avanti quella svolta di cui parlava il relatore Vincelli in materia di politica dei trasporti; come sia possibile persino attuare le stesse dichiarazioni del Presidente del Consiglio in carica, fatte in Parlamento sul programma del Governo per quanto riguarda la politica dei trasporti.

Io ritengo pertanto che, per questi motivi, il giudizio sulla tabella 10 del bilancio 1980 debba essere nettamente negativo. Veramente mi appare del tutto incomprensibile, anche ai fini del ragionamento logico, la conclusione alla quale pervengono i colleghi che mi hanno preceduto.

Come seconda osservazione, vorrei sottolineare un problema particolare, che risponde del resto al ragionamento generale che ho fatto poc'anzi: la necessità cioè di attuare il progetto finalizzato della navigazione di cabotaggio, cui hanno già fatto riferimento gli onorevoli Tonutti e Gusso. Questo problema è a mio avviso importante, per diversi motivi: *a)* prima di tutto, come elemento di riequilibrio tra i vari modi di trasporto; *b)* come strumento di incremento della produzione cantieristica nel nostro paese (e sappiamo che l'industria cantieristica è in crisi) *c)* incremento della occupazione nel campo del trasporto marittimo; *d)* ai fini del riequilibrio dei sistemi di trasporto tra nord e sud, a vantaggio del Mezzogiorno.

Desidererei quindi conoscere dall'onorevole Ministro quale sarà, secondo lui, il destino di uno dei cinque progetti finalizzati approntati dal Ministero dei trasporti, quello cioè per la navigazione di cabotaggio.

Alcune osservazioni finali vorrei fare sulla questione del piano di risanamento per le ferrovie in concessione. Sappiamo, come del resto è detto nella nota preliminare alla tabella 10, che nella legge n. 297 del 1978 esiste una norma, in base alla quale il Governo avrebbe dovuto già presentare un piano di risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in regime di concessione, o in gestione governativa nel quadro del piano generale dei trasporti.

Ora, sembra a me che questo piano non esista, come del resto non esiste il piano generale dei trasporti. Come si orienta allora il Governo? Con proposte di legge che tamponino la grave situazione delle ferrovie in concessione. È questa a mio avviso un'ulteriore testimonianza del fatto che, anzichè andare avanti, si va indietro che con la politica che sta conducendo l'attuale Ministro dei trasporti si tende non solo a non procedere secondo le indicazioni della Conferenza nazionale dei trasporti e delle leggi approvate nel corso del triennio, ma persino a cancellare, magari con provvedimenti-tampone, quelle disposizioni positive che nel corso della precedente legislatura erano state approvate.

Anche a questo proposito chiedo quale sia l'intenzione del Governo: se intende approntare entro breve termine il piano di risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in concessione, per il passaggio di queste alla gestione delle regioni oppure se si orienta

ad adottare dei provvedimenti, che a mio avviso non risolverebbero affatto il problema del riassetto e della sistemazione delle ferrovie in concessione.

F I N E S S I . Signor Presidente, signor Ministro, ci sono due modi per leggere e commentare le tabelle dei Ministeri che fanno capo alla nostra Commissione. C'è un modo riferito ai vari capitoli di spesa, e su questi capitoli limitarsi a fare sottili e anche più robuste disquisizioni; l'altro modo invece è quello di vedere quali facoltà hanno i capitoli di spesa, l'ordine che viene dato alle spese di infrastrutture; scelte che possono andare nella direzione di continuare la tendenza in atto nel campo dei trasporti. Anch'io esprimo un'opinione positiva sui contenuti della relazione del senatore Vincelli. Egli si è preoccupato, dando per letta la parte contabile, di sottolineare quali possono essere i settori più influenzati se la spesa sarà orientata in un certo modo. E il punto di riferimento del relatore è stata la Conferenza nazionale dell'ottobre del 1978 nel campo dei trasporti. Qui è stato giustamente sottolineato che in quella circostanza è stato possibile trovare una convergenza delle varie forze politiche. A mio giudizio, così come viene impostata, la tabella per il 1980 del settore trasporti, è una meccanica ripetizione di ciò che è stato fatto nel passato. Non è avvertibile nessun segnale che vada nella direzione di quanto è stato ipotizzato nella Conferenza nazionale del settore dei trasporti. Il problema di fondo, al quale credo ormai tutti facciamo riferimento, è il disordine e il caos nel quale si trovano i settori del trasporto pubblico. Noi siamo utenti del trasporto pubblico e credo siamo testimoni di quanto si verifica sia nel campo delle ferrovie dello Stato che nel campo del trasporto aereo. Quindi avvertiamo il malessere presente nell'opinione pubblica, per le disfunzioni, il disagio e per la conflittualità che non tende a diminuire; una conflittualità destinata probabilmente, se non si interviene per tempo, ad incrementare questo disordine e questo caos. Non credo di scoprire niente se affermo che il settore dei trasporti è una tra le corde più sensibili della vita del nostro Paese per l'incidenza che questo settore ha sull'opinione pubblica. Credo quindi che sarebbe stato molto apprezzabile che nella relazione alla tabella fosse stato messo con forza l'accento su quest'esigenza di avviare un discorso concreto per realizzare i fini che sono postulati nella risoluzione della Conferenza nazionale dei trasporti. Niente di questo è contenuto nella relazione. Quello che secondo me manca è la volontà politica da parte del potere esecutivo di cogliere questi elementi che sono scaturiti dalla Conferenza nazionale e tramutarli in proposte di soluzione.

Per cui il problema è quello di provvedere in tempo in modo programmatico a sciogliere alcuni nodi. Uno tra i tanti nodi ricordati è quello della riforma dell'Azienda ferroviaria. Qui voglio dire con molta franchezza una opinione che non è solo personale ma del mio gruppo. Credo che la riforma in modo sostanziale della azienda ferroviaria non può essere fatta attraverso i decreti-legge del Governo che di tanto in tanto vengono alla valutazione della nostra Commissione. Dubito che anche lo stesso potere esecutivo possa essere in grado di elaborare soluzioni che siano tali da poter credere davvero che si giunga alla riforma dell'Azienda ferroviaria. Sono del parere che è necessario trovare subito il modo di comporre il dissenso estremamente forte che esiste tra l'ipotesi del Governo e quella dei sindacati. Nessuna riforma nel nostro Paese, nè in questo nè in altri settori, si può fare contro gli operatori del settore. Certo il potere esecutivo non può abdicare alla sua funzione; sappiamo che esiste un pluralismo sindacale esasperato nel campo delle Ferrovie, però è indispensabile recuperare in tempi ragionevoli la situazione, al punto di ridurre la conflittualità e di dare una risposta che sia almeno credibile. Se così non fosse, il rischio di vanificare la più lungimirante delle intenzioni in proposito sarebbe grosso. Sono del parere che il Governo da solo non possa farcela.

Auspico in questo caso una iniziativa del Parlamento per la riforma dell'Azienda ferroviaria.

Così come diceva il collega Gusso, quanti anni abbiamo perduto nel campo della navigazione interna di fronte ad altri Paesi che in questa direzione hanno operato? Quante spese sono state inutilizzate. Le strutture che sono state costruite rischiano di deperire con il passare degli anni. Probabilmente anche le forze politiche, nel Parlamento e nei collegamenti con la società, non hanno sufficientemente stimolato chi avrebbe dovuto decidere per tempo e quindi continuare a rinviare la soluzione del problema è estremamente dannoso per il Paese. Ha ragione il collega Gusso quando dice che noi non abbiamo le stesse condizioni del Nord Europa, però siamo in una condizione per cui il trasporto potrebbe in un momento così difficile avviare in questo momento una inversione di tendenza.

Queste considerazioni di carattere generale mantengono nel nostro Gruppo una riserva di fondo sulla tabella che stiamo esaminando, anche perchè non è certo — almeno da quello che possiamo intuire — che si sia deciso di andare verso un riordino programmato del trasporto pubblico, in un rapporto diverso rispetto a quello che avviene attualmente col trasporto privato. Una buona politica dello Stato nel campo dei trasporti, una politica programmata, sicuramente sarebbe destinata a influenzare in termini positivi anche il trasporto che avviene su strada attraverso i consorzi che sono stati istituiti dalle regioni per stabilire collegamentie per eliminare disguidi, disordini, caos. Abbiamo bisogno di una politica di ordine, di programmazione, nel settore dei trasporti in tutte le sue articolazioni: ferroviaria, aerea, su strada, della navigabilità; anche perchè noi dobbiamo, attraverso una nuova politica dei trasporti, ridurre questo enorme divario della dualità dell'economia italiana tra Nord e Sud.

Ecco, se non si fanno queste cose (in questo momento non merita credito in proposito, secondo me, il potere esecutivo, cioè il Governo), allora il Parlamento nella sua generalità può farsi carico di iniziative importanti per tradurre in termini operativi quelle decisioni che hanno visto confluire le forze politiche in quella Conferenza dei trasporti che abbiamo più volte ricordato. Se questa è la realtà, noi siamo disponibili a dare il nostro contributo.

Allora, stando così le cose, noi socialisti non esprimeremo parere favorevole alla tabella n. 10, ma manterremo un atteggiamento di astensione.

L I B E R T I N I . La legge finanziaria che noi abbiamo discusso ha ulteriormente contribuito a svuotare il significato e l'importanza del dibattito sui bilanci. Io devo qui rimarcare come premessa che è una tendenza funesta quella di fare della legge finanziaria qualcosa di diverso da ciò che deve essere. La legge finanziaria doveva essere uno strumento soltanto per stabilire le scadenze, definire gli impegni di spesa. Invece diverrà un *omnibus* in cui si caricano leggi sostanziali di spesa, stravolgendo, a mio avviso, l'ordinamento costituzionale e quindi facendo della discussione sui bilanci un rito, quale non era in precedenza.

Pertanto vorrei qui, in premessa, ribadire l'esigenza di seguire una strada diversa e di dare tutto il vero significato alla discussione del bilancio, momento centrale della vita del Parlamento e dello Stato, non un rito. La legge finanziaria deve essere, dunque, ricondotta nel suo ambito, evitando che dia luogo ad uno stravolgimento costituzionale. Bisogna, quindi, che il Parlamento si attrezzi con strumenti idonei per una discussione sui bilanci.

Cosa voglio dire con questo? Spesso si afferma che la discussione sui bilanci è un rito, perchè i bilanci non sono leggibili. Ma questo è, secondo me, un atto di pigrizia. È vero che i bilanci, così come sono, sono leggibili con difficoltà; ma una cosa è dire che sono tali e un'altra cosa che non sono leggibili. Ciò diventa un alibi alla pigrizia (lo dico molto apertamente) che ci conduce tutti a trascurare un dovere fondamentale del Parlamento. Quindi è necessario, prima di tutto, che la legge finanziaria sia ricondotta nei suoi limiti; secondo, che il Parlamento affronti adeguatamente questa lettura dei bilanci; terzo, che siano predisposti gli strumenti che ci consentano di leggere il bilancio. Uno strumento che manca, e che

credo ci potremo dare, è una schedatura che ci dia il quadro dello stato delle leggi di attuazione della spesa.

Nell'altro ramo del Parlamento noi facemmo un'esperienza: grazie alla collaborazione dell'Ufficio studi della Camera, ricostruimmo in modo manuale, quindi molto faticosamente, lo stato delle leggi di spesa precedenti. Fu un sistema di schede che ci diede degli elementi di lettura importanti, perchè rivelavano qual era lo stato reale delle cose. Preparammo anche i programmi da mettere sul calcolatore che avrebbe consentito di fare questo lavoro rapidamente. Riproponiamo, quindi, questo metodo di lavoro: in modo che, tramite il collegamento tra i centri elettronici della Ragioneria dello Stato e del Senato, si renda disponibile un quadro continuamente aggiornato della spesa pubblica, per cui, premendo un pulsante, abbiamo immediatamente conoscenza della situazione, per poter compiere gli opportuni raffronti fra situazione di cassa e di competenza. Il punto degli impegni e di ciò che è stato speso o non è stato speso lo possiamo avere in tempi reali: insomma, nell'80, se avremo questi strumenti (dobbiamo cercare di darceli), le nostre discussioni sarebbero molto reali e il dibattito sul bilancio sarebbe serio. Questa è la premessa.

Venendo al merito della tabella n. 10, voglio fare prima una osservazione di carattere generale e poi venire ad alcune questioni specifiche. L'osservazione generale è questa: alcuni anni fa tra le forze politiche, in materia di politica dei trasporti, c'erano delle divergenze sostanziali. L'esperienza fatta nel corso di questi anni ha largamente cancellato questa differenza ed ha reso omogenea, almeno nei princìpi generali, l'impostazione della politica dei trasporti. Oltre ad esaminare i documenti che i partiti hanno approvato in questi anni, è sufficiente prendere gli atti della Conferenza nazionale dei trasporti dell'anno scorso per vedere come vi sia una piattaforma comune che nasce dalla realtà.

Per essere più chiaro, nel passato il contrasto era tra forze politiche le quali propugnavano un certo tipo di politica dei trasporti, al cui centro era come variabile indipendente lo sviluppo incontrollato della motorizzazione privata, e altre forze politiche che invece sostenevano essere necessario un altro sistema dei trasporti, al centro del quale vi fosse il trasporto pubblico e collettivo. Questo era il grande tema della contesa.

Oggi la grande maggioranza delle forze politiche condivide la necessità di un sistema di trasporto che privilegi il mezzo pubblico e collettivo, anche se in questo quadro all'automobile e al trasporto su strada individuale spetta un ruolo che nessuno può nascondere. Questo, detto in sintesi, è l'orientamento operativo delle forze politiche.

Ma il punto è che questa impostazione, sulla quale ormai non c'è molto da discutere, non si è poi minimamente tradotta nei fatti. Noi abbiamo oggi in Italia un sistema di trasporti che, rispetto a quello di sette anni fa, è ancora più contraddittorio, dominato dalla motorizzazione privata. È necessario riconoscere da parte di tutti che bisogna seguire una certa strada. Probabilmente vi è qualcuno che corre nell'altra direzione, ma vi si va anche per forze d'inerzia, per scarsa attenzione dei gruppi politici a problemi concreti del Paese, per cui si crede che, quando si è votato un ordine del giorno, si siano risolti problemi che invece continuano ad andare avanti col vecchio andazzo, portandoci ad una situazione critica.

Primo problema: quello delle ferrovie (l'ha già accennato il collega Vincelli, la cui relazione è molto apprezzata). Voglio cogliere questa occasione, in una conversazione tra colleghi al di fuori di ogni formalità, alla presenza del Ministro, per fare un discorso molto franco: sono dieci anni almeno che parliamo tutti delle ferrovie, di rilancio del sistema ferroviario italiano; ma mentre all'estero, come, per esempio, negli Stati Uniti, la strada delle ferrovie, che prima era stata abbandonata, veniva poi ripresa con grande interesse, l'Italia invece sta per diventare un paese senza sistema ferroviario. Abbiamo 15.000 chilometri di rete ferroviaria (non voglio tediarvi con i dati) pur contro i 34.000 della Francia e i 27.000 della Germania federale; ma, se le cose rimangono così, sarà inevitabile — que-

sta la stima dei tecnici delle ferrovie — tagliare 5.000 chilometri di rete nel giro dei prossimi anni. Cioè noi ci ridurremo ad una rete ferroviaria che avrà una lunghezza soltanto di 10.000 chilometri. Il taglio sarà necessario sotto due profili: primo, perchè questi 5.000 chilometri di rete sono, dal punto di vista tecnico, totalmente obsoleti, e la loro obsolescenza fa sì che il servizio reso sia così negativo da determinare in pratica un disavanzo enorme, perchè la rete non ha nessuna forza di attrazione, anche se vi sarebbero delle potenzialità.

Vorrei sottolineare al signor Ministro la esperienza fatta nella scorsa legislatura per la ferrovia più meridionale della Sicilia, quella che collega Marsala a Porto Empedocle e che è adesso chiusa. Indetto dai Comuni, vi fu un convegno, al quale partecipai come presidente della Commissione trasporti della Camera. Vennero dei colleghi senatori, venne il direttore delle Ferrovie compartimentali di Palermo, si spiegò che quella ferrovia era destinata a essere chiusa, in quanto malsicura e totalmente passiva. Il convegno però mise in luce che la domanda potenziale vi era, e che se la ferrovia avesse funzionato regolarmente probabilmente si sarebbe arrivati ad altra conclusione. Nei mesi successivi, parlando con le Camere di commercio, gli operatori e così via, venne realizzato uno studio, dal quale risultò che se la ferrovia venisse aggiornata, ammodernata, potenziata e si stornassero a suo favore quelle spese che lo Stato sopporta per sovvenzionare linee automobilistiche passive, la ferrovia sarebbe economica.

Se la rete rimane così com'è, va chiusa: è chiaro infatti che tratti di rete sui quali i treni camminano con una lentezza assurda, sui quali merci e passeggeri non viaggiano per mancanza di convenienza, vanno chiusi. Cinquemila chilometri di rete entro cinque anni saranno quindi chiusi, senza una inversione di tendenza.

La sicurezza. È questo un problema grave, di responsabilità. Dopo il disastro sulla direttissima Bologna-Firenze fu svolta da parte delle ferrovie dello Stato una indagine, che si concluse con la mappa dei luoghi pericolosi. È impressionante: il luogo della tragedia della direttissima risulta uno dei meno pericolosi, chè ve ne sono altri molto più pericolosi. Ora, voi capite: una rete che è obsoleta, totalmente passiva e in più malsicura, va chiusa. O c'è una politica di rilancio, o ce n'è una di chiusura. Il dato è che il 72 per cento del trasporto corre sul 23 per cento della rete: il che significa che sostanzialmente una larga parte della rete non serve a niente, e per il resto vi è una supercongestione, esattamente come le auto nelle ore di punta nel centro delle città.

Vi è poi una conseguenza che riguarda il bilancio dell'Azienda. Noi non pensiamo che le Ferrovie debbano stare in pareggio, poichè sono un servizio pubblico, di interesse nazionale, ma non possono avere il *deficit* attuale. Non siamo contrari alla manovra tariffaria, ma questa è utopistica se le ferrovie rimangono nelle condizioni presenti.

Quale azienda può vivere con gli impianti utilizzati al 30 per cento? Il parco materiale rotabile ha 50 anni di età, nonostante la legge n. 503 varata nella scorsa legislatura; circa il 30 per cento dei mezzi andrebbero sostituiti, se vogliamo rendere il sistema funzionale e non pericoloso; abbiamo un utilizzo del carro merci che ha un ciclo di undici giorni, contro i quattro della Germania federale e della Francia; abbiamo un sistema ferroviario, insomma, che se rimane così va verso la chiusura. E mi vergogno, come parlamentare, di continuare a fare in giro discorsi sulle ferrovie, sulla nuova politica dei trasporti. Se siamo tutti d'accordo, allora perchè le cose vanno alla rovescia?

Il sistema ferroviario è allo sfascio: e guardi, ministro Preti, uno sfascio che investe ormai anche un aspetto delicatissimo qual è quello del patrimonio morale della Azienda. Il patrimonio umano è notevole: competenza, capacità, attaccamento al lavoro, eppure vi si sta determinando un incrinamento, in questa situazione di sfascio. Si pensi che alla stazione Termini di Roma la media dei ritardi ha superato i duemila minuti giornalieri, e presto andremo a tremila minuti! Ritardi che d'altra parte sono destinati a crescere ancora, tali sono le condizioni strutturali della rete.

Sopra a tutto questo, c'è la struttura dell'Azienda. L'ho detto altre volte e lo ripeto qui: si prenda la più forte azienda privata sul mercato, le si facciano osservare i regolamenti che disciplinano le Ferrovie dello Stato, e dopo due anni quell'azienda sarà in passivo! È una cosa che contraddice le leggi dell'economia moderna, all'Est come all'Ovest. Il gruppo Fiat ha pressappoco lo stesso numero di depentendi delle ferrovie dello Stato, però è stato necessario dividerlo in undici *holdings* indipendenti fra di loro, in un'articolazione di gestione totale. Le ferrovie dello Stato invece dovrebbero essere dirette tutte insieme, tutte dal centro, dal Ministro, e dovrebbero funzionare poi all'interno di una normativa che riguarda tre milioni di pubblici dipendenti! Ma nemmeno in economie di carattere statalistico avviene questo: nell'Unione Sovietica, dove sono stato recentemente, nel campo delle aziende la tendenza è al decentramento. Gestire in modo centralizzato delle grandi aziende è infatti impossibile, è questo il punto. L'azienda delle ferrovie dello Stato è una azienda molto rispettabile, per le sue tradizioni e per l'impegno di dirigenti e dipendenti, però per molti aspetti ridicola nelle sue vicende. Si potrebbero raccontare degli episodi, che sembra di essere nel mondo della luna!

Così non si può più andare avanti. Una discussione come questa sul bilancio dovrebbe costituire l'occasione per il Governo di venirci a dire cosa intende fare per rovesciare la tendenza. Se non la rovesciamo adesso, questa tendenza, poi sarà tardi. Abbiamo ancora due anni, 1980 e 1981, per dare il via a dei provvedimenti drastici, radicali, poi l'occasione è perduta: si andrà verso una decadenza irreversibile. Le cose da fare, poi, non sono affatto misteriose: in primo luogo, un massiccio piano di investimenti. Esiste in proposito il lavoro svolto nell'altro ramo del Parlamento nella scorsa legislatura: un documento di grande rilievo strategico, una risoluzione nella quale si indicavano le linee di spesa di ventimila miliardi sino al 1990; un disegno di legge con un programma, frutto di discussioni con le Regioni, i sindacati, gli operatori economici, le Camere di commercio, che riguarda il piano di investimento 1979 (ma siamo già all'80)-1984.

So che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha aggiornato i valori. Allora si tratta, signor Ministro, di presentare in Parlamento il più presto possibile questo piano, perchè siamo già in spaventoso ritardo; altrimenti perderemo l'autobus e il treno per il piano degli investimenti. Basti pensare alle linee metropolitane, alla direttissima Bari-Foggia, alle opere previste per la Sicilia e la Sardegna, eccetera.

Ma questo piano, di cui sono sostenitore fino in fondo, è totalmente inutile, cioè non vale la pena discuterlo, se l'Azienda rimane così. L'Azienda ha una capacità di spesa di 400 miliardi, diciamo pure 500 miliarli, per realizzare un piano che eviti alle ferrovie il baratro del collasso fisico e finanziario, perchè il *deficit* ha assunto dimensioni paurose. Noi però abbiamo bisogno di portare la capacità di spesa dell'Azienda da 500 a 2.000 miliardi annui. Questo è il problema.

Dopo di che, da parte nostra verrà la massima collaborazione per soluzioni che non risentono di nessuna preclusione di carattere ideologico. Abbiamo un progetto di legge che avevamo presentato nella scorsa legislatura: ne chiediamo l'iscrizione all'ordine del giorno. Può darsi che il Governo presenti una sua proposta, tanto necessaria; però è bene lavorare su progetti che già ci sono, perchè non possiamo perdere altro tempo.

La scorsa legislatura cominciammo questo lavoro e le forze politiche arrivarono a scrivere concordemente quasi metà della legge di riforma. Quindi abbiamo verificato che era possibile raggiungere un accordo, perchè la strada è complicata. L'Azienda, se vuol funzionare, deve essere sganciata dalla contabilità di Stato.

Il Ministro e il Parlamento devono avere un controllo di indirizzo sull'Azienda, non intervenire nella gestione. Questo non è il nostro mestiere, non è il mestiere del Ministro. Noi siamo favorevoli a fare dell'Azienda un ente pubblico economico, ma con regole industriali.

Infatti, la sostanza è questa: un'azienda industriale deve essere gestita con criteri industriali, non burocratici, perchè non si possono mettere insieme cose di natura diversa. Nel 1980 partono i piani integrativi. Se vogliamo fare i piani di investimento, è necessario uno sveltimento della procedura di spesa. So che le Ferrovie hanno varato un loro progetto: lo discuteremo. Siamo di fronte ad una grande questione nazionale.

Passando al problema del trasporto regionale (perchè, ormai, di questo si tratta, nel senso che la competenza è largamente decentrata alle Regioni, e lo deve essere sempre di più), voglio sottolineare anzitutto la necessità che si approvi al più presto la legge che istituisce il Fondo nazionale per i trasporti, uno strumento prezioso per la politica regionale dei trasporti. Mi auguro che il nostro ramo del Parlamento possa poi averlo in seconda lettura e rapidamente vararlo, perchè esso sarebbe indispensabile per il 1980.

Un'altra questione è quella della legge sulle metropolitane. Non riprenderò qui una vecchia *querelle*, però vorrei sottolineare un problema che, sebbene abbia attinenze soprattutto con la città di Torino, ha comunque un valore più generale.

È possibile mai che si rimanga bloccati? Guardate i residui passivi che ha la legge numero 1072: le somme già spese sono la minima parte; la gran parte è costituita dai residui passivi. È mai possibile che ci si attardi per anni intorno ad una disputa? Chi ha mai detto che i sistemi metropolitani debbano essere realizzati sotto terra? In tutti i paesi civili, i sistemi metropolitani vanno sotto terra, su sopraelevate, in trincea e a raso con sistemi protetti. Il sistema metropolitano comprende tutte queste variazioni. C'è di più: siccome la realizzazione delle metropolitane costa moltissimo, dove purtroppo la città è andata avanti e la metropolitana non si è costruita, i costi sono maggiori.

In sostanza si fa così: si parte da una linea metropolitana che sia in parte in superficie con sistema protetto (perchè si può proteggere la sede, si può installare il controllo semaforico guidato dal passaggio del mezzo), in parte, nei punti più critici, si va in sotterranea. I costi sono molto inferiori e si fa prima, perchè i tratti in superficie vengono ultimati subito, vi si fanno correre addirittura i vecchi tram e poi via via mezzi nuovi; poi, nel tempo, se si hanno i soldi, si può andare in sotterranea. Ma intanto, invece di aspettare che siano finiti in quindici anni, come a Roma, quindici chilometri di rete, si comincia a lavorare già su una parte di essa e via via su tronchi successivi, con una spesa molto minore e una utilizzazione maggiore.

È possibile, per esempio, che Torino debba dare inizio ai lavori per il metro con i mezzi del Comune perchè il Ministero in sei anni, con una disputa che è ridicola, sta discutendo se a Corso De Ferraris la ferrovia deve stare sopra o sotto di due metri o di mezzo metro? Io so benissimo che la causa è politica, perchè in realtà c'è una volontà di sabotaggio nei confronti del comune di Torino.

Ma il problema esiste anche a Napoli. Una città come Napoli, senatore Mola, che ha un grosso problema di trasporto metropolitano, non può pensare di risolverlo costruendo una metropolitana tutta sotterranea, perchè comporterebbe dei costi che quel Comune non potrà mai affrontare, visto che la legge concede solo finanziamenti in conto interesse. Il comune di Napoli, già carico di debiti, dovrebbe contrarne altri spaventosi. Nella città partenopea c'è già una ferrovia statale che, se venisse attuato il piano integrativo che dovrebbe spostare il traffico merci fuori della città, alleggerirebbe il traffico metropolitano: la tratta ferroviaria infatti può essere a doppio uso.

La stessa soluzione che si può attuare a Torino. Ci sono dei tratti che funzionano già come metropolitana e quindi basterebbe investire per un piano a carattere modulare misto. Allora, signor Ministro, bisogna sbloccare questa legge. I finanziamenti già stanziati si ridurranno a quattro soldi. Da dieci anni questi fondi sono fermi, non si costruisce niente e crescono i volumi di corrispondenta tra il Ministero e il Comune per stabilire se si tratta davvero di una metropolitana o no. Se non si sblocca

questa situazione noi vedremo le città soffocate dal traffico. Guardiamo cos'è il traffico di Roma.

Il terzo problema è infatti il bisogno di varare in tutte queste grandi aree metropolitane dei progetti misti, progetti integrati. A Roma si parla sempre di chiusura del centro storico. A me fa effetto sentir parlare di certi progetti da dilettanti. Cosa vuol dire chiudere il centro storico a Roma? Se si chiude un'area il traffico si addensa tutto alla sua periferia. Allora dovremmo chiudere tutta la città. La chiusura al traffico del centro storico è un concetto che ha validità solo se è previsto un sistema di trasporto pubblico integrato, con l'adozione di nuovi mezzi. A Roma, per esempio, si potrebbe utilizzare la ferrovia che tocca tutte le stazioni periferiche. Pensate poi al collegamento con l'aeroporto di Fiumicino: potrebbe essere effettuato per ferrovia, alleggerendo moltissimo il traffico. Il punto è allora quello di progetti per il comune di Roma, di Milano, di Napoli, eccetera. Il Ministero ha un progetto finalizzato per l'area metropolitana: che aspettiamo a tirarlo fuori, ad indire una conferenza, a definire quelle linee, a muoverci poi concordemente per risolvere questo problema?

Il collega Vincelli si è soffermato con molta attenzione, anche se ha dato per letti alcuni passi della sua relazione, sui problemi dell'aviazione. Anche qui siamo in presenza di una situazione estremamente critica. A me non piace, senatore Gusso, fare la Cassandra — sono di temperamento piuttosto manageriale, mi piace che le cose si facciano veramente — e dover dire: avete visto che bisognava fare così? Ma in questo caso, se andiamo a vedere gli atti parlamentari ci rendiamo conto che da tre anni noi vi dicevamo di stare attenti, perchè la questione dei controllori del volo sarebbe finita male. Come poi è stato, perchè non è certo finita bene. Abbiamo avuto dei momenti veramente gravi dal punto di vista dell'ordinamento statale. Queste cose ce le dobbiamo dire. Ed evitiamo ora che attraverso la porta che si è aperta nasca non un servizio efficiente di controllo del volo ma uno sterminato carrozzone. Quando ancora un anno e mezzo fa molti colleghi di questo ramo del Parlamento ci dicevano « per carità, nell'aviazione militare è, nell'aviazione militare resti il controllo », sostenevano una tesi utopistica. Il fatto che noi fossimo uno dei quattro paesi del mondo con un controllo del volo affidato ai militari voleva dire che avevamo indovinato una strada nuova — ma eravamo in compagnia dei paesi dell'Africa — oppure che eravamo alla coda del resto del mondo. Se gli Stati Uniti, la Francia, la Germania Federale hanno un sistema completamente diverso sarà pure per qualche motivo. La ostinata resistenza ha aperto la crisi che c'è stata e che oggi può provocare seri pericoli. Noi vogliamo che sia un servizio civile, ma un servizio civile di alta professionalità.

P R E T I , *ministro dei trasporti.* Stamattina il decreto-legge viene definito in Commissione.

L I B E R T I N I . Non è solo il problema del decreto-legge. Quello che mi preoccupa è il disegno di legge. Cosa sarà questa struttura? Noi la vogliamo in fretta, selezionata, qualificata e con livelli adeguati a quelli internazionali in questo campo.

Ma il controllo del volo è solo uno dei problemi che riguardano gli aeroporti. È un anno che parliamo del piano degli aeroporti. Ne parlammo anche in Aula.

G U S S O . Però il provvedimento dei 215 miliardi è stato da voi bloccato alla Camera.

L I B ER T I N I . Non a caso: è proprio quello che sto per dire.

G U S S O . Perdendo trenta miliardi per la svalutazione.

L I B E R T I N I . Non so quanto abbiamo perduto, ma so quello che abbiamo guadagnato. C'erano due problemi relativi a quel disegno di legge. Il primo era che se non si cambiavano le procedure di spesa

— come ci dissero tutte le società di gestione degli aeroporti — quei miliardi erano destinati ad essere spesi molto tempo dopo. Noi avemmo un documento, anche qui al Senato, in cui tutti i gestori di aeroporti ci dissero: perdete tempo, magari sei mesi, a stanziare i fondi, ma dateli con procedure nuove perchè guadagneremo quattro anni. Il ministro di allora, l'onorevole Colombo, tardò molto a rendersi conto di questa elementare verità.

Il secondo punto. Noi dicevamo: cosa sono 210 miliardi? Perchè se sono solo questi non servono a niente. Si collegano ad un contesto, ad un piano generale? Quel ritardo di cui lei parla, senatore Gusso, ci ha fatto guadagnare tempo, perchè ci ha consentito di cambiare le procedure, perchè i soldi si potranno spendere prima, e ci ha consentito di spostare il Governo su una posizione ragionevole, perchè finalmente nella legge finanziaria questo problema della spesa per gli aeroporti di Milano e di Roma, che sono gli scali fondamentali del nostro paese, è stato affrontato. A questo punto, però, il nodo centrale resta il piano degli aeroporti.

Non sto qui a fare previsioni sulla vita del Governo, però anche un Governo che viva altri tre mesi potrebbe presentarci il piano degli aeroporti che non è da inventare.

Infine l'altra questione è quella dei vettori. Praticamente l'Itavia è largamente assorbita dall'Alitalia, al di là della facciata giuridica. Noi comunisti siamo sostenitori del ruolo della compagnia di bandiera. Abbiamo sempre riconosciuto all'amministratore Nordio il merito di aver risanato la azienda. E questo riconoscimento lo ribadisco.

Però, come do questo riconoscimento alla direzione dell'azienda di aver lavorato bene, debbo invece avanzare una critica nei confronti del dottor Nordio e del gruppo dirigente Alitalia, i quali non hanno capito la fase nuova nella quale è entrata la compagnia di bandiera. Una politica della lesina, indispensabile fino a questo punto, diventa frenante per la compagnia. Guardiamo il problema delle macchine. Ci sono delle opzioni che riguardano il Boeing. Però il problema è semplice se avete presente cosa è il programma dei voli di una giornata. Vi accorgereste che tutto è basato sull'ipotesi che gli aerei partano e decollino in mezz'ora-quaranta minuti. È però assai difficile mantenere questa media perchè basta che un aereo perda un'ora in un aeroporto perchè alla fine della giornata i suoi ritardi siano di tre-quattro ore. E questo dipende soprattutto dalla mancanza di macchine. L'Alitalia ha pensato di fare la navetta Roma-Milano come New York-Washington, Parigi-Marsiglia senza avere aerei di riserva. A New York e a Washington si può notare che per ogni aereo in volo ci sono tre apparecchi con l'equipaggio a bordo. Quindi se l'Alitalia vuol mantenere la navetta deve avere gli aerei di scorta. Aggiungo anche che l'Alitalia ha dovuto affittare alcune sue linee per mancanza di apparecchi e piloti. È una politica, questa della scarsità dei mezzi, che strozza il traffico merci a favore di quello passeggeri. Un esempio è quello che sta accadendo per il trasporto merci nel nord per cui l'insufficienza degli aeroporti milanesi e l'insufficienza dell'Alitalia fanno sì che importanti flussi di traffico vadano a Bruxelles. In questa nuova situazione la compagnia di bandiera rischia di strozzare il traffico aereo italiano, in connessione con il problema del controllo del volo negli aeroporti.

Nella relazione ho visto che vengono poste alcune questioni che riguardano l'autotrasporto merci, sulle quali noi concordiamo. Però, onorevole Ministro, alcune questioni riguardano anche il Parlamento. Questa definizione delle tariffe obbligatorie per il trasporto va fatta celermente, altrimenti andiamo incontro ad una conflittualità tremenda. Un altro punto riguarda il rinnovo del parco del materiale rotabile. Con la legge n. 313 sono stati posti dei gravi limiti ai piccoli trasportatori che ora non ce la fanno più. Per questo noi comunisti abbiamo presentato un disegno di legge, del quale chiederemo l'inserzione nell'ordine del giorno, per quello che riguarda i crediti agevolati. Senza questa operazione il rin-

novo del parco non può avvenire. E questa è un'altra problematica molto grave e importante. Bisogna quindi che questa legge venga fatta e che il Governo presenti la sua proposta. Se il Governo non la presenta, che si faccia attraverso l'iniziativa parlamentare. Non vorrei però trovarmi a discutere la tabella del prossimo anno con l'elenco sempre degli stessi problemi. Questo problema ha implicazioni non solo sull'economia ma anche nel mondo dell'autotrasporto.

Un argomento che però vorrei porre all'attenzione del Ministro, riguarda le autorizzazioni per il trasporto internazionale di merci. Noi abbiamo un limite molto grande in numero di autorizzazioni. Nel passato vi sono stati episodi oscuri, per esempio la trattativa con la Francia, che era pronta a dare un maggior numero di autorizzazioni mentre l'Italia si è arroccata su posizioni restrittive. C'è il mercato nero delle autorizzazioni al commercio. Questa è una realtà nel mondo del trasporto. Se lei vuole, può parlare con dei camionisti che sanno tutto su quanto costano e da chi si prendono. Ora vorrei che su questo si facesse una indagine. Sono convinto però che il rimedio è alla radice. Noi dobbiamo andare verso un ampliamento del numero delle autorizzazioni, a delle forme di potenziale e controllata liberalizzazione. Attualmente ai passaggi di frontiera si passa in piccola parte con autorizzazioni normali, in un certo numero con autorizzazioni ottenute per vie strane e in larga parte con autorizzazioni scadute, e quindi con mance larghissime date alle autorità di controllo. Ogni tanto i francesi si arrabbiano e fanno i controlli: allora non passa più nessuno. Non possiamo continuare con una situazione di questo tipo. L'autotrasporto va visto nella prospettiva del sistema integrato dei trasporti, quindi connesso ai problemi degli autotrasporti, dei porti, dei collegamenti su rotaia, del settore aereo. Sono problemi di cui si parla da tanto tempo ma che ancora non hanno trovato una soluzione adeguata.

Un'ultima questione riguarda la Motorizzazione civile. Non concordo con Vincelli che ha dato una valutazione ottimistica del problema. Io sono indignato. E sono indignato per due motivi. Il primo, come cittadino e come parlamentare. Sono indignato di vivere in un paese nel quale la patente è probabile che vada a finire nell'asse ereditario, prima di ottenerla. Se uno compra un'automobile ha il foglio di via, ma non ha il libretto. Addirittura c'è l'industria dei fogli di via perchè si rinnovano col bollo. Ma se uno non ha voglia di andare alla Motorizzazione civile ci sono le agenzie che con cinquemila lire lo danno.

Ci sono uffici della Motorizzazione civile, dove rilasciano i libretti, che ora sono occupati a fare rinnovi del foglio di via. È una cosa di un ridicolo totale. Alcuni colleghi saranno lieti di ricordare che negli Stati Uniti è possibile, in una mattinata in tutto, avere la targa e il libretto di circolazione; poi si provvede alla registrazione. È un sistema semplice al servizio dell'utente, non della burocrazia.

Abbiamo presentato, nell'altro ramo del Parlamento, una proposta di legge di riforma della Motorizzazione civile e delle relative procedure. Qui bisogna prendere i provvedimenti necessari. Noi abbiamo prestato fede all'affermazione che, varando una certa legge (non ricordo il numero) e integrando con 550 funzionari l'organico della motorizzazione, si sarebbe poi risolto il problema del ritardo e gli altri problemi. Ebbene, il risultato di quella legge è questo: che gli utenti pagano di più ma ancora non è stato assunto uno dei funzionari previsti dalla legge, perchè stiamo ancora a discutere sui bandi del concorso.

Viceversa, c'è stata una grande corsa alle promozioni, per cui si è avuta un'autopromozione di gruppo.

Ora, questa, nei rapporti contribuente-utente, è una vicenda indecorosa. Vogliamo sapere se i servizi si creano in funzione della burocrazia o degli utenti; se si creano in funzione degli utenti, devono essere quanto più rapidi e semplici possibile. L'occupazione in Italia non si risolve inventando uffici e pratiche inutili. Questo non appartiene nè al capitalismo e nè al socialismo, ma al livello incivile dello sviluppo di un paese. Dal sistema dei trasporti integrati e

razionali siamo lontani come la luna dal sole.

Per finire, tre sollecitazioni. La prima, che hanno già fatto alcuni colleghi, riguarda i progetti finalizzati. È una bella idea, ma bisogna che diventi di tutti. Quando li avremo, questi progetti finalizzati? Quando potremo vederli e discuterli? In cinque anni? io sono convinto che non è così: so benissimo come stanno le cose. Infatti, volendo, si può procedere; non è vero che ci vogliono cinque anni.

Seconda sollecitazione: non ho mai mitizzato il piano generale dei trasporti, però anche in questo campo bisogna un po' camminare. Ora, se il piano generale dei trasporti non è una legge universale ma l'adozione, in sostanza, di alcune scelte nel quadro dell'impiego finanziario, esso, secondo me, inteso in questo senso, può essere presentato rapidamente.

Altra sollecitazione per una operazione nuova, signor Ministro. Noi abbiamo una emergenza, che è questa: avendo bloccato la costruzione di autostrade, essendoci un ritardo drammatico per le ferrovie, non avendo il piano generale dei trasporti, noi ci troviamo in Italia di fronte ad alcune strozzature drammatiche nei trasporti, la cui soluzione non può essere rinviata nel tempo. Parlo di strozzature reali, non inventate: la galleria del Frejus, la questione di Napoli, che muore di traffico, il problema di Messina (l'area dello stretto può diventare un'area di grande interesse coi sistemi di trasporto), eccetera.

Ora ci domandiamo se, fermo restando tutto quello che si è detto prima — il piano generalizzato dei trasporti, i progetti finalizzati, eccetera —, non sia possibile pensare che si possa definire rapidamente un piano-stralcio che individui le dodici, tredici, quindici strozzature fondamentali e più urgenti e stabilisca la soluzione in termini di un sistema di trasporti integrati, cioè indicando, non l'autostrada o la ferrovia, ma il mezzo che in quella circostanza, rispetto all'emergenza, può essere adottato. Si possono identificare questi nodi in un piano-stralcio e definire le soluzioni immediate nel campo dei trasporti, equilibrando gli interventi tra Nord e Sud in maniera che non ci sia un predominio del Nord sul Sud, ma vi sia una presenza adeguata del Sud. Io credo che questo sia necessario e vorrei sottolineare che un piano stralcio di questo genere salvaguarderebbe soprattutto gli interessi del Mezzogiorno. Perchè, lo dico apertamente, nel Nord, dove ci sono le forze economiche, se questo problema non viene risolto con un piano stralcio, se lo risolvono le forze locali. L'autostrada del Frejus o il raddoppio della ferrovia si farà, magari in un modo non razionale, ma si farà. Se noi vogliamo far avanzare tutto il paese è importante l'individuazione dei punti nodali delle strozzature del traffico in Italia. E la definizione degli interventi di emergenza è di grande rilievo.

Sarebbe molto interessante, signor Ministro, se potessimo avere occasione di discutere di questo problema nella nostra Commissione in modo specifico. Le osservazioni fatte ci portano a dare voto contrario alla tabella; siamo tuttavia disponibili per un discorso approfondito in questa Commissione.

M I T R O T T I . Dalla folla delle considerazioni maturate per la materia in esame, in relazione anche alle osservazioni captate negli interventi dei colleghi, due di esse mi sembra sopravanzino le altre, quasi a premessa. La prima è sul carattere degli interventi e l'altra sull'oggetto, sulla materia trattata in Commissione.

Il carattere degli interventi ha lasciato denotare chiaramente un respiro quasi compresso della materia trattata, e la materia trattata, a sua volta, ha lasciato denotare delle autolimitazioni, quando, addirittura, ha consentito che si evidenziassero carenze per una sua mancata assonanza con un quadro di esame generale quale un bilancio di previsione richiede e quale la logica di un bilancio di previsione inserito in una realtà più vasta ancor più richiederebbe.

Ebbene, da queste due immediate considerazioni ne discende una terza: quella dell'inadeguatezza dei tempi assegnati ad una discussione siffatta. Inadeguatezza che lamento non certo perchè la mia attesa sia

quella di pontificare in materia. ma perchè mi è parso di poter capire che gli interventi che hanno preceduto il mio hanno subìto la limitazione di una critica (comunque da esternare, in assonanza con certe posizioni politiche) monca del supporto di un'offerta alternativa di soluzioni.

Talchè ci si sta risolvendo in un esame critico di alcune situazioni che trovano riferimento nei dati di bilancio, in particolare nella tabella relativa ai trasporti, senza che da questa critica o a suffragio di essa siano state date sino a questo momento indicazioni risolutive per le cose che, è stato detto, non vanno.

Ebbene, in quest'ottica, consentitemi di dire che è destinata a rimanere una mia pia aspirazione quella di poter articolare delle considerazioni dall'interno di valutazioni necessariamente specifiche, dovendomi risolvere, io come gli altri, a presentare una valutazione politica, di parte, che astragga necessitatamente da un puntuale riferimento numerico (come peraltro è stato rilevato da oratori intervenuti in precedenza) impedito, di fatto, dall'impossibilità tecnica di poter formulare osservazioni in tempo reale, le uniche, le sole valide a sostegno di una critica costruttiva; e quindi ogni riferimento è destinato a rimanere condizionato dall'alea, scontata, di doversi agganciare a dati con « beneficio di inventario » in quanto a situazioni reali della spesa. Ripeto, quindi, la mia limitata esposizione rientrerà nell'alveo di considerazioni politiche le quali, però, mi sembra ovvio sottolinearlo, avranno il puntuale riferimento tecnico all'interno della tabella relativa ai trasporti.

Osservazioni che mi piace far partire da considerazioni su una politica dei trasporti, quale è stata invocata in diverse occasioni, ordinata in un quadro generale e logico all'interno del quale incasellare la problematica specifica dei vari settori che a questa politica fanno capo; l'assenza di questo quadro ha generato in tutti una seria preoccupazione sul futuro del trasporto. Trasporto che, a volerlo rendere in immagine, di certo assolve alla funzione, per il tessuto sociale italiano, di un sistema arterioso, in quanto, suo tramite, si attivano quelle componenti sociali che generano la vita comune, la vita associata. La carenza di un quadro generale di riferimento potrebbe facilmente essere collegata a risvolti, pure di rilievo, che sarebbe opportuno non disattendere in questa occasione e che potrebbero coinvolgere il rapporto di questo problema dei trasporti con l'ambiente (rapporto che peraltro in altre occasioni è stato già rispolverato) e ancor più potrebbero coinvolgere il più vasto nodo delle infrastrutture del settore trasporti.

Questi brevi accenni ad una problematica che facilmente può dilagare senza argini, l'ho posti come premessa, quasi a limitazione di un intervento che vorrà essere il più possibile sintetico e nella sintesi che mi accingo ad esporre troverò comodo, utile direi, fare riferimento pedissequo alla relazione di presentazione del bilancio, talchè siano ridotte al massimo le possibilità di debordamenti che sottraggano tempo ai colleghi.

Ebbene, nella relazione di presentazione del bilancio si fa accenno ai problemi della « motorizzazione », gli ultimi oggetto dell'intervento del senatore Libertini. Le condizioni di disagio morale, per chi veste panni di rsponsabilità legislativa, per questo settore, ritengo non necessitino di ulteriori sottolineature e ritengo che la sensibilità di ciascuno sia tale da avvertirle pienamente.

Ma l'atto di contrizione che ciascuno di noi doverosamente può fare, e fa, non assolve le colpe pregresse, non risolve i problemi che permangono. C'era l'attesa di poter cogliere dalla relazione un indirizzo di governo che, riflesso nell'articolazione di bilancio, certificasse una volontà di intenti a rimedio di questa situazione che è stata anche denunciata da altri; ma abbiamo rilevato che la relazione si riferisce unicamente a fasi di sviluppo delle strutture ricettive della motorizzazione, nulla innovando o indicando a sollievo dell'attuale situazione di disagio del servizio.

Mi pare quindi di poter ampiamente motivare il nostro dissenso da siffatta impostazione di previsione di spesa.

Dopo la motorizzazione, il *clou* della materia in dibattito quest'oggi: « il trasporto

su strada »; *clou* nella misura in cui lo sviluppo viario che viene coinvolto dalla problematica del trasporto su strada porta a rimorchio con sè una serie di problemi riflessi che non trovano collocazione logica, e risoluzione altrettanto logica, all'interno di una discussione come quella che affrontiamo oggi, ma trovano, invece, di certo esistenza nella mole di problemi entro i quali le amministrazioni periferiche degli enti locali ormai da anni stanno colando a picco, portando seco le attese e le speranze dei cittadini. Ecco perchè ho definito il problema viario « problema *clou* ».

Sul problema viario dobbiamo rilevare come non emerga, nè da formulazioni di previsione nè, da un indirizzo dichiarato dei responsabili di governo, l'intendimento di avviarlo a soluzioni di razionalizzazione del settore attraverso interventi che, nell'ottica allargata di una problematica che investe anche, in diverse occasioni, il Parlamento italiano, non abbiano caratteri di frammentarietà e disorganicità. Noi non abbiamo visto, all'interno di queste previsioni, la volontà politica tesa ad una impostazione economica e risolutiva del problema secondo una linea di raccordo dell'esistente e secondo uno sviluppo di tendenza che miri a questa razionalizzazione (non più dilazionabile). Anche qui il problema viario facilmente deborda in una serie di problemi collaterali. È diventata scontata, direi, la ricerca di soluzioni diversificate di intervento in quanto a tecnologie.

Un grosso problema, che mi sembra sia stato del tutto ignorato, è quello dello svilimento dell'attuale patrimonio viario per carenza di manutenzione. Io direi che il più grosso investimento che lo Stato può effettuare in questo momento può essere concentrato in un programma di intervento, di manutenzione e di recupero del patrimonio esistente. Siamo tutti utenti della strada e tutti abbiamo la possibilità di cogliere (di sfuggita o con una riflessione che ci lascia l'amaro in bocca) quanto depauperamento patrimoniale si consolidi, giorno dopo giorno, per carenze degli organi preposti al mantenimento di un grado accettabile di efficienza di queste strutture.

All'inizio ho indicato il quadro generale cui, ho detto, occorre agganciare questi problemi che non trovano risoluzione nel'ambito della elencazione specifica; e si potrebbe anche essere indotti a debordare in tal senso guardando ad aspetti non meno secondari che il settore ha. Ho appesantito, onorevole Ministro, queste considerazioni proprio per motivare ancora meglio la lamentela fatta in premessa: quella della carenza di tempi disponibili per la valutazione di questa materia.

Ma ritengo rientri ormai in una logica scontata, in un rito formale che si consuma in siffatte occasioni, affrettare la discussione con considerazioni che, a grandi linee, tratteggino posizioni politiche più che intendimenti operativi sulle indicazioni e sulle previsioni. Questa mi sembra sia una logica aberrante, al di fuori di quella che dovrebbe presiedere all'esame di un documento, quale il bilancio di previsione, che dovrebbe richiedere impegno di analisi operativa più che interpretazioni ideologiche e politiche.

Ebbene, per il settore dell'autotrasporto la relazione si rimette a delle considerazioni che sintetizzo in quattro punti: riforma legislativa, contributi, regolamento CEE e rinnovo parco automobilistico. Ogni punto comporterebbe, se tanto non significasse mortificazione dei tempi di attesa degli altri, una verifica approfondita e darebbe, a chi esprime posizioni e convincimenti dai banchi dell'opposizione, un'occasione unica e vastissima di intervento che ancor più e ancor meglio potrebbe evidenziare la distanza tra chi intende l'impegno programmatico come prosecuzione doverosa di realtà pregresse che devono essere mantenute in una certa « logica di conduzione governativa » e chi invece tenta disperatamente di sollecitare gli interessati acchè questo indirizzo subisca quei correttivi di rotta che consentano di raggiungere traguardi effettivamente validi.

Circa il trasporto delle persone, oltre l'affermazione dell'urgenza di affrontare il problema della riforma e di emanare una legge-

quadro, la relazione non aggiunge granchè, se non l'aspirazione a soluzioni positive che potranno maturare a seguito di interventi *in fieri*. Ma forse più rilievo del trasporto di persone assume quello di cose, per il quale altri senatori in precedenza hanno formulato osservazioni. Abbiamo vissuto in data recente le tensioni che questo settore ha dovuto subire, tensioni che fino ad oggi non hanno trovato risoluzioni legislative adeguate. A queste considerazioni di ordine interno delle condizioni del settore, devono aggiungersi considerazioni di raffronto con quelle degli altri paesi, un raffronto certamente negativo per noi.

C'era da attendersi, dopo il gran parlare che se ne è fatto, che in questo bilancio di previsione del 1980 ci fossero indicazioni (non dico il corrispettivo economico di progettazione, ma quasi una dichiarazione di intenti) per accedere ad una soglia di impostazione diversa della problematica del settore stesso; ma non ci è stato dato di cogliere tanto: forse per la povertà (direi forse per la non intellegibilità) di formulazioni che, per le considerazioni che ho fatto in premessa, non consentono ancoraggi certi ad una critica organica che mi è parsa doverosa in siffatta occasione.

In fatto di trasporti è stato anche accennato ai problemi delle strutture metropolitane. Io direi che la storia (in alcuni punti scaduta a cronaca, cronaca nera) di certi interventi nel settore, sia molto più eloquente di quanto possa essere argomentato attingendo a dati espunti dai singoli interventi. La realtà parla di sè: è una realtà ormai statica da anni, che ha dimostrato i limiti di carenze previsionali a livello progettuale e a livello di impostazione politica dei problemi; sono situazioni che hanno mostrato altresì chiaramente i limiti rivenienti da manipolazioni politiche che hanno portato a lievitazioni paurose di costi. Anche per questo settore, come per i precedenti, il nostro atteggiamento è fortemente critico nei confronti dei responsabili del Governo; fortemente critico anche perchè per il 1980 non si colgono previsioni di una volontà di intervento che sappia porre rimedio, ma solo indicazioni a premessa che il fiume di quanto sino ad oggi si è concretato — in danno della collettività — continui a scorrere sotto i ponti di un'attesa destinata a rimanere ferma e delusa.

L'argomento che vorrei ora toccare — il mio è un esame parallelo alle indicazioni della relazione proprio perchè non vada fuori dagli argini — è quello delle metropolitane e delle ferrovie in concessione. Ebbene, io sono portatore dalla Puglia di una protesta chiara relativa ad una situazione di esclusione dal collegamento con altri centri del Materano, serviti da ferrovia, di una zona per la quale si sono versati fiumi di inchiostro, si sono apparecchiate tante e tante « tavole rotonde », ma per la quale a tutt'oggi non è stato fatto nulla. La situazione delle ferrovie in concessione, gravemente deficitaria così come è stato denunciato nella relazione stessa, non lascia prospettare soluzioni positive per il 1980, anche perchè per questo settore, come per quello viario, di notevole portata rimane la mancata soluzione financo del problema di manutenzione del patrimonio delle aziende; è la confessione che « la carenza di interventi straordinari quasi provoca serio pregiudizio alle stesse normali condizioni di sicurezza dell'esercizio », affermazioni virgolettate che traggo dalla relazione. Per questo siamo indotti a muovere una censura risentita nei confronti di quanti hanno responsabilità di sovrintendere a queste strutture: mi sembra un eccesso oltre misura che si arrivi a certificare, nella relazione di presentazione di un bilancio di previsione, la possibilità di un danno sperando, forse, di trarre dal peggio il rimedio alle proprie inefficienze.

Parallelamente al problema delle ferrovie in concessione, è possibile dare un'occhiata, contenuta sul piano dei rilievi, anche alle funivie. Il problema di queste ultime, almeno per l'impostazione che ad esso è stata data, gravita ai margini di un interesse specifico per una previsione di spesa; se è vero, come è vero, che le indicazioni che si possono trarre dalla relazione sono quelle che provengono da impegni particolarmente onerosi sia nel campo della revisione normativa sia in quello

più strettamente operativo comprendente l'esame dei progetti, prima, e la vigilanza ai fini della sicurezza durante l'esercizio; ritengo tale sintesi fin troppo striminzita se si considera che il settore ha dato qualche dispiacere ai responsabili ed ha causato delle sciagure. Tale realtà evidenzia uno stridore che commenta da solo le previsioni espresse.

Circa il problema della navigazione interna, poi, vi è stato un intervento dettagliatissimo e quindi ritengo di non dover aggiungere altro se non la sottolineatura del ritardo che anche in questo settore è possibile collezionare nei riguardi dell'emanazione di una normativa aggiornata; ritardo che non è secondo a quello che investe la definizione delle competenze di controllo in materia: un gioco burocratico, quello delle competenze, che non è nuovo nella realtà italiana.

Il settore dell'aviazione civile, signor Ministro, l'ha vista al vertice di eventi di notevole scalpore e, direi, di non lieve portata anche come riflessi negativi sulla collettività (nonchè per certi sbocchi che in alcuni momenti hanno avuto). Una vicenda per la quale la partenza « lancia in resta » di fronte all'esplosione di determinati problemi si è acquietata in un'andatura al « trotto » e, in certi casi, al « passo » dietro problemi che motiverebbero e suggerirebbero una corsa sfrenata dei responsabili.

Per l'aviazione civile sono stati approvati dal Senato provvedimenti integrativi di finanziamento delle commesse in corso e il Senato stesso ha potuto constatare da una analisi autonoma e da una correlazione di dati, quanta poca capacità attuativa di tali interventi fosse destinata a consolidarsi in opere concrete e quanta parte fosse destinata a pagare i ritardi e le incapacità di una burocrazia endemicamente lenta e inefficiente.

Questo è lo specchio di fronte al quale è necessario riflettere una realtà dalle molte sfaccettature e dai molti problemi; realtà che, peraltro, ha mostrato di sfuggire dalle mani dei responsabili governativi nella misura in cui hanno cercato ed ottenuto soluzioni che aggravano la doverosa responsabilità del Governo medesimo.

Con tali considerazioni, preme a me evidenziarne ancora una, non fosse altro che per contestare i termini in cui è stata richiamata nella relazione. Mi riferisco alla sicurezza aero-portuale che nella relazione — è detto — non è suscettibile di una valutazione in termini economici. Mi permetto di contestare che la situazione aero-portuale non abbia l'equivalenza di un peso economico; sento di poter dichiarare che tale equivalenza viene invece rigettata nella misura in cui esiste l'incapacità di una determinazione del costo economico della sicurezza stessa. Infatti, sulla sicurezza aero-portuale potrebbe scriversi un volume; su questo argomento non sono mancati pronunciamenti, nostri e delle altre forze politiche, nè i dibattiti anche in Aula. Rinvio alle posizioni espresse su tale materia per alleggerire la portata dell'intervento di oggi.

Ancora mi deve essere consentito di formulare osservazioni, onorevole Ministro, quando nelle previsioni di bilancio si offrono alcune indicazioni individuanti fasi successive di intervento più che fasi operative progettate. Sotto questo aspetto, non soltanto da oggi, lamentiamo per il settore della programmazione un uso disarticolato che ha provocato nel contesto della realtà sociale un effetto a pelle di leopardo. Ovviamente, a queste considerazioni e rilievi, noi associamo il nostro convincimento che tale stato di cose deve necessariamente trovare un raccordo all'interno di linee più ampie. Nè sul piano dell'utilità della spesa, nè sul piano del risultato prodotto, può soddisfare il permanere di interventi così disarticolatamente programmati.

Rimane il comparto delle Ferrovie dello Stato per il quale abbiamo colto in quest'aula, oggi, sollecitazioni dai banchi della sinistra per una impostazione che tenga disgiunto l'impegno gestionale dalla responsabilità di controllo dello Stato. Abbiamo accolto con piacere certe indicazioni ritenendo di averle espresse come parte politica non da oggi. Ma l'attesa di risoluzioni siffatte deve necessariamente passare attraverso il filtro di uno sviluppo che nelle

prospettive, quali si offrono dalla previsione di bilancio in esame, di certo non ne consente il consolidamento.

Anche per questo settore alla mia parte politica e a me sembra che ci sia un'assenza di scelte politiche preordinate, in quanto il settore stesso ha beneficiato, sì, di una mole di interventi ma anch'essi episodici, frammentari, finalizzati ad esigenze contingenti a determinati momenti. La sola vista, il solo elenco degli interventi che il settore ha avuto consentirebbe di cogliere al volo, senza ulteriori aggiunte, il senso di quello che noi vogliamo dire: piano decennale 1962-1972, piano ponte del marzo 1973 che prevedeva uno stanziamento di 400 miliardi, legge 14 agosto 1974 che prevedeva un intervento di 2.000 miliordi, legge 18 agosto 1978 che prevedeva un intervento di 1.665 miliardi, legge 25 ottobre 1978 che prevedeva un intervento di 200 miliardi, legge 5 agosto 1975 che prevedeva un intervento di altri 200 miliardi; ed in più, leggi 27 luglio 1967, 3 giugno 1971, 12 maggio 1975, 25 gennaio 1979 per 5 miliardi, e via di seguito.

Il settore, signor Ministro, direi che è risultato quasi intralciato da una pioggia di richieste di adeguamento tecnico di strutture, tanto che ha dovuto, di volta in volta, viaggiare sul binario risolutivo di ogni singolo settore, di problemi specifici, non tenendo conto di un'ottica allargata che finalizzasse meglio la spesa e consentisse, attraverso quella spesa, di avere dei risultati congruenti con i fini che ci si era preposti.

Le carenze testè lamentate in fatto di programmi d'investimento si assommano, direi naturalmente, con quelle che possono esprimersi in fatto di politica commerciale. Anche qui nelle previsioni ci sono aspirazioni del Governo a meglio adeguare l'offerta ferroviaria alla domanda della clientela; ci sono previsioni di piani di investimenti; c'è l'aspirazione di rivolgere interesse al settore del turismo e c'è anche l'impegno a migliorare il settore dei servizi delle carrozze letto.

A fronte di un impegno sostanzioso di spesa, di carenze come quelle evidenziate anche nel corso di altri interventi che si sono succeduti, c'è l'aspirazione a migliorare ma non c'è la certificazione di una volontà politica tesa ad impostare adeguatamente i problemi.

Mi sembra di poter concludere, sulla scorta di quanto sin qui osservato, che la posizione della mia parte politica non può essere che di disaccordo con orientamenti da sempre rigettati come proposizioni di parte e da sempre denunciati come origine dei mali di questi settori, come origine dei disservizi che come utenti sistematicamente torniamo noi per primi a lamentare.

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

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. Molto brevemente, signor Presidente, desidero dire al senatore Tonutti che i rilievi che egli ha fatto nel suo intervento li ritroverà nella parte finanziaria della mia esposizione che per brevità e per sintesi questa mattiona non ho letto. È inutile dire che sugli altri problemi mi trova d'accordo — ne farò tesoro nella parte finale —, soprattutto per quanto concerne il problema del trasporto delle merci per via aerea, al quale va aggiunto anche il delicato problema del trasporto charterizzato che in Italia mi sembra ancora oggi sia molto penalizzato.

Lo stesso dicasi per le osservazioni fatte dal senatore Gusso, che non ho potuto trattare questa mattina per i noti motivi.

Ringrazio il senatore Mola, precisandogli che tra la mia esposizione e il voto favorevole alla tabella in esame soltanto c'è contraddizione apparente, perchè ho tralasciato tutta la parte positiva delle cose realizzate in questo periodo malgrado le crisi politiche che si sono avvicendate, comprese le elezioni politiche anticipate. Ho voluto semplicemente fare una relazione di tipo problematico — con ciò rispondo anche al senatore Libertini — proprio per evidenziare quali sono i problemi intorno a cui mi sembra — e questo è il fatto importante — emersa una comune volontà della Commissione di camminare insieme, costruttivamen-

te, per procedere nella direzione che comunemente abbiamo indicato.

Il senatore Finessi ha detto una cosa che è ovvio che si debba condividere, cioè che la posizione del Governo e quella dei sindacati deve essere raccordata nel momento in cui si procederà alla riorganizzazione e alla riforma dell'Azienda ferroviaria.

L'ampio intervento del senatore Libertini mi trova consenziente in moltissime parti. L'unico punto di differenziazione — gliel'ho già detto personalmente — è la valutazione sul lavoro che svolgono i tecnici della Direzione generale della motorizzazione. Sarà che la mia immagine è influenzata dal lavoro che, soprattutto nelle sedi periferiche, svolgono questi ottimi funzionari, ma io ho un giudizio positivo. Naturalmente il servizio va migliorato con l'aumento degli organici, che deve essere predisposto anche sul piano legislativo. Ma evidentemente il problema è di tale importanza, ai fini del servizio da rendere ai cittadini, che merita attenzione.

Concordo pienamente con quanto è stato detto dal senatore Libertini per quanto riguarda la riforma dell'Azienda ferroviaria. Anzi desidero dire in Commissione, per esemplificare anche il dibattito, che io ho in avanzata fase di preparazione una riforma dell'Azienda ferroviaria che si avvale della collaborazione di sindacalisti che appartengono all'area democratica cui si rifà il mio partito e che fra qualche giorno sottoporrò all'attenzione del Gruppo per essere presentata — spero entro otto, dieci giorni — qui al Senato come stimolo perchè il discorso venga affrontato con la massima serietà.

Ci sono moltissime cose che vanno affrontate. Non c'è dubbio che sono d'accordo ed accetto anche l'idea di un esame preventivo ed analitico da fare in Commissione; e spero che il Ministro sia anche d'accordo perchè si possano puntualizzare quali sono gli strumenti strategici di immediato intervento per affrontare una situazione che altrimenti rischia di precipitare — condivido anche questa osservazione.

Per ciò che riguarda l'aviazione civile ed i problemi connessi al settore Alitalia, qui il discorso da fare sarebbe molto lungo. Anche su questo piano la mia valutazione è perfettamente coincidente con quella del senatore Libertini e spero di avere come Commissione presto l'occasione di affrontare questo problema perchè in futuro per la compagnia di bandiera si preparano, a mio avviso, degli anni estremamente difficili.

Anche i progetti e le strozzature che riguardano il Mezzogiorno costituiscono un problema molto importante che va affrontato al più presto.

Per il resto, si tratta di interrogativi rivolti al Governo e a cui il Ministro risponderà.

Per quanto riguarda le considerazioni del senatore Mitrotti, non ho niente da aggiungere a quanto già detto perchè egli non si è riferito alla mia relazione, ma a quanto è stato stampato e distribuito e anche in questo caso, si rinvia la risposta al Governo. Ho finito, grazie.

P R E T I , *ministro dei trasporti.* Ringrazio tutti i colleghi qui intervenuti anche se sono stati, in qualche modo, critici nei riguardi dell'azione del Ministero dei trasporti. Mi rendo conto di operare in un settore difficile e delicato nel quale è più facile trovare dissensi che espressioni di approvazioune.

Per quel che concerne la relazione dell'onorevole Vincelli, devo dire di essere d'accordo sul fatto che non si deve fare una politica settoriale, a compartimenti stagni, nel campo dei trasporti, ma realizzare una politica integrale e coordinata. Concordo pure sulla preferenza che egli ha espresso per i mezzi pubblici rispetto a quelli privati, pur se talvolta tale orientamente non è realizzabile per le molteplici deficienze del settore.

Circa le scelte a favore del Mezzogiorno sulle quali si è pronunciato il relatore, io non posso che esprimere il mio più ampio consenso ed anzi posso assicurare che noi cerchiamo di operare in questa direzione.

Il senatore Vincelli ha affermato, fra l'altro, che il traffico ferroviario delle merci è, in Italia, alquanto limitato. Ciò è indubbiamente vero anche se tale assunto è la conseguenza di ragioni sia storiche che geografiche, per cui non è possibile un raffronto tra la lunga e montuosa Italia con altri paesi, più o meno quadrati e pianeggianti, nei quali il

trasporto merci per ferrovia si presenta assai più agevole. Comunque, sono d'accordo con il relatore quando postula un potenziamento delle ferrovie. Noi abbiamo preparato un piano per 9.500 miliardi e spero che prestissimo possa essere approvato dal Consiglio dei ministri per poi proseguire il suo *iter* in sede parlamentare.

Il relatore ha parlato anche dell'Azienda secondo criteri imprenditoriali: in proposito ritengo utile osservare che, se è necessario riformare l'Azienda secondo tali criteri, sono d'accordo, ma se, invece, si vuole creare al suo posto un ente pubblico al solo scopo di garantire un contratto di tipo privatistico ai ferrovieri, non posso che dissentire. Piuttosto, appare più opportuno pensare ad una azienda a partecipazione statale perchè un ente pubblico a contrattazione privata ed il conseguente raddoppio delle spese per il personale dovrebbe preoccupare tutti noi. È vero che le nostre ferrovie sono enormemente passive, ma è anche vero che in tutti i paesi occidentali lo sono. In America sono private, ma finanziate dallo Stato, in Germania e in Francia sono notevolmente passive, anche se non nei limiti italiani.

Si è parlato, poi delle dimissioni dei rappresentanti sindacali dal consiglio di amministrazione e della necessità di far approvare rapidamente il disegno di legge che prende atto di questa nuova situazione. Ho già detto in merito ai rappresentanti sindacali che non la penso come loro perchè ritengo che si dovrebbe arrivare ad una specie di co-gestione. Tuttavia, poichè la prevalenza del movimento sindacale aveva avanzato questa domanda, ho presentato un disegno di legge che spero possa essere approvato venerdì prossimo dal Consiglio dei ministri.

Il relatore Vincelli ha anche accennato al trasporto marittimo delle Ferrovie dello Stato che non è certamente in condizioni ottimali. Devo riconoscere che tale critica è fondata. Il fatto è che non è facile rimediare anche se, proprio in questi giorni, abbiamo ordinato nuovi traghetti. È ben vero che nello stretto di Messina operano società private in attivo, mentre, invece, le Ferrovie dello Stato sono in passivo: ciò, come è noto, non accade solo in questo limitato campo di attività in quanto ci sono tanti e tanti altri settori economici nei quali le aziende private guadagnano, mentre le aziende pubbliche perdono. Tutto questo non toglie che si debba migliorare la situazione attuale. Devo dire, però, per quanto riguarda il traffico dei traghetti (e in fondo l'ha riconosciuto anche il senatore Vincelli), che noi non possiamo impiegare tanti traghetti quanti sono necessari per far fronte alle tre-quattro settimane d'estate e ai dieci giorni di Natale-Capodanno, perchè se noi costruissimo mezzi nautici per fronteggiare tale eccezionali esigenze, per i rimanenti mesi dell'anno essi rimarrebbero inoperosi, con evidente spreco di danaro pubblico. Per quanto riguarda l'Istituto nazionale trasporti, sono d'accordo con il relatore senatore Vincelli di ricondurlo alla funzione originaria. Devo, però, dire che l'INT ha seicento dipendenti in più e abbiamo proposto ai sindacati di inserirli nelle Ferrovie dove abbiamo bisogno di qualche migliaio di lavoratori per coprire gli organici, ma non siamo ancora riusciti nello scopo.

Il senatore Vincelli ha parlato del *deficit* della CIT ed ha sottolineato che le compagnie private che operano nello stesso settore sono in attivo: ciò è vero e noi stiamo facendo sforzi perchè la CIT ripiani il proprio disavanzo. La settimana scorsa abbiamo cambiato due consiglieri di amministrazione e credo che tra breve la CIT potrà tornare attiva, anche se guadagnerà sempre meno delle aziende private del settore.

Il relatore Vincelli ha auspicato la razionalizzazione del sistema aeroportuale. Ora, è vero che in Italia alcuni aeroporti sono sorti al di fuori di ogni piano perchè si è andati avanti senza una preventiva programmazione, ma su questo punto escludo ogni mia responsabilità, essendo noto che, in questo campo, ci troviamo di fronte a notevoli pressioni da parte di sindaci, deputati, vescovi, eccetera, delle città dove ci sono aeroporti inutili, i quali davanti a nostre eventuali iniziative riformatrici sensibilizzano l'opinione pubblica.

Sono le pressioni locali e clientelari che hanno portato l'Italia a costruire un numero di aeroporti certamente superiore a quello che era necessario.

Il senatore Vincelli, per quanto riguarda la gestione degli aeroporti, ha sottolineato che sarebbe più opportuna la gestione da parte di società a partecipazione comunale, provinciale, regionale, comunque di società a capitale pubblico, mentre viceversa, oggi una parte di questi aeroporti, soprattutto nell'Italia meridionale sono gestiti dalla Direzione generale dell'aviazione civile. Da parte mia non vi è alcuna pregiudiziale alla ipotesi che tende a responsabilizzare gli enti locali in maniera che realizzino società aeroportuali che prendano in gestione gli aeroporti.

Il problema dei controllori aerei, al quale ha pure accennato il senatore Vincelli, è stato praticamente risolto. Questa mattina, la competente Commissione della Camera discute il decreto-legge che ieri avevo già concordato anche con la controparte dopo aver incontrato i sindacati. Pertanto penso che la questione possa ritenersi definitivamente appianata e che non darà luogo ad ulteriori problemi in futuro.

Il senatore Vincelli ha poi sottolineato che le aziende aree devono far tendere i loro bilanci al pareggio. Non vi è dubbio che dette aziende hanno il dovere di perseguire tale scopo e difatti, l'Alitalia, più o meno, riesce ad essere in una situazione non deficitaria. Quest'anno, tuttavia, ha accumulato del passivo a causa degli scioperi ed altre agitazioni, anche perchè — evidentemente — non può far pagare il biglietto corrispondente al costo per tutti i voli (per esempio, per i voli verso le grandi isole, che altrimenti sarebbero completamente avulse dalla madrepatria).

È necessario stabilire quindi tariffe in certo modo politiche, così come è opportuno avere un particolare riguardo per la Sardegna, che è molto lontano dal continente, mentre per la Sicilia i problemi sono meno complicati.

Sono pure l'accordo per l'organizzazione degli uffici provinciali della motorizzazione, nonchè per agire nel settore delle ferrovie in concessione.

Per quanto riguarda il potenziamento delle funivie, devo far presente al senatore Vincelli che gran parte della responesabilità per le funivie ricade sulle Regioni mentre a noi compete dare solo direttive di carattere generale.

Il senatore Tonutti ha osservato che il bilancio del Ministero dei trasporti resta statico e fermo. Sono l'accordo con lui: sta di fatto che il Ministero del tesoro per contenere il disavanzo del bilancio statale, già ingente, ha operato in una certa maniera; però faccio presente al senatore Tonutti che gli investimenti che comportano grossi impegni di spesa non rientrano nel bilancio. Per esempio, il piano dei 9.500 miliardi va considerato fuori e, perciò, anche considerato il bilancio del mio Dicastero « statico e fermo », va riconosciuto tuttavia che importanti problemi ferroviari vengono avviati a soluzione. Il senatore Tonutti ha fatto pure cenno alla Conferenza nazionale dei trasporti, le cui indicazioni sono state tenute nella dovuta considerazione. Egli ha poi accennato al trasporto integrato delle merci: noi siamo della sua stessa opinione ed operiamo per realizzare risultati positivi in questo settore. Naturalmente un ministro che ha la fiducia del Parlamento solo per cinque o sei mesi e sente dire che il Governo a febbraio cadrà, non è che possa avere lo spazio per agire incisivamente con la stessa libertà di manovra di un ministro che ricopra per due o tre anni la titolarità di un medesimo Dicastero.

Per la riforma dell'Azienda ferroviaria, alla quale ha pure accennato il senatore Tonutti, non ho che da ripetere quello che ho già detto sull'intervento del relatore Vincelli. Il senatore Tonutti si è anche soffermato sull'autotrasporto di persone, rilevandone le molteplici carenze. È appena il caso di osservare al riguardo che l'autotrasporto delle persono fa capo in grandissima parte alle Regioni e non al Ministero dei trasporti. Viceversa, sono d'accordo per l'istituzione del Fondo nazionale dei trasporti, che, spero, sia approvato presto dall'altro ramo del Parlamento; mi augurerei pure che vi fosse un Fondo nazionale degli investimenti, ma questo non dipende solamente da me.

Per l'autotrasporto internazionale di cose, il senatore Tonutti ha evidenziato l'inosservanza delle norme che regolano la materia da parte degli autotrasportatori stranieri che, invece di fare viaggi di andata e ritorno, portano merci in paesi terzi senza che vi sia un controllo. Stasera o domani mattina dovrò discutere a Bruxelles di questo problema che, certamente, è un problema reale.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, a cui ha accennato il senatore Tonutti dicendo che si attende un piano di risanamento, devo dire che il disegno di legge è stato da noi redatto da tempo, ma poichè non è stato possibile reperire i pareri di tutti i ministeri, non è ancora arrivato al Consiglio dei ministri. Purtroppo la struttura dell'apparato dello Stato è tale da far sorgere difficoltà per cui spesso ci si trova di fronte alla necessità di far varare in fretta un disegno di legge, mentre questo o quel ministero non dà il proprio concerto oppure lo fa molto tardare.

Il senatore Tonutti ha pure sottolineato che l'Alitalia trascura il trasporto merci. In proposito ho già interessato il presidente Nordio ad occuparsi di più di questo problema. Stiamo insistendo, inoltre, presso l'Alitalia e le altre compagnie più o meno da essa dipendenti perchè si dedichino maggiormente ai voli *charter*; oggi, infatti, siamo in questa situazione: i voli *charter* per il 90-95 per cento provengono dall'estero e noi ne facciamo in numero limitatissimo diretti verso i paesi stranieri, anche se esiste il turismo nell'una e nell'altra direzione.

Il senatore Tonutti ha fatto, poi, un'affermazione che io ritengo non esatta assumendo una diminuzione del traffico ferroviario. Non è vero che il traffico ferroviario sia diminuito, tant'è che per le merci, tra il 1978 e il 1979, si nota un aumento: a fine novembre, in 11 mesi si è già arrivato a 17,5 tonnellate per chilometro, con un aumento di un'unità rispetto al 1978. Per i viaggiatori vi è stato pure un certo aumento soprattutto in quest'ultimo anno; naturalmente non sarà solo merito delle Ferrovie ed in gran parte il fenomeno va attribuito alla crisi energetica; comunque il dato di fatto è nel senso di un aumento del traffico ferroviario. Chiede, poi, il senatore Tonutti come faremo a spendere in 5 anni 9.500 miliardi, quando non esiste un'adeguata capacità di spesa nell'attuale Azienda autonoma delle ferrovie. Sono anch'io dell'opinione che detta Azienda possa spendere al massimo 500 miliardi o qualcosa di più per l'ordinazione del materiale rotabile; siamo — come si vede — nella impossibilità di impiegare le cifre stanziate dal piano che impegna lo Stato per cinque anni per un totale di 9.500 miliardi. Quindi, bisogna riformare almeno questo settore dell'amministrazione ferroviaria per fare in modo che l'amministrazione stessa sia in grado di spendere il denaro che le viene assegnato.

Il senatore Gusso ha parlato della navigazione interna e ne ha sottolineato i risultati poco brillanti. Devo, però, precisare che la gestione della navigazione interna oggi è di competenza delle Regioni e che lo Stato è competente solo per la navigazione di tre grandi laghi, Como, Maggiore e Garda. Noi in materia di navigazione interna provvediamo solo a dare indirizzi e a realizzare un certo coordinamento. Il senatore Gusso, dopo aver sottolineato che noi avremmo 2.000 chilometri di rete fluviale navigabile, ha riconosciuto che solo 1.000 chilometri sono navigabili con piccole imbarcazioni di tonnellaggio non superiore a 1.350; gran parte dei chilometri navigabili sui nostri fiumi sono quindo percorribili soltanto da piccole navi o barconi di non grande cabotaggio. La verità è che se se è giusto che dobbiamo potenziare la navigazione interna — e mi riferisco alla possibilità di intervento delle Regioni — perchè i costi di essa sono bassissimi, tuttavia non potremo mai raggiungere le capacità di trasporto che in questo particolare settore hanno nazioni come la Germania o la Francia dove ci sono grandi fiumi navigabili che sfociano nell'Oceano, laddove i nostri fiumi hanno tutt'altre caratteristoche ed anche il Po sfocia in un mare senza grossi sbocchi. È giusto affermare che il cabotaggio va potenziato, però la navigazione di cabotaggio non è di competenza del mio Ministero e pertanto ne potrà trattare più ampiamente l'onorevole Evangelisti. Ammetto che il costo dei trasporti su acqua è la metà di quello su rotaia ed un terzo di quello su strada, secondo le proporzioni indicate dal senatore Gusso, ed è proprio per questo che sarei ben lieto che si

potesse sviluppare la navigazione interna, per la quale, ripeto, dovrebbero essere le Regioni a provvedere, mentre la navigazione di cabotaggio rientra fra i compiti del Ministero della marina mercantile. Inoltre, il senatore Gusso nel far presente che si sta completando l'asse fluviale Reno-Meno-Danubio per navi di tonnellaggio superiore a 1.350 e che anche il Rodano sarà presto collegato al Reno, voleva, evidentemente, concludere che l'Italia rimarrà esclusa da questo grande collegamento fluviale a livello medio-europeo: purtroppo, però non si può cambiare la geografia del nostro Paese. Il senatore Gusso ha consigliato, in relazione al trattato di Osimo, di realizzare un piano a lungo termine per congiungere il porto di Monfalcone con il Danubio quando la congiunzione tra l'Oceano Atlantico e il Mar Nero sarà realizzata. Si tratta di un problema molto in prospettiva, anche perchè la Jugoslavia non è un Paese ricco e i costi sarebbero di notevole proporzione per l'Italia. In conclusione non posso che prendere atto che di tutto ciò si è parlato come di una prospettiva a lungo termine.

Il senatore Mola si è lamentato che alcuni senatori hanno fatto un discorso critico e poi hanno annunciato il loro voto favorevole al bilancio dei Trasporti. Vorrei far presente al senatore Mola che anche un anno fa i membri del suo Gruppo si sono comportati nell'identica maniera e pertanto, sarebbe forse il caso di fare una sincera autocritica. Il senatore Mola ha anche fatto presente che la spesa di parte corrente è aumentata rispetto alla spesa in conto capitale. Il fatto è che, tenuto conto delle aumentate retribuzioni ai ferrovieri, che oggi avanzano nuove e piuttosto ingenti richieste, non poteva non aumentare sensibilmente la corrispondente voce di bilancio. Il Ministero del tesoro per riequilibrare la situazione ha diminuito le spese in conto capitale, ma in conto capitale sono iscritte soltanto le spese di ordinaria amministrazione, perchè — come i colleghi sanno — le spese più rilevanti vengono sempre approvate con leggi del Parlamento che stabiliscono stanziamenti al di fuori del bilancio ordinario delle Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda i progetti finalizzati per la navigazione di cabotaggio, ai quali ha accennato il senatore Mola, rendo noto che il progetto in questione dipende dal Ministero della marina mercantile. Comunque noi abbiamo collaborato a questo progetto. Peraltro il Ministero del bilancio non ha ancora autorizzato la convocazione del Comitato dei ministri interessati e questo spiega perchè non è ancora venuto alla luce questo progetto finalizzato

Per quanto riguarda il piano di risanamento delle ferrovie in concessione, al quale ha pure accennato il senatore Mola, non è vero che esso non esiste: anzi, quando avremo il concerto e il beneplacito del Ministero del tesoro, questo piano sarà diramato al Consiglio dei ministri.

Sulla riorganizzazione degli uffici provinciali della motorizzazione sono perfettamente d'accordo.

Il senatore Finessi ha auspicato la riforma delle ferrovie dello Stato. Siamo d'accordo: tutti l'avete chiesta; anche io la voglio. Tutto, però, sta nel vedere se dobbiamo fare una riforma che potenzi effettivamente le ferrovie e le renda più efficienti dal punto di vista industriale, o se dobbiamo fare una riforma che permetta solamente di raddoppiare le spese del personale senza, viceversa, aumentare sensibilmente la potenzialità della Azienda.

Il senatore Finessi dubita che l'Esecutivo sia in grado di elaborare soluzioni riformatrici. Veramente un progetto noi l'abbiamo elaborato, l'abbiamo inviato a visione anche ai sindacati, i quali non si sono dichiarati soddisfatti, dato che i loro obiettivi divergono parzialmente dai nostri. Certamente per realizzare una riforma ci vuole la responsabilizzazione di tutti i partiti che sono in Parlamento, altrimenti credo che una riforma seria, che renda più efficienti le ferrovie senza aumentare le spese, non riusciremo a realizzarla mai.

Il senatore Finessi ha anche lui lamentato i guai della navigazione interna ed ha sottolineato il problema di una conca che non viene mai finita. Il senatore Finessi ha ragione, ma le infrastrutture in questo settore non sono di competenza del Ministero dei trasporti ma di quello del Ministero dei lavori pubblici, sia che facciano capo al Ministero stesso sia che facciano capo alle Regioni.

Veniamo quindi al senatore Libertini, il quale ha dichiarato che la politica dei trasporti non registra più i dissensi del passato e quindi ha aggiunto che l'attuale convergenza o quasi-convergenza nasce dalla realtà. Questa realtà poi dipende soprattutto dalla crisi petrolifera cominciata con la guerra del Kippur nel 1973. Egli ha detto che mentre gli altri partiti sostenevano la motorizzazione privata il suo partito era per i trasporti pubblici anche prima della guerra del Kippur. È inutile andare a fare la storia di quello che i vari partiti pensavano in passato. Anche il Partito comunista ha cambiato opinione su tanti problemi come su quello della Comunità economica europea. Ad un certo momento la realtà pone tutti di fronte alla esigenza di arrivare a determinate conclusioni. Il senatore Libertini aggiunge che il sistem dei trasporti deve essere integrato e razionalizzato. Tuttavia anche se questa esigenza è da condividere, non so se e in quale misura riusciremo a far sì che l'Italia presenti un sistema integrato e razionalizzato; sistema che, d'altra parte, non sono riusciti a raggiungere neanche i paesi più progrediti ed evoluti del nostro come la Francia e la Germania. Devo dire che io non contesto la valutazione di quanto afferma il senatore Libertini; ma non spetterà a me risolvere il problema, visto che il mio ministero durerà fino al mese di febbraio. È un problema di fronte al quale domani dovrebbe anche collaborare, nel senso di una soluzione positiva, il senatore Libertini. Stiamo diventando, dice il senatore Libertini, un paese senza sistema ferroviario perchè abbiamo 15.000 chilometri di ferrovie, circa la metà della Francia e della Germania. Il paragone con la Francia, senatore Libertini, non serve perchè la Francia ha anche una superficie quasi doppia dell'Italia; viceversa è utile rifarsi alla Germania Occidentale, che, tra l'altro, ha una superficie inferiore all'Italia.

Il senatore Libertini propone di abbandonare circa 5.000 chilometri di ferrovia che, essendo obsoleti, sono molto in passivo. A me pare, invece, più opportuno realizzare assolutamente alcune trasformazioni per impedire la chiusura di questi cinquemila chilometri; se sarà portato in Parlamento il piano dei 9.500 miliardi e se il Parlamento lo approverà rapidamente, si renderanno efficienti se non tutti i cinquemila chilometri di cui oggi si chiede l'abbandono, almeno una metà di essi.

Il senatore Libertini ha fatto cenno ai pericoli che incombono sull'esercizio ferroviario, facendo riferimento al disastro avvenuto alla « Freccia della laguna » a Bologna; afferma in proposito che sarebbero necessari seimila miliardi per ovviare ai pericoli più gravi. Penso che tale valutazione, probabilmente ispirata al senatore Libertini da fonti tecniche, è accettabile se si vuole arrivare alla sicurezza massima, che ci garantisca per un periodo lunghissimo (un secolo o mezzo secolo); ma se vogliamo muoverci entro termini più ristretti, ritengo non sia necessario ricorrere a cifre così ragguardevoli, che, tra l'altro, non so come potremmo spendere visto che ci proponiamo già di spendere 9.500 miliardi per il piano ferroviario.

L I B E R T I N I . Scusi, ma nel piano di cui lei parla sono già compresi 2.000 miliardi dei 6.000? I 2.000 miliardi sono interventi per la protezione idrogeologica.

P R E T I , *ministro dei tresporti.* D'accordo, ma 2.000 miliardi non sono 6.000. Con tale cifra, evidentemente, non si può far fronte a questo problema interamente e bisogna limitarsi agli interventi più urgenti e risolvere, cioè, i problemi che più ci preoccupano.

Sono d'accordo col senatore Libertini quando afferma che il ciclo dei carri merci in Italia è di 11 giorni contro i 4 della Francia e della Germania. Io dico che con tutte le cose che vanno male in Italia, non solo nel campo dei trasporti ma in tutti i settori, questo problema del trasporto merci rappresenta uno degli aspetti meno pressanti per il Governo, per il Parlamento e per la nazione intera. Oltre tutto è anche di difficile soluzione per il nostro Paese, perchè bisognerebbe risolvere alla base numerosi problemi per fare in modo che il ciclo dei carri merci scenda magari a 7-8 giorni, senza voler pretendere di arrivare ai livelli della Francia o della Germania che del resto sono più progredite e più efficienti di noi in tutti i settori.

A proposito della riforma dell'Azienda, il senatore Libertini sostiene l'impossibilità di

governare un'azienda centralizzata e che bisognerebbe fare come la FIAT che ha suddiviso vari settori. È da osservare al riguardo che la FIAT ha provveduto alla divisione di settori che non avevano nulla a che fare fra di loro, laddove il settore dell'automobile è rimasto unito.

Per le ferrovie un decentramento tipo FIAT è impossibile, perchè il sistema ferroviario è unico, anche se io riconosco — e su questo tutti siamo d'accordo — che ai capi di compartimento debbono essere assegnati compiti molto più estesi di quelli attuali.

Lasciamo stare dunque il modello FIAT e proponiamoci di far sì che i capi di compartimento possano avere molte iniziative che oggi sono loro interdette, pur nell'ambito di un'Azienda che deve rimanere unita.

Il senatore Libertini è tornato sull'argomento del quale avevano parlato altri colleghi e ha detto che occorre un massiccio piano di investimenti. Occorrerebbero — secondo il senatore Libertini —, fino al 1990, 20.000 miliardi. Ora, io non contesto tale affermazione ed anzi tengo a specificare che i 20.000 miliardi devono essere commisurati al valore attuale della moneta, perchè da qui al 1990 non so quale valore potrà avere la lira.

Ora, se per cinque anni noi spenderemo la cifra di 9.500 miliardi, ne consegue che ci proponiamo di fare una spesa identica nei cinque anni che seguiranno, ma non con l'attuale valore della lira, bensì con il valore che la lira avrà nel 1985 o 1986.

Per la capacità di spesa sulla quale si è soffermato il senatore Libertini io non ho che da ripetere quello che ho già detto ad un altro collega che è intervenuto nella discussione.

Il senatore Libertini, di cui debbo riconoscere la competenza e la preparazione, sollecita i famosi progetti finalizzati. Noi non li stiamo certamente fermando e siamo anche d'accordo di attuare le scelte del piano generale dei trasporti. Bisogna però dare il tempo necessario di provvedere a coloro che stanno solo contingentemente al Governo, altrimenti i problemi non vengono risolti sollecitamente ma vengono rinviati.

Il senatore Libertini ha pure espresso una idea che può essere suggestiva: quella di eliminare le strozzature nel sistema italiano dei trasporti e, allo scopo, ha proposto un piano che prenda in considerazione tali strozzature e le definisca nel quadro dei trasporti integrati. Io credo che il momento migliore per discutere del problema della eliminazione delle strozzature sarà quello in cui il Parlamento discuterà della legge relativa ai 9.500 miliardi. È vero che tale legge si riferisce solo alle ferrovie, ma quella è l'occasione buona per mettere in collegamento le ferrovie con gli altri mezzi di trasporto e per arrivare a soluzioni positive sulle quali noi pienamente concordiamo.

L'ultimo intervento è stato quello del senatore Mitrotti, il quale non ha detto nulla di più rispetto a quello che era stato detto in precedenza da altri senatori. Egli certamente ha parlato molto bene; non per nulla è la speranza oratoria del Movimento sociale; ma pure rendendo omaggio alla sua eloquenza io non ho ravvisato elementi nuovi rispetto a quelli che erano stati portati alla mia attenzione da altri colleghi.

Grazie a tutti i colleghi intervenuti per gli stimolanti contributi, anche di carattere critico, forniti all'azione di governo. Ringrazio in particolare il relatore Vincelli, il quale ha svolto una relazione molto accurata, anche se non l'ha esposta interamente perchè non voleva togliere a noi tutti la possibilità di chiudere nella giornata di oggi questa discussione.

Grazie anche al Presidente, che è stato così signorile nel dirigere la discussione, la quale si è svolta in un clima sereno, cordiale e, direi, molto amichevole.

P R E S I D E N T E . Non facendosi obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Vincelli il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980 (Tabella 10).

*I lavori terminano alle ore 14,10.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*
DOTT RENATO BELLABARBA