

(1584-A)

Resoconti X

**BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO  
PER L'ANNO FINANZIARIO 1982  
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1982-1984**

STATO DI PREVISIONE  
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI  
PER L'ANNO FINANZIARIO 1982

(Tabella n. 10)

(IN SEDE CONSULTIVA)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente  
(Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDICE**

**MARTEDI' 20 OTTOBRE 1981**

PRESIDENTE (Vincelli - DC)	Pag. 361, 370, 377 e passim
AVELLONE (DC)	378
BALZAMO, ministro dei trasporti	379
GUSSO (DC)	377
MASCIADRI (PSI), relatore alla Commissione	361 379
MORANDI (PCI)	370, 379
OTTAVIANI (PCI)	378

**MARTEDI' 20 OTTOBRE 1981**

**Presidenza  
del Presidente VINCELLI**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,20.*

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1982 e bilancio pluriennale per il triennio 1982-1984 » (1584)

— Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1982 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5ª Commissione) (Esame)

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca l'esame della tabella 10 del bilancio dello Stato: « Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1982 ».

Prego il senatore Masciadri di riferire alla Commissione su tale stato di previsione.

**M A S C I A D R I ,** relatore alla Commissione. La prima parte della mia relazio-

ne si riferisce ai settori della motorizzazione civile e trasporti in concessione e dell'aviazione civile; non parlerò per ora delle ferrovie, tema che tratterò in un momento successivo. Tenterò anche di essere breve sull'argomento e, se non dovessi riuscirci, chiedo fin d'ora scusa.

Per quanto concerne il bilancio dei Trasporti, nel bilancio assestato del 1981 abbiamo 656 miliardi 481 milioni di parte corrente e 186 miliardi 513 milioni in conto capitale, per un totale di 842 miliardi 994 milioni. Per l'anno 1982, al quale dobbiamo fare riferimento, la parte corrente reca 720 miliardi 676 milioni, e quella in conto capitale 711 miliardi 931 milioni, per un totale di 1.432 miliardi 608 milioni.

Per mettere in evidenza le differenze che esistono nel bilancio 1982 rispetto al 1981, dirò che la parte corrente registra un divario di 64 miliardi 195 milioni, mentre in conto capitale il divario ammonta a 525 miliardi 418 milioni. La variazione per la parte corrente, che è la più significativa, è dovuta più che altro ad indennità integrative, contributi previdenziali, eccetera, cioè alla parte afferente miglioramenti di varia natura al personale in servizio ed in parte anche a quello in quiescenza.

Per il bilancio pluriennale, invece, relativo agli anni 1982, 1983, 1984, devo solo dire che per il 1983 e il 1984 sono previsti incrementi modesti, pari, grosso modo, al 16 per cento, che è il « tetto » classico dell'inflazione previsto. Infatti dai 1.432 miliardi e 608 milioni del 1982 si passa ai 1.567 miliardi e 989 milioni del 1983, con un incremento di circa il 15 per cento, e altrettanto accade per il 1984, con una previsione di 1.669 miliardi e 875 milioni. Sotto questo aspetto non c'è quindi nulla da segnalare: si tratta di un bilancio che in verità possiamo definire piatto, di transizione, che non reca grandi novità.

Ciò detto, e su questo concetto non insisto perchè altri colleghi avranno modo di richiamare la questione, aggiungerò che per la Motorizzazione civile, nel 1981, sono in esercizio o in fase di costruzione 65 Stazioni di controllo. Debbo ricordare che nel 1974 esse erano solo 35, per cui un certo

passo avanti è stato compiuto istituendo altre 30 stazioni di controllo nell'arco di sei anni. Mancano però 35 ulteriori Stazioni di controllo per dotare ogni provincia di un centro di motorizzazione: cosa questa che ritengo indispensabile.

Debbo ricordare ai colleghi che i dipendenti sono quasi 5.000, e, soprattutto, che questo personale è assolutamente scarso, è vergognosamente insufficiente per fronteggiare le esigenze del settore, soprattutto al Nord, dove abbiamo delle situazioni veramente caotiche. Per confermare questo basterebbe citare qualche cifra: nella mia Provincia, ad esempio, sono previste 35 persone in organico, ma solo 15 sono in servizio. E tutte le province del Nord del Paese sono in questo stato pietoso, essendo più che dimezzato il personale previsto, per cui le pratiche vengono mal svolte, anche se il personale che è al suo posto cerca di fare di tutto per affrettarle, lavorando anche in maniera stressante, ma senza, ovviamente, riuscirci. Ciò non si verifica invece al Sud, dove, pur essendovi non grande dovizia di personale, questo è però quasi sufficiente, e in alcuni casi persino sovrabbondante. Non voglio insistere sul fenomeno per cui molto personale del Sud partecipa a concorsi, li vince, viene destinato al Nord, dopo di che tenta di essere trasferito nuovamente al Sud: cosa questa che mette in serio imbarazzo la Motorizzazione civile. Richiamo perciò la cortese attenzione del signor Ministro su questo stato di cose, a cui occorre porre rimedio.

E passo ai problemi principali da risolvere per ciò che riguarda la Motorizzazione civile. Debbo ricordare ai colleghi che, per quanto attiene alla fotografia, alla panoramica della situazione che abbiamo di fronte, essa è la seguente: abbiamo l'ammodernamento delle Ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea con ancora, nel 1982, uno stanziamento di 55 miliardi a consumazione dei 200 miliardi stanziati nell'anno 1975 con la legge numero 493. Ora si stanno terminando i lavori in queste quattro ferrovie. Per l'ammodernamento della Ferrovia Alifana siamo in una situazione assolutamente anomala,

per la ragione che nel 1976 sono stati stanziati 63 miliardi di lire (di allora, che hanno evidentemente un valore diverso rispetto ad oggi), e nulla ancora si è speso per ostacoli che si sono incontrati e che bisogna però assolutamente superare. Comprendiamo le difficoltà per la Santa Maria Capua Vetere-Napoli, che è a scartamento ridotto, ma bisogna incentivare la soluzione del problema, altrimenti questa Ferrovia Alifana rischia di rimanere lì, senza che nulla avvenga.

Per quanto riguarda la legge n. 815 del 1980 (credito agevolato per autotrasporti merci in conto terzi), vi sono due stanziamenti che prevedono per il 1982 50 miliardi e per il 1983 altri 50 miliardi. Debbo far presente che tutto andrebbe bene, in quanto questi fondi stanziati per il 1982 e per il 1983 si sommano ad altrettanti miliardi previsti per il 1981; senonchè si incontrano presso le banche notevoli difficoltà per la concessione di credito, per cui questa legge, che è stata indubbiamente gradita dagli interessati, rischia di non poter decollare. Di conseguenza, lo sforzo del Parlamento rischia di andare disperso.

Per quanto riguarda la legge n. 151 del 1981 (Fondo investimenti trasporti pubblici locali), ci sono stanziamenti che per il 1982 prevedono 450 miliardi, per il 1983 550 miliardi e per il 1984 550 miliardi; in complesso 1.550 miliardi sui 2.000 miliardi complessivamente stanziati per impianti fissi e infrastrutture per il trasporto pubblico locale. In verità, all'inizio lo stanziamento era diviso in cinque anni (150 miliardi più 300, più 450, più 550, più 550), ma poi, visto che i tempi sono volati veloci, si sono accorpati i primi due stanziamenti previsti per gli anni 1980 e 1981, per cui i 150 più 300 miliardi sono diventati 450. Debbo però far presente al riguardo che si è avuta l'assegnazione per competenza, ma non per cassa, per cui fino a questo momento non si è ancora fatto nulla di concreto. Si potrà nel 1982, immagino e spero, spendere queste cifre; però finora, per questo problema di competenza e non di cassa, non si è ancora spesa una lira per i trasporti pubblici locali, che avevano visto un impegno da parte nostra di ben

2.000 miliardi. Anche qui si sono incontrate difficoltà, pur se di natura diversa da quella cui ho fatto riferimento poc'anzi, ma che portano all'impossibilità di procedere alle necessarie realizzazioni. Per quanto attiene quindi agli stanziamenti di nostra competenza, posso dire che ne abbiamo disposti molti, che però non vanno in porto.

Per quanto riguarda la parte corrente, per erogazione di contributi ad enti e concessionari esercenti autoservizi di linea per viaggiatori di competenza statale è previsto uno stanziamento di 10 miliardi nel 1982, 10 miliardi nel 1983 e 10 miliardi nel 1984. Noi abbiamo già approvato il provvedimento, che si è però fermato alla Camera dei deputati. Siamo perciò ad un « inciampo » di un'altra natura, per cui questi fondi stanziati nei tre anni giacciono ancora inutilizzati. Faccio però presente che, al di fuori di queste difficoltà che ho citato, 10 miliardi sono pochi; ne occorrono di più, perchè con l'inflazione che avanza questa cifra non è sufficiente: occorrerebbero almeno 12 miliardi nel 1982, 14 miliardi nel 1983 e 15 o 16 miliardi nel 1984.

Per le spese in conto capitale un problema di fondo è rappresentato dalle quattro linee metropolitane che dovrebbero essere in esercizio in Italia, a Roma, Milano, Torino e Napoli. Per la loro realizzazione sono previsti stanziamenti per 10 miliardi nel 1982, 200 miliardi nel 1983, 200 miliardi nel 1984. Anche se queste cifre sono scritte in bilancio, esse sono però insufficienti, perchè si può bene immaginare quanto una linea metropolitana verrà a costare anche nell'immediato futuro. Si tratta quindi di predisporre dei finanziamenti con leggi speciali.

Per quanto riguarda infine il grosso problema rappresentato dal risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, e che riguarda circa 4 mila chilometri di ferrovie, di cui 2.500 in concessione e 1.500 in gestione governativa, debbo rilevare che questo è un argomento che abbiamo già affrontato molte volte senza giungere ad alcuna conclusione, anche per una specie di diatriba sor-

ta tra l'allora ministro Formica ed il ministro Andreatta. È stato impossibile fare una riunione *ad hoc*, in quanto il problema è di fondo, e non si può più sostenere la situazione in atto, non tanto dal punto di vista economico quanto da quello del risanamento di carattere tecnico. Sono infatti ferrovie obsolete, per le quali non si è mai provveduto ad una manutenzione seria, per cui c'è assoluto bisogno di realizzare opere di risanamento di grande respiro.

Si è attesa, d'altra parte, la famosa approvazione dei disegni di legge n. 785 e n. 790, che giacciono dal marzo 1980 al Senato. Qualcuno ce ne farà colpa. Il problema è di affidarle, secondo il piano che il ministro Formica ci aveva annunciato e che ci trovava consenzienti, alle Regioni, le quali dovevano gestirle. Una parte di esse dovevano essere sostituite con servizi automobilistici, una parte gestite dopo il risanamento da parte delle Regioni. Una parte dei suddetti 4.000 chilometri — si dice una parte modesta, di 300-400 chilometri — doveva passare allo Stato.

Senonchè, con le Regioni si sono trovate difficoltà insormontabili, perchè volevano più di quanto lo Stato potesse loro concedere. Poi, ci sono state difficoltà di altra natura, tanto che non si è giunti ad una conclusione. Allora qui, nel bilancio pluriennale 1982-1984, troviamo una somma indicativa, che non ha alcun senso; anche perchè nel primo progetto si parlava di 2.430 miliardi, allora ritenuti insoddisfacenti dato che a quella cifra si faceva riferimento due anni fa. Ma, pur prendendo per validi i 2.430 miliardi che sarebbero serviti per il risanamento nell'arco di 10 anni, sono 240 miliardi l'anno; 240 l'anno che moltiplicati per 10 danno 2.400. Ora qui trovo scritto: per il 1982, 20 miliardi, per il 1983, 40, per il 1984, 60 miliardi; che complessivamente fanno 120 miliardi, quando per un solo anno, secondo il progetto di allora, si prevedevano 240 miliardi. Quindi, siamo squilibrati completamente. Se chiedo che siano riesaminati, da parte della Commissione, i disegni di legge n. 785 e n. 790 è il meno che posso fare, altrimenti rimaniamo in una situazione disastrosa.

Tra l'altro, io sono sensibile alle istanze dei colleghi, ed una di queste riguarda la ferrovia Terni-Ponte San Giovanni-Umbertide e Umbertide-San Sepolcro, per cui si chiede di autorizzare il Ministero dei trasporti a procedere al riscatto, per un importo di 4 miliardi 618 milioni 941 mila lire che era già stato concordato. Ho qui una lettera in copia da parte del Ministero, che aveva assentito. Non so se, nel quadro dell'enorme problema che ho sollevato, sia possibile presentare un emendamento al disegno di legge n. 1583, con il quale si disponga il finanziamento dei 4 miliardi e 618 milioni.

La prego, signor Ministro, di considerare la questione perchè occorre la fonte di finanziamento e bisogna provvedere *ad hoc*.

Ho sollevato il problema perchè rientra nel discorso. Chiudo questa parentesi perchè a ciò spronato da alcuni cortesi colleghi.

Per quanto riguarda il risanamento, ho espresso il mio parere: siamo insufficienti e completamente fuori dal quadro. Il problema è: disegni di legge n. 785 e 790; gli altri sono problemi inesistenti.

Per quanto attiene, infine, alla sovvenzione per proseguire gli esercizi ferroviari in regime di concessione, ognuno di voi sa che si è potuto dare un acconto sulle perdite di esercizio fino al limite massimo dell'80 per cento. Senonchè, nel 1981 non si è potuto più concedere nulla, perchè la « leggina » che noi avevamo fatto valeva solo per l'anno 1980. E pertanto nel 1981 non si è potuto provvedere a questo limite massimo dell'80 per cento sulle perdite di esercizio. Allora occorrerebbe presentare un emendamento alla legge in cui si stabilisse che le disposizioni dell'articolo 2 del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, convertito in legge 16 maggio 1980, n. 176, si applicano (o sono prorogate) sino all'emanazione delle nuove norme di attuazione di quelle contenute nell'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 279, e che gli acconti concedibili sulle perdite annue consuntive e su quelle presunte in corso di maturazione saranno recuperati in sede di determinazione della nuova sovvenzione annua e faranno carico al competente

capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti. Altrimenti non possiamo dare l'80 per cento delle sovvenzioni e non si possono finanziare gli stipendi. Basti pensare che con i proventi di molte ferrovie in concessione si finanzia il 15 per cento delle spese. Pertanto, il personale non viene pagato.

Questa la situazione drammatica di fronte alla quale ci troviamo; per cui la presentazione di questo emendamento non sanerà certamente la situazione difficile ma potrà rappresentare un argine, in attesa che i disegni di legge n. 785 e n. 790 vengano a sanare la situazione.

Per quanto riguarda il bilancio, per il Fondo nazionale trasporti il disegno di legge finanziaria ha previsto 2.900 miliardi, che sono così suddivisi: 500 miliardi alle Regioni, 2.000 miliardi a comuni e province, 400 per gli aumenti del 16 per cento che si vanno a calcolare. Non è possibile calcolare la cifra esatta, e la relazione alla tabella lo dichiara. D'altra parte, è la prima volta che si fa e si vedrà alla fine dell'anno se è la cifra esatta.

Per quanto riguarda, infine, il bilancio vero e proprio di previsione per il 1982, dirò che nel bilancio si è abbastanza stretti. Ne facevo riferimento prima.

Fitto locali e oneri accessori: occorrono 1 miliardo e 655 milioni, mentre sono previsti 1 miliardo e 300 milioni. Vuol dire che non si pagano gli affitti.

Un'altra voce: manutenzione, riparazione, adattamento locali, 300 milioni. Ne sono stati concessi 250.

Spese di ufficio: 1.500 milioni ed è scritto 1 miliardo e 200 milioni.

Spese per l'istituzione e l'esercizio meccanizzato degli schedari inerenti i servizi della motorizzazione civile: da 15 miliardi e 560 milioni a 14 miliardi.

Spese per la realizzazione degli impianti ed uffici operativi: da 18 miliardi a 15 miliardi. In sostanza, si è andati a diminuire un po' troppo quelle che erano le richieste degli uffici, che erano richieste che corrispondevano ad una situazione non certo brillante. Per cui avremo alcuni affitti che non potremo pagare.

Per quanto riguarda il bilancio ordinario non ho da fare grandi rilievi. Mi accingo ora a parlare dell'Aviazione civile.

Il bilancio al nostro esame mi mette in condizione di non poter dire nulla, perchè si tratta di un bilancio di natura ordinaria. Basta qualche accenno. Ad esempio, per il personale abbiamo un aumento del 39 per cento rispetto alle previsioni assestate per il 1981 (da 13 miliardi 439 milioni a 18 miliardi 775 milioni) dovuto ad aumenti nelle retribuzioni del pubblico impiego. In organico vi sono 1.388 persone. I posti coperti sono soltanto 1.083, con un calo di quasi 300 persone. Il costo medio del personale è vario: 17 milioni in media *pro capite*, a dimostrazione che gli stipendi non sono molto alti.

Per acquisto beni e servizi una variazione del 5,8 per cento; per gli interventi diretti dello Stato una diminuzione del 24,97 per cento (da 40 miliardi si passa a 30 miliardi). Questo dimostra che si investe di meno. In sostanza, vi è una perdita, in quanto la svalutazione non è considerata, salvo per il personale. Per tutte le altre spese vi è una diminuzione e non si tiene conto della svalutazione.

Per gli investimenti si prevedono 10 miliardi. Quasi il nulla. È una cosa assurda. È assurdo che per ogni tipo di finanziamento — sistemazione di piste, di bretelle, di aerostazioni — si debba ricorrere a leggi speciali. Con 10 miliardi non si può fare nulla, e dobbiamo ritrovarci di volta in volta a parlare di leggi speciali. Questo non è molto giusto, anche perchè nell'arco di 10 anni abbiamo investito 428 miliardi. Ed esattamente: nel 1973 con la legge n. 825; nel 1975 con la legge n. 493 e nel 1979 con la legge n. 299. Una cifra insufficiente che non si è riusciti neanche a spendere per gli aeroporti. Siccome gli anni sono nove, si tratta di quasi 40 miliardi l'anno di impiego. Se si fossero stanziati 40 miliardi l'anno nel bilancio, evidentemente avremmo evitato di andare a fare leggi di questo tipo ogni volta.

L'aumento per la conduzione degli aeroporti è solo del 5 per cento. Quindi, occorre ridurre i costi.

Le sovvenzioni all'Aeroclub-RAI ed altre associazioni che si interessano della materia aeroportuale in genere sono di un miliardo e 800 milioni, come l'anno scorso.

Il contributo alle società aeree è rimasto fermo a 15 miliardi.

Tornando agli stanziamenti con leggi speciali, ripeto che dal 1973 ad oggi sono stati di 428 miliardi. Non è un grosso impegno. Per la legge n. 825 dell'anno 1973, mancano ancora gli aeroporti di Pisa e di Pantelleria. Dal 1973 al 1981 sono otto anni abbondanti, e per Pisa e Pantelleria le opere non sono ancora finite.

Certamente a Pisa vi sono questioni con i militari: l'abbiamo segnalato più volte con interrogazioni nella sede opportuna, però il nodo non si scioglie. In fondo sono sempre militari italiani, si tratta sempre dell'Italia, e dopo otto anni non capisco come si possa ancora discutere senza fare nulla di concreto.

Per quanto poi riguarda la legge n. 299, occorre rivedere il programma, e sono passati altri due anni, perchè si sono sacrificate molte risorse per la revisione addirittura della legge n. 825 del 1973, e quasi tutto si è consumato per revisione prezzi. Cioè, noi stanziamo di volta in volta, per singoli aeroporti, certe somme, e la realtà è che non si procede ad alcun tipo di lavoro, per cui, per la suddetta revisione, si vanno a trasportare quelle somme nel tempo, riferite però sempre agli stessi aeroporti. Infatti noi non stanziamo fondi per nuove opere, ma solo per revisione prezzi, e questo è un lato completamente negativo della nostra attività. Variamo cioè provvedimenti per singole opere e per certi tipi di aeroporti e, a distanza di anni, vediamo che in quegli aeroporti cui avevamo destinato certi fondi non è stata realizzata alcuna opera, e quei soldi sono semplicemente serviti per finanziare revisioni di prezzi. Pisa e Pantelleria sono due casi emblematici di questa situazione. È una cosa che ci deve veramente angosciare, per cui è un'altra realtà che voglio segnalare e che dimostra che le cose nell'Aviazione civile non funzionano.

Rimangono allora aperti gli stessi problemi anche in questo settore. C'è mancanza di stimolo, di guida, di programmazione,

di controllo, per cui l'Alitalia, ad esempio, può fare tutto quello che vuole: chiunque è autorizzato a riempire un vuoto, e non ha neanche tutti i torti. Occorre che il Piano a medio termine previsto vada finalmente in porto: si tratta di 1.400 miliardi indicizzati, cui abbiamo fatto cenno a più riprese. Si parla da almeno tre anni di Milano e di Roma-Fiumicino, i due grossi aeroporti intercontinentali per i quali sono previsti circa 1.100 miliardi, mentre 300 miliardi sono destinati per operare negli altri aeroporti. Mi auguro però che non si tratti di interventi « a pioggia », cioè che non si diano agli aeroporti i 5 o i 10 miliardi, ma si abbiano a scegliere certi tipi di aeroporti, senza nepotismi nè favoritismi, bensì sulla base del traffico e delle esigenze effettive. Quindi il Piano a medio termine rimane il problema di fondo. Soprattutto per Roma e Milano la questione è assolutamente indilazionabile. Per Roma si è già affidato il lavoro all'Italstat. Si tratterà quindi, signor Ministro, di fare come abbiamo fatto per i nuclei operativi interdisciplinari delle Ferrovie, perchè non è possibile, con l'attuale attrezzatura dell'Aviazione civile, realizzare opere di un certo respiro.

Rimane aperto il problema della riforma di Civilavia. Il Ministro aveva presentato un disegno di legge che aveva destato molte perplessità in alcuni senatori, però l'importante è che si entri nel merito della questione, che non può rimanere solo nelle carte che si accumulano. Si deve discutere il disegno di legge presentato, oppure occorre presentarne un altro, ma la questione deve essere affrontata. Il problema di fondo rimane sempre quello di fare un'azienda più snella, perchè oggi la Aviazione civile non regge il peso dell'attività cui deve far fronte, e questo non per neghittosità, come è stato più volte detto, ma perchè le cose non vanno, e lo si constata ogni giorno di più. Io ho già segnalato in proposito alcune cose alla vostra attenzione.

C'è una novità, per quanto riguarda l'Aviazione civile, ed è il problema dell'ANAV: il Commissariato per l'assistenza al volo,

cioè, sta funzionando e deve subentrare nella gestione dei servizi del controllo del traffico aereo e delle informazioni aeronautiche assicurati negli enti di competenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 484, all'atto dell'approvazione dello statuto; assumere dall'Aeronautica militare la gestione di tutti gli altri servizi del traffico aereo (informazioni volo, consultivo e allarme); assumere dall'Aeronautica militare la gestione del servizio telecomunicazioni, con tutte le relative attrezzature, gli impianti di radioassistenza, di radiomisure e la rete radar, ivi compresi i contratti di acquisto, di realizzazione e di esercizio e manutenzione; assumere dall'Aeronautica militare la gestione del servizio meteorologico aeroportuale; assumere la gestione dei beni e delle apparecchiature dell'Aeronautica militare e della Direzione generale dell'aviazione civile impiegate per l'assistenza al volo. Lo statuto dovrebbe essere approvato nel corrente anno, per cui l'Azienda potrà cominciare a decollare, anche se la legge prevede che fino al 7 maggio 1983 gli enti che oggi gestiscono debbono continuare a gestire. Però questa azienda deve decollare, e per fare ciò bisogna che abbia certi tipi di strumenti: almeno quello, al momento, di indirizzo per quanto riguarda l'esercizio e anche la pianificazione. I maggiori sforzi, pertanto, dovrebbero essere concentrati nella costruzione dell'organizzazione aziendale, che oggi non esiste. Al momento vi sono solo un Consiglio di amministrazione regolarmente eletto ed un Direttore generale eletto nelle forme di rito da parte di questo Consiglio di amministrazione. L'Azienda deve raggiungere gli 8.500 dipendenti, e oggi ne ha solo 3.000. C'è il Commissariato, che però sta morendo di morte naturale, e alla fine dell'anno questa azienda dovrà essere formata, cosa per la quale occorrono i mezzi, anche di natura finanziaria.

In sintesi posso dire che occorrerebbero per l'ANAV almeno 90 miliardi per quanto riguarda il pagamento degli stipendi al personale. Oggi sono presenti unicamente 70 miliardi stanziati nei bilanci dei trasporti e del Ministero della difesa. La differenza

che ne risulta si spiega con il fatto che attualmente, anche se smilitarizzati, coloro che, ad esempio, erano sergenti percepiscono la paga che avevano allora, e così accade per gli altri gradi. Essendo trasferiti in un'azienda di questa natura, con altre funzioni smilitarizzate, evidentemente gli stipendi vanno calcolati su altri tipi di parametri; e poichè dal 1° gennaio 1982 entrerà in funzione quest'altra azienda, che avrà stipendi di altra natura, vi è una lievitazione di circa 20 miliardi di lire, che bisogna reperire. Ma siccome scompare il Commissariato, evidentemente bisognerà proporre altri 20 miliardi. In aggiunta a questo vi sono altri oneri come, per esempio, quello dell'addestramento. E bisognerà andare a stanziare almeno 3 miliardi.

Infrastrutture e logistica. Si tratta di un centro di formazione provvisorio, per quanto riguarda i controllori. Dobbiamo avere controllori abili; quindi occorre un centro di formazione provvisorio presso l'aeroporto di Ciampino, per il quale si spenderanno 7 miliardi e mezzo.

Spese per l'allestimento della sede centrale definitiva: 16 miliardi e 600 milioni.

Spese commerciali, di *marketing* e ricerche: altri 2 miliardi.

Impianti tecnico-operativi: 8 miliardi.

Organi dell'Azienda; 1 miliardo.

Il totale di queste somme è di 125 miliardi. Ne abbiamo disponibili 70, ne mancano 55 se si vuole far decollare l'Azienda, altrimenti non esiste che sulla carta: esistono un Consiglio d'amministrazione ed un Direttore generale.

Se non vi sono i mezzi finanziari non esistono le condizioni per poter controllare. Avremo fatto un'azienda asfittica. Allora, signor Presidente, questo è un problema da rivedere un momentino, essendo molto importante al fine di evitare di dar vita ad un'azienda già morta.

Per quanto riguarda la spesa, debbo annunciare che vi sono dei residui e nei residui vi sono i soldi per l'acquisto della sede. Mi auguro che non ci si comporti come in passato, affittando una sede assolutamente inidonea, una specie di villetta di

## BILANCIO DELLO STATO 1982

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

pochissimi metri quadrati capace solo di ospitare i primi personaggi di questa benedetta Azienda. Per la costruzione della nuova sede bisognerà fare abbastanza presto, perchè altrimenti non decollerà nulla. Bisogna preoccuparsene, una volta varato il problema, bisognerà seguirlo, altrimenti ci troveremo in difficoltà.

Ho finito di parlare dei Trasporti e debbo accingermi a parlare delle Ferrovie dello Stato. Salto a piè pari la navigazione dei laghi perchè non c'è nulla di nuovo.

Per le Ferrovie dello Stato debbo dire quanto segue. Bilancio 1982: entrate 11 miliardi 969 milioni 876 mila; spese 13 miliardi 421 milioni 88 mila; differenza 1 miliardo 451 milioni 212 mila, superiore di solo 8 miliardi 403 milioni 300 mila al 1981. Ciò è dovuto a due novità: a) rimborso degli oneri per interessi passivi sui prestiti a seguito della legge di finanziamento del programma integrativo di 12.450 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie, che si accolla il Tesoro; b) somme anticipate dal Tesoro per maggiori oneri per infrastrutture che l'Azienda sostiene rispetto agli altri modi di trasporto (1.139,6 miliardi). Il disavanzo, solo superiore di 8 miliardi 403 milioni rispetto al 1981, è dovuto, oltre che alle due cause, anche alla politica di contenimento per lievitazione dei costi.

Importante è, secondo me, interpretare ed estrapolare le seguenti cifre: a) gli introiti del traffico sono di lire 1.893 miliardi, cui 1.120 per viaggiatori e bagagli e 773 miliardi per merci (da ricordare che la spesa del solo personale, compreso quello delle officine, è 4.205 miliardi. D'altra parte, gli stipendi si sa quali sono e quali proteste provocano); b) i rimborsi complessivi del Tesoro sono complessivamente 5.207,2 miliardi, scompartiti in varie misure; c) vi sono 276 miliardi di altre entrate; d) infine 1.451 miliardi di disavanzo. In totale si ha la somma 8.827 miliardi di entrate effettive, alla quale si contrappongono altrettanti miliardi in uscita.

Tutto ciò senza le spese per investimenti, per le quali esistono fonti di copertura a parte.

Per quanto riguarda il bilancio triennale, le cifre di introito sono le seguenti: nel 1982, per viaggiatori, merci e bagagli 1.893 miliardi; per il 1983, si prevedono 2.190 miliardi di introito; per il 1984, si prevedono 2.437 miliardi.

Anche il totale generale delle entrate e delle uscite non subisce grandi variazioni nel triennio.

Per quanto attiene al traffico ferroviario; nel 1980, vi è stato un aumento del numero dei viaggiatori trasportati, però il percorso medio per viaggiatore è diminuito: da 104 chilometri il percorso medio è sceso a 100 chilometri. Le previsioni di 40,5 miliardi di viaggiatori a chilometro non si sono avverate e solo 38,95 miliardi di viaggiatori per chilometro si è realizzato. Quindi due miliardi di viaggiatori in meno. Per le merci, le previsioni di 18,2 miliardi per chilometro si sono quasi avverate: siamo a 18,1. Quindi, tutto sommato, pur nella forte carenza del trasporto merci, si è stati agli stessi livelli di prima. Invece, per i viaggiatori c'è stato un leggero calo. Questa è la grossa verità: non vi è stato un decollo.

Le previsioni, quindi, per il triennio 1982-1984 di uno sviluppo ad un tasso medio annuo dell'1,4 per cento tenuto conto della situazione internazionale, non sono forse confermabili. La produzione per il triennio rischia, così, di essere stazionaria. Forse nel 1984 sarà possibile un certo decollo, a seguito di miglioramenti nei servizi che non sono oggi a livello delle necessità, al livello delle richieste e al livello europeo. Oggi, però, siamo tra gli ultimi paesi europei, non abbiamo fatto sufficienti passi avanti; anche per stanziamenti che sono stati erogati non dico male, ma forse in ritardo, le linee sono per buona parte obsolete, e vi sono ancora molti studi da fare. L'indice di occupazione della carrozza è rimasto al 38 per cento, così come il numero degli abbonati, che sono il 49 per cento, quasi la metà di chi viaggia. Le considerazioni fatte per i viaggiatori, e tenuto conto della situazione della produzione industriale e del commercio con l'estero, valgono anche, per il 1982, 1983 e 1984, per quanto riguarda le merci, anche in considerazione della rigidità dell'offerta.



Dobbiamo perciò fare degli investimenti: a che punto siamo? Per il Piano-ponte, autorizzato con la legge 9 marzo 1973, n. 52, del 1973 sono stati previsti 400 miliardi in tre anni: i lavori appaltati sono al 98,4 per cento, quindi qui andiamo bene. Nel 1974, con legge n. 377 del 14 agosto, si è stabilito uno stanziamento di 2.000 miliardi; appaltati il 69,2 per cento al 31 dicembre 1980. Nel 1978, con la legge n. 503, è stato operato un finanziamento integrativo di 1.665 miliardi: al 31 dicembre 1980 risultava che gli appalti sono stati affidati al 60,2 per cento per gli impianti fissi e al 97,6 per cento per il materiale rotabile. Per il quadruplicamento della Roma-Firenze sono stati affidati lavori per 200 miliardi con la legge n. 1089 del 1968, e per altri 200 miliardi con la legge n. 409 del 1975: al 31 dicembre 1980 erano stati affidati tutti gli appalti. Si stanno ora insediando le cinque unità speciali (Novara, Ferrara, Terni, Potenza e Reggio Calabria) previste nel piano integrativo, con le quali credo si possano concludere velocemente gli studi e le programmazioni e si possano iniziare effettivamente i lavori previsti.

Per quanto riguarda la politica tariffaria, l'ultimo aumento del 10 per cento risale a tre anni fa: le nostre tariffe sono tre volte inferiori a quelle praticate in Svizzera, due volte e mezza minori di quelle in vigore in Francia o in Germania, e questo è importante. Se dobbiamo quindi farci un elogio da un certo punto di vista, pur tenendo nel debito conto il diverso livello dei servizi offerti, da un altro evidentemente ciò non è possibile, perchè questo andazzo non può reggere nel tempo. La verità è che, se le tariffe sono più basse, anche la qualità del servizio è più scadente. Debbo segnalare al signor Ministro che nel 1981 i ritardi dei treni in media sono aumentati rispetto agli anni precedenti, e questo è grave. Circa le tariffe, si parla già di un aumento del 10 per cento, mentre a giugno del 1982 si ventila un aumento del 20 per cento.

Per quanto riguarda il Ministero del tesoro, debbo dichiarare che esso non ha operato tagli — e questo è un punto positivo — per la manutenzione e i rinnovi, riconoscendo così l'importanza del settore, che

è uno dei pochi che non è stato toccato rispetto alle richieste.

Tra i problemi da considerare è molto importante quello della capacità di spesa: abbiamo 2.500 miliardi da spendere all'anno, e occorre vedere se siamo in grado di farlo. Questa resta la mia grossa apprensione, perchè i cinque anni previsti potrebbero diventare anche dieci.

Rimane poi aperto il problema della riforma dell'Azienda: riforma che, licenziata da noi, è ancora all'esame della Camera dei deputati. Bisogna chiudere questo problema, che è di fondo.

Rimane aperto anche il grosso problema del disagio nel settore a seguito delle rivendicazioni del personale. Senza entrare nel merito delle rivendicazioni stesse, richiamo l'attenzione del signor Ministro sul riconoscimento delle anzianità pregresse, che si aggiungono agli scatti biennali. Già altre categorie statali hanno ottenuto questo riconoscimento, la cui spesa si aggira sui 265 miliardi. Non è certo confortante il fatto che i ferrovieri vedano altri lavoratori che, per pari categorie e lavoro, percepiscono assai più di loro. Questo è un motivo di fondo che dà ragione ai ferrovieri quando dicono che un macchinista delle ferrovie in concessione percepisce una paga nettamente superiore a quella del macchinista statale. È ancora più sconcertante assistere ad agitazioni che vedono insieme sindacati confederali ed autonomi: questo è veramente un grosso problema, perchè è la prima volta che ciò avviene. Persino a Bologna, in occasione dello sciopero degli autonomi, il 30 per cento del personale delle Ferrovie ha aderito all'agitazione.

Per quanto riguarda la gestione governativa dei servizi di navigazione sui laghi, come accennavo prima, niente da aggiungere a quanto è già noto: rispetto al 1981 le entrate e le spese presentano un aumento di 8.877,2 miliardi, e sono dell'ordine di 33.980 miliardi. Questo aumento è dato da spese per il personale e spese per l'acquisto di beni e servizi.

Ho tentato di dire quanto dovevo sulle Ferrovie. Devo solo aggiungere che gli sforzi compiuti per operare investimenti sono indubbiamente cospicui, specialmente quello di 12.450 miliardi per il 1981; però siamo

rimasti indietro rispetto ad altri settori, e andarli a raggiungere non è cosa molto facile in questo momento.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Masciadri per l'ampia relazione che ha fatto sulla tabella 10, relativa al bilancio del Ministero dei trasporti, e desidero informarlo che, su iniziativa del Ministro, si è svolto un incontro tra il Ministro stesso e i due Presidenti delle Commissioni competenti, in cui si sono esaminati i problemi aperti e quelli più urgenti, e si è insieme convenuto sulla necessità di dare un'ulteriore spinta alla trattazione nella nostra Commissione dei disegni di legge n. 785 e n. 790, che il senatore Masciadri ha vivamente sollecitato; per cui al termine della nostra discussione proporrò, in una riunione dell'Ufficio di Presidenza, che questi due disegni di legge vengano posti con assoluta priorità all'ordine del giorno della Commissione, essendo il problema diventato ormai veramente drammatico. Così come, in qualità di relatore, nominato dalla precedente Presidenza, avevo già concordato col Ministro e con l'Ufficio di Presidenza di predisporre al più presto possibile, compatibilmente con gli impegni assunti e con gli altri che interverranno, una relazione programmatica sulla riforma di Civilavia, altro problema che ritengo di particolare urgenza. Dopo di che, se la Commissione sarà d'accordo, nomineremo un comitato ristretto per apportare al disegno di legge governativo quelle modifiche che tutti riteniamo indispensabili.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**M O R A N D I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, le considerazioni, che già furono espresse — e non soltanto da noi — nella discussione del disegno di legge finanziaria, e poi le riflessioni più specifiche e circostanziate, messe in luce dalla relazione testè fatta dal collega Masciadri — che desidero ringraziare per la ricchezza ed anche la precisione dell'indagine svolta — permettono di ribadire una valutazione complessiva iniziale. Essa appare confermata dallo scorrere della valutazione dei vari elementi che caratterizzano questa tabella 10. Siamo di fronte ad un bilancio piatto, di transizione;

siamo di fronte ad un intervento pluriennale che si muove all'interno ed a cavallo, poco più o poco meno, del « tetto » del 15-16 per cento fissato dal Governo. Fra l'altro mi sono andato a rileggere la relazione (era doveroso per chi si apprestava ad una discussione in questo campo) del collega Pacini sulla tabella 10 per l'esercizio 1981 e devo dire che i presagi, non ottimistici, annunciati dal collega Pacini si sono completamente realizzati. Tutto questo, del resto presente negli elementi forniti dal collega Masciadri, mi induce a fare una duplice considerazione: in primo luogo, è indispensabile — e mi pare che questo fosse riconosciuto anche nella sede di incontro tra la Presidenza della nostra Commissione e l'onorevole Ministro — allargare il discorso e affrontarlo sul terreno politico; in secondo luogo dobbiamo porci alcuni interrogativi non semplicemente funzionali al discorso politico, che è indispensabile fare, ma per poter valutare quale sarà il processo reale e concreto che si determinerà nel sistema complessivo dei trasporti.

Il primo interrogativo — mi sia permesso di essere esplicito — è questo: sulla base di tutte le cose descritte e dal quadro della situazione illustrato, che fine farà il progetto scaturito dalla Conferenza nazionale sui trasporti del 1978?

Sono rimasto sinceramente impressionato dal fatto che stiamo rincorrendo un adeguamento della situazione, dell'assetto dei trasporti ai livelli europei, con dei risultati assai lenti. E, alla distanza, sia dal punto di vista produttivo che dal punto di vista dei riflessi economici e politici del Paese, queste questioni stanno arrivando al pettine. Credo che la consapevolezza della gravità dei problemi debba essere tenuta presente nella discussione di oggi e debba impegnare seriamente il Governo. Non credo che sarà sufficiente l'impegno del Ministro e del Ministero. Se non vado errato, l'asse portante delle indicazioni scaturite dalla Conferenza del 1978 faceva perno su una idea centrale, che può sembrare una favola, a questo punto: individuare i mezzi e le forme di intervento per giungere a cambiare profondamente lo scenario del sistema nazionale dei trasporti. Potrebbe sembrare retorico porsi il proble-

ma di dare una risposta a tale questione; sta di fatto, però — ed è qui che nasce l'esigenza di una valutazione politica oltre che circostanziata — che su questa linea si va a rilento. Non c'è dubbio — non lo abbiamo mai negato, d'altra parte, e si può dire che abbiamo partecipato con disponibilità a quella che si chiama l'opposizione costruttiva, in altri periodi, con altre forme di partecipazione — che non poche cose siano mutate, che una serie di provvedimenti siano stati adottati. È cambiata la situazione e abbiamo visto fino a che punto ed in che modo. Ma resta senza risposta la mia domanda di fondo; domanda che si poneva anche il relatore. Sulla base delle osservazioni articolate fatte dal relatore, avrei atteso una conclusione assai diversa da quella cui è pervenuto il relatore. Non è una provocazione. Non c'è questo spirito, ma non è neanche nostra intenzione sottovalutare il fatto: lo abbiamo detto sin dalle prime battute di questa discussione, quando abbiamo affrontato i temi più generali connessi al disegno di legge finanziaria e a quello di bilancio. Non vi è in noi l'intenzione di strumentalizzare le cose, ma anzi direi che il Governo Spadolini deve altrove cercare situazioni che possono portare a strumentalizzazioni e mettere in difficoltà il Governo. Ciò nondimeno, poichè la maggioranza si appresta a dare parere favorevole su tutte le tabelle e per quanto attiene alla nostra Commissione — anche se vi sono molti elementi di scricchiolio sulla manovra finanziaria che è stata presentata in Parlamento — si può presumere che anche qui si voglia giungere a questa conclusione, noi abbiamo il dovere e l'obbligo di sollevare una serie di questioni. Siamo convinti, pur comprendendo taluni aspetti di una indispensabile manovra economica, che sia possibile all'interno di quegli stessi meccanismi portare delle modificazioni. Ma questo è un compito che di qui alla discussione in Aula avremo modo di svolgere efficacemente.

Vorrei partire da una prima considerazione: con la legge n. 17 del 1981 — cui ha fatto cenno il collega Masciadri — attraverso la quale si prevedeva un finanziamento di 12.450 miliardi per gli anni dal 1980 al 1985, si intendeva dare il via al Pia-

no integrativo delle ferrovie. Mi pare che la risposta sull'andatura negativa di questo Piano di interventi sia stata fornita dal relatore. Ma, con altre parole e per amore di chiarezza, se dobbiamo dire la verità, questo Piano resterà sulla carta. Su questo non c'è ombra di dubbio. Vado più in là: ho letto studi e materiali di varie parti, dai quali risulta evidente l'idea che il tasso di rischio sulla probabilità di attuazione di quel Piano oscilli sull'80 per cento: ora tale valutazione a me pare del tutto ottimistica!

Da qui l'esigenza politica di vedere in qual modo e con quali capacità reali il Governo e il Dicastero interessato abbiano modo — se lo hanno — di intervenire per modificare questo stato di cose.

È vero che con la legge n. 503 del 1978 sono stati effettivamente spesi 1.665 miliardi per commesse a industrie costruttrici, e che quindi, si è ottenuta una certa copertura per il rinnovamento del parco rotabile. Vorrei però discutere sulla qualità di questo intervento: esigenza, questa, che traspare anche in sede di relazione. Se tuttavia si considera che l'investimento dei 12.450 miliardi, nonostante l'indicizzazione, perde mordente e valore, occorre riflettere profondamente sulla questione. Non voglio mettermi sul terreno più pessimistico: ma è abbastanza certo che difficilmente riuscirà a tenere un « tetto » inflattivo dell'ordine di grandezza del 16 per cento. A proposito di questa valutazione, nella discussione generale sugli interventi c'era chi sosteneva che per affrontare ad un livello di serietà un Piano di questa portata e natura occorreva parlare di un investimento di circa 20.000 miliardi, e non di 12.450. Come si sta rilevando anche in questa discussione, il rischio che questo Piano resti sulla carta appare evidente, senza ombra di smentita. Da parte mia, e in modo anche molto personale, credo che si debba parlare di fallimento. Cercherò di spiegare anche il perchè. Di quei 12.450 miliardi, signor Ministro, lei sa bene che 3.500 erano destinati al materiale rotabile, e quindi non diretti alla ricostruzione delle ferrovie, e che dei rimanenti 9.000 miliardi la metà avrebbe dovuto essere spesa per il completamento di opere: è qui che io penso alle enormi difficoltà esistenti, che mi fanno appunto ritenere il Piano destinato, se non al

totale, almeno ad un parziale fallimento. Tanto più che con l'erosione dell'inflazione si restringe oggettivamente, in modo molto nitido, la capacità reale di intervento del Piano integrativo stesso.

D'altra parte, pur in una situazione oggettiva di un bilancio 1982 che per i settori che ci interessano ha dei particolari aggravamenti, il problema che il relatore ha posto è quello di vedere come questi soldi vengano spesi. Mi sembra dunque che la questione della capacità di spesa resti uno dei punti centrali. E su questo punto che si può vanificare l'intervento volto al mutamento e al cambiamento del sistema complessivo dei trasporti, e ciò sia nella visione di comparto che in quella integrale. Occorre allora dire che, da questo punto di vista, le cose non sono messe bene. Sono passati mesi, anni, e in taluni casi nulla, o poco, è stato fatto. Voglio solo ricordare che il 18 giugno le Commissioni parlamentari avevano approvato il programma delle opere, per cui c'erano praticamente tutti i crismi per procedere alla realizzazione; ma quegli intoppi che il senatore Masciadri ha richiamato sono tali per cui gli stati di avanzamento e gli interventi si dilungano nel tempo, e in molti casi si vanificano. Sono stati indicati, e sappiamo che esistono veramente, ostacoli di natura burocratica e giuridica a livello di progettazione o nella indizione delle gare. Ora credo che qui occorra sollevare una questione: non voglio dare la responsabilità di questo al ministro Balzamo, che ha assunto la direzione di questo Dicastero con tale pesante eredità; voglio invece partire da questo fatto per sostenere che non vi è ombra di dubbio che a questo risultato si sia giunti a causa delle incapacità e della incertezza politica del Governo. E a ciò ha concorso anche l'avvicendamento sistematico nella direzione del Ministero. Questo dato non alleggerisce le responsabilità dell'Esecutivo: semmai costituisce una prova in più della incertezza politica e in generale delle responsabilità del Governo.

Ma non mi limito a questo, che pure è elemento di chiarimento: desidero esprimere esplicitamente un giudizio negativo. Ciò

nondimeno voglio aggiungere una dichiarazione; anzi, desidero riformulare una dichiarazione che abbiamo avuto occasione di esprimere anche in sede di incontro col Ministro e che dimostra ancora una volta quale sia il nostro atteggiamento: noi siamo pronti ad esaminare sia decreti-legge che iniziative legislative concordate, tesi a rimuovere tutti quegli ostacoli che frenano l'attuazione dei piani e degli interventi programmati. Ecco perchè tutta una serie di proposte presentate dal relatore ci trovano disponibili. Certamente, però, dovremo entrare poi nel merito dei problemi. Questa affermazione credo abbia un senso e dimostri ciò che non voglio ripetere a proposito della nostra vocazione a non farci irretire da facili operazioni di strumentalizzazione.

Il Piano resta dunque l'asse portante scaturito da un accordo abbastanza generalizzato raggiunto nella Conferenza dell'EUR. Ma, per volere allargare il campo, si unisce un'altra questione, apparentemente esterna alle vicende delle Ferrovie, e che è stata anch'essa giustamente citata in sede di relazione: mi riferisco alla questione delle ferrovie in concessione. Anche qui la nostra posizione è nota: non ho quindi l'obbligo di illustrarla ai colleghi ribadendola per filo e per segno. Abbiamo infatti sempre sostenuto che non si deve guardare solo ad una rete formata da 15.000 chilometri di ferrovia, ma che è necessario fare i conti anche con i 4.000 chilometri di ferrovie in concessione. A parte il fatto che il relatore, per bontà d'animo credo, e sia pure passando attraverso questa questione, non ha detto quale fu il tentativo del ministro Preti. Si tratta del taglio di 1.700 chilometri di ferrovia: se quella operazione non fosse stata bloccata noi ci troveremmo in una situazione ancora più gravemente compromessa di quella attuale, se non addirittura con qualche pietra tombale sulla medesima.

Non sto anch'io — e qui devo invece dare atto al relatore di averlo ricordato — a gettare benzina sul fuoco dei litigi tra i ministri Formica e Andreatta, che hanno indubbiamente avuto delle ripercussioni. Mi auguro invece che il ministro Balzamo rie-

sca a schivare, per quanto è possibile, esperienze così dannose non solo per il settore dei trasporti, ma per l'intero Paese, cosa questa che costituisce il punto che in sostanza a noi interessa.

A questo punto vorrei porre al Ministro, in modo molto esplicito, soltanto una domanda. Come è stato detto, si prevede il passaggio alle Ferrovie dello Stato di alcuni tronchi importanti. Si prevede altresì l'immediato passaggio alle Regioni di tronchi e parti di rete. Allora, tenuto conto delle osservazioni a proposito delle condizioni reali in cui questa questione viene affrontata e poichè questo era uno dei punti sollevati nell'incontro a livello di Presidenza con il Ministro, in che modo pensa il Ministro, tenuto conto della discussione che faremo anche oggi, di risolvere in concreto, sia pure per gradi, questo problema?

È partendo da questi problemi che mi pare indispensabile richiamare l'attenzione su alcune altre considerazioni. In primo luogo, debbo dire che sono rimasto stupito dal fatto che, nell'aprire la discussione su queste questioni, vi è stato l'invito a discutere — cosa alla quale non ci si può sottrarre — di queste cose anche sotto il profilo tecnico. È vero che esistono precise implicazioni di natura tecnica; tuttavia, se si andasse per questa via, l'obiettivo della desettorializzazione della questione dei trasporti andrebbe smarrito. A parte che si potrebbero sollecitare spinte di ulteriore aggravamento di tipo corporativo, ma ciò indurrebbe anche a commettere l'errore politico di non coinvolgere il Paese. E ciò in una situazione nella quale questo bilancio non riesce a spiegare la ragione di quei 5.200 miliardi che sono stati destinati a finanziare un servizio pubblico che, per altro, non funziona.

Da qui nasce l'esigenza della difesa dell'attuazione del Piano integrativo, del Piano poliennale. A questo punto, alle domande che si poneva il relatore bisogna rispondere. Ma il discorso va ricondotto alla politica di sviluppo e alla lotta all'inflazione. Se non si mobilita un movimento, sia pure fatto non sempre di consensi ma anche di lotte, queste questioni non si risolveranno. Il Paese ha ancora troppi problemi irrisolti. Noi

non ci sentiamo di esserne i responsabili; ciò nondimeno non ci sottrarremo al dovere di continuare a discutere e ad impegnarsi per contribuire a risolvere le questioni che lo investono: se non si fa questa operazione, tutto il discorso dell'EUR resta carta stampata, per non dire straccia. Questo Paese — e dalla discussione che si determinerà in sede parlamentare attorno alle questioni della legge finanziaria e del bilancio dovrà venire una risposta chiara — deve sapere se il progetto per una ferrovia autenticamente moderna è progetto che ha basi certe per andare avanti. Così come stanno le cose noi diciamo che non le ha. E sosteniamo che, nonostante le dichiarazioni della Conferenza nazionale promossa dal Governo e gli impegni assunti per l'attuazione del Piano poliennale, queste cose sono state in effetti abbandonate.

Questa è la sostanza dei fatti. Allora, tutto il discorso che la ferrovia potrà divenire il perno di un sistema di trasporti ad alto impiego di tecnologia avanzata è un obiettivo che resta per aria. E ciò avviene nonostante il fatto che ci si rende conto della necessità di adottare gli strumenti che venivano suggeriti per non vanificare anche quei passi che si sono cominciati a muovere nella direzione della riforma complessiva dei trasporti. Allora da qui occorre partire per modificare in profondità l'intero scenario del sistema nazionale dei trasporti. Ed i dati che si evincono dalla relazione pongono di nuovo il problema dello squilibrio tra i vari vettori di trasporto, che è in crescente aumento.

Dai dati che abbiamo potuto esaminare (qualcuno mi diceva che vado troppo lontano nel tempo), negli ultimi 25 anni le Ferrovie italiane hanno registrato un calo nel trasporto delle persone dal 31 al 9 per cento, e delle merci dal 27 al 14 per cento; e non è un caso — ed i dati li abbiamo a disposizione — che più dell'80 per cento delle merci viaggi su gomma.

Eppure, l'asse portante, scaturito dalla Conferenza dell'EUR, si attestava in sostanza su uno spartiacque: da una parte si diceva che bisognava abbandonare ogni dele-

teria suggestione della logica dei comparti e dall'altra si sottolineava, con grande convergenza di forze, che per sciogliere il nodo centrale di un sistema integrato di trasporti vi era l'esigenza di una programmazione organica e complessiva capace di mettere in sintonia lo sviluppo generale con quello della funzionalità dei vari comparti; e il tutto in armonia con quel Piano.

Chi è che guida questo processo? Questo è il punto politico. Seguivo con molta attenzione lo sforzo del relatore volto ad affrontare i problemi settore per settore, però mi è diventato sempre più difficile capire in quali termini avvenga la riconduzione al quadro d'insieme. L'anima di tutto questo dove stava, a proposito del progetto più generale? Ecco perchè bisogna allargare il discorso facendo uno sforzo politico comune per valutare lo stato di questa situazione. Essa — pare a me — viene giudicata, in sede di relazione, assai più favorevole di quella che è. Siamo di fronte ad una situazione stagnante delle Ferrovie (l'ha riconosciuto il relatore, lo ha detto il Ministro quando non si è sottratto agli incontri) ma ciò non basta. Occorre vedere, in concreto, in quale modo si possa intervenire per evitare il blocco dei processi.

Rispetto alle cose che lo stesso relatore sottolineava di passaggio, sia pure con incisività, mi permetto di dire che abbiamo una grande questione, che deve richiamare l'impegno del Parlamento. Si tratta del carattere che deve assumere l'intervento legislativo, rompendo la pratica delle « leggine ». Sono cose, queste, già dette e sulle quali non voglio indugiare. Il punto centrale è, in realtà, quello della riforma delle Ferrovie dello Stato. Lo abbiamo sempre sostenuto, e ci sembra che oggi i fatti ci confortino nel dire che questo è un punto nodale della questione. Ritengo sia indispensabile giungere presto alla formazione di un'azienda guidata e gestita ad alto indice di produttività, di capacità e di qualificazione professionale. Tutto il discorso della capacità di spesa sarebbe diverso se si potesse realizzare quanto ho ora affermato.

Anche in questo caso — come è noto — vi è la disponibilità del nostro Gruppo: le

nostre proposte credo siano conosciute, non voglio perciò insistere su di esse. Se ben ricordo — ed è in questo senso che ancora una volta mi rivolgo all'onorevole Ministro — vi è un testo fermo alla Camera dei deputati. A questo riguardo vi sono alcuni problemi aperti, anche di non poco conto; ma su un assetto generale ci sarebbero tutte le condizioni per uscire rapidamente dalla prima lettura. Si potrebbe entrare così in una seconda lettura che potrebbe anche recuperare, forse, stante la situazione nell'altro ramo del Parlamento, cose che qui più facilmente, proprio per lo spirito che anima questa Commissione, potremmo affrontare in altra maniera.

La seconda questione cui intendo riferirmi — ed anche qui voglio essere esplicito, pur richiamandomi ad una considerazione fatta dal relatore — investe il problema dei contratti. Credo non sfugga a nessuno che venerdì prossimo i ferrovieri scenderanno in sciopero insieme ai lavoratori dell'industria, e che la tensione è incandescente. Va poi rilevato con estrema sincerità il peso che sulla contrattazione esercitano tutta la storia dei vuoti di governo e le vicende dei rinvii. E a proposito del fatto che, in fondo, il Parlamento si ridurrebbe a stilare e trasformare in legge le cose che vengono concordate, noi vediamo in questo un atto dovuto. A noi pare sia naturale che il Governo si incontri con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori. Certo è che, sotto questo profilo, l'onorevole Ministro dovrebbe dirci qualcosa. A me è parso di notare, nella legge finanziaria e nel bilancio una duplice tendenza: in primo luogo, i contratti del pubblico impiego, complessivamente, vengono rinviati al 1983; in secondo luogo, cosa più grave, per il 1982 non si prevede alcun miglioramento. Vorrei solo far presente che, se queste cose valgono anche per la situazione contrattuale dei ferrovieri, quel clima incandescente che già dà segno di mettersi in moto può giungere ad una situazione di conflittualità più generalizzata, accrescendo le tensioni sociali. E tutto ciò sarebbe legittimato, giustamente, proprio per quei vuoti di governo che in più di un'occasione abbiamo avuto modo di denunciare. Le due ultime questioni che ho

citato credo siano condizioni non trascurabili per lo sviluppo del trasporto ferroviario.

Vorrei però tornare al nodo centrale: quello della riforma dell'intero sistema dei trasporti. E ciò per sostenere che per affrontare questa materia occorre avere presente che interagiscono diverse questioni. Al centro di queste vi è l'integrazione dei vari modi di trasporto, e il relatore giustamente si è dilungato sulla questione, per cui si può dire che, insieme alla riforma delle Ferrovie dello Stato e al Piano di sviluppo delle medesime, il punto focale della vicenda sta nella riforma dell'autotrasporto. Si tratta di un quadro più volte verificato dalle varie parti politiche e, almeno come dato politico, oltre che culturale e scientifico, si è sempre parlato di una riforma dell'autotrasporto che agisca in armonia e in sintonia con la riorganizzazione degli altri settori di trasporto.

A proposito della riforma dell'autotrasporto, voglio qui ribadire una posizione che noi abbiamo avuto occasione di sostenere in varie sedi, a partire da questa stessa Commissione: mi pare che sopravvivano ancora due idee che noi consideriamo, se non sbagliate, quanto meno dannose per trovare una soluzione corretta ai problemi che stanno alla base di questa riforma. La prima considerazione si attesta su un concetto che porta a sostenere che in un periodo limitato — in genere si parla sempre di un decennio, quando si fanno progetti di questa natura — non si può attuare una profonda redistribuzione del traffico riducendo il ruolo dell'autotrasporto. Questa è una materia difficile, lo sappiamo, e qualcuno ritiene che alle difficoltà connaturate si unisca il fatto che diventa antipopolare, proprio perchè l'autotrasporto fa viaggiare su gomma l'80 per cento delle merci nel nostro Paese. D'altra parte, le cose vanno dette per quello che sono. Tengo comunque a dire che una serie di indicazioni fornite dal relatore come strumenti per vedere in che modo si possa intervenire e tentare di eliminare le difficoltà dell'autotrasporto ci troverà disponibili. Il dato centrale è però quello che si deve attuare il Piano di sviluppo delle Ferrovie

per quanto riguarda il cabotaggio e altri vettori, e penso che sarebbe già un grosso successo dare sicurezza all'utenza: sarebbe già un segno che si vuole andare in una direzione, e con uno spirito e dei contenuti che non vogliono ridurre il ruolo produttivo dell'autotrasporto, ma ne modificano la concezione, il modo di essere, la funzionalità. Infatti non si intaccherebbe, in cifra assoluta, l'autotrasporto; semmai si realizzerebbe un limitato ma già significativo riequilibrio.

Ed anche qui voglio ripetere che la responsabilità politica del Parlamento è di avere presente che, se si va avanti per queste vie senza intervenire con le modificazioni che hanno trovato larga convergenza, parlare di congestione, di intasamenti e di paralisi delle strade non è più un discorso fantascientifico; così come quando si dice che se si blocca l'autotrasporto le ripercussioni economico-sociali che si hanno nel Paese sono bene immaginabili.

La seconda idea è che il riequilibrio, proprio perchè basato sul sistema integrato dei trasporti, non può in nessun caso diventare punitivo per l'autotrasporto. Allora qui hanno valore alcune delle cose che ci sono state sottoposte e che noi da tempo stiamo sollevando. Credo che la riduzione dei costi, in termini reali, l'aumento della produttività, il risparmio energetico siano tutti elementi — anche a proposito della riorganizzazione dell'autotrasporto — che agirebbero con un segno positivo rispetto ai meccanismi inflattivi. Ad esempio il discorso del risparmio energetico va ripreso molto seriamente. Ma, per ottenere dei risultati significativi, occorre che il Ministro, così come ha mostrato di volersi impegnare, dia risposta ad una serie di interrogativi: interrogativi che sono nati attorno a questo problema, sul quale si riconosceva l'urgenza di arrivare rapidamente alla regolamentazione di un nuovo regime tariffario garantito. Vi è poi il problema della contrattazione tra le parti: una volta raggiunto l'accordo — questo è un problema di massima urgenza — bisogna trasformarlo in legge, come del resto è previsto.

Il collega Masciadri ha ricordato una delle questioni centrali che, anche di recente, è emersa come una delle difficoltà maggiori per l'autotrasporto: il sabotaggio, da parte delle banche, della legge n. 815 del 1980. C'è chi si è chiesto se è possibile che una legge dello Stato venga disattesa dalle banche. Governare un Paese vuol dire attuare le leggi, tanto più quando sono in movimento reazioni ed atteggiamenti di forze che sappiamo essere cospicue. C'è poi la questione della risoluzione del problema del regime di autorizzazione per i trasporti merci su strada, da attuare, abbattendo meccanismi troppo liberisti per le autorizzazioni funzionali al trasporto interno e troppo restrittive (qualcuno dice clientelari) per quanto riguarda le autorizzazioni per i trasporti all'estero. In sostanza, qui si tratta di dare certezza e regole che siano uguali per tutti.

E vengo alla riforma strutturale della motorizzazione.

Concordo con quanto in più occasioni il presidente Vincelli ha sostenuto: parlare di riforma strutturale della motorizzazione senza collegarla alla riforma del Codice della strada è un'impresa che non porta troppo lontano, poichè si tratta di razionalizzare una serie di questioni che qui appena cito: bollo, patente, immatricolazione, assicurazione. Insomma, bisogna cercare di liberare l'automobilista da una serie di calvari — ho parlato di serie di calvari e non di un calvario! — che, come si è potuto vedere, è possibile abbattere.

Vorrei aggiungere un'altra considerazione, anche qui senza l'intenzione di sollevare delle questioni che non siano quelle che stanno almeno nella mia mente: c'è una riflessione da fare anche sul nodo dell'Automobile Club d'Italia. È un'associazione che, in altri paesi, ha caratteristiche, comportamenti, finalità, obiettivi profondamenti diversi da quelli esistenti nel nostro Paese. Allora, in termini propositivi, almeno di questo punto di vista, credo che questa Commissione abbia l'obbligo di fare una riflessione per sciogliere un nodo: se in Italia deve esserci una organizzazione che difende certi interessi (penso all'utente) o che invece ne deve servire altri (penso a quelli che fanno consumare gli utenti). E da questo punto di vista

mi parrebbe strano, parlando di riforma della motorizzazione, non affrontare anche questo problema.

Infine la questione dell'Aviazione civile. Non mi sembra che le mie dichiarazioni in Aula potessero lasciar intendere, a proposito del disegno di legge n. 1490, una nostra prevenzione e opposizione di partenza. Per la verità non vi è nessuna posizione preconstituita. Semmai si tratta di un problema di grande rilevanza. Non so se debbo chiamare in causa l'opinione del Ministro, visto che non l'ha esplicitamente espressa, ma mi è sembrato di capire che, nell'incontro fra la Presidenza della nostra Commissione e il Ministro, quella dell'Aviazione civile fosse individuata come una questione delicata, che bisognava affrontare con grande senso di responsabilità e apertura. Dirò a questo proposito cose già dette in Aula e che qui sintetizzo. Se tutta la riforma dell'Aviazione civile si risolvesse semplicemente attraverso l'assemblaggio di Civilavia con l'ANAV, confondendo parti che attengono a direzione, progettazione, controllo e gestione, noi non saremmo d'accordo. I compiti della Direzione generale dell'aviazione civile debbono essere separati dalle parti gestionali; altrimenti si costruisce un pasticcio. Quando poi si parla di Azienda per l'assistenza al volo e si perde il concetto di alta qualificazione professionale e di capacità manageriale, prevale alla fine sempre la spinta della burocratizzazione. Da questo punto di vista dichiaro che la nostra disponibilità c'è e sarà aperta. Essa si muoverà sulla linea di arrivare ad una soluzione che, affrontando queste questioni, sia capace di mettere in moto tutta una serie di elementi qualificanti per la soluzione di un problema così delicato. In questo Paese la gente ritiene di andare sugli aerei in condizioni di non grande affidabilità: bisogna perciò garantire la sicurezza del volo e, insieme, un servizio che soddisfi e allarghi l'utenza. Credo che queste siano condizioni indispensabili per la qualificazione della riforma.

Per questo ribadisco l'esigenza che sia messa a disposizione della Commissione una dettagliata relazione sulla situazione reale degli aeroporti. Ciò è indispensabile per



impegnare il Parlamento e non soltanto gli specialisti.

Infine, e sempre guardando al sistema combinato ed integrato dei trasporti, vorrei, pur non intervenendo sulla questione del trasporto marittimo poichè avremo occasione di discuterne durante l'esame della tabella riguardante la Marina mercantile, fare un accenno al problema, che mi preoccupa non poco, della cantieristica; perchè, da parte dei vari ministri si è spesso affermato che i due mila miliardi destinati a questo settore sono compresi nel famoso Fondo investimenti e occupazione annunciato dall'articolo 3 del disegno di legge finanziaria con una dotazione di 6 mila miliardi, che poi si sono ridotti a 4 mila e ora a 2.500 miliardi. A me sembra che non pochi ministri, nella ricerca di coperture per i propri settori, abbiano fatto riferimento a questo Fondo. Ma, per limitarmi alla cantieristica, non so se il Ministro della marina mercantile, sotto questo aspetto, sarà in grado di garantire per questa via gli investimenti che interessano le esigenze reali dei cantieri e la possibilità di attuare, in concreto, i programmi preannunciati.

**P R E S I D E N T E.** La ringrazio, senatore Morandi, per il suo intervento. Devo confermarle che il metodo di lavoro indicato poc'anzi alla Commissione per quanto riguarda la riforma della Civilavia è nato da un positivo confronto con il Ministro; ciò ci consente di guadagnare tempo proprio in accordo con lo spirito costruttivo delle sue dichiarazioni.

La ringrazio, inoltre, per le sue affermazioni sulla riforma del Codice della strada, sul quale abbiamo raggiunto un accordo in Commissione.

L'unico punto controverso, su cui stiamo peraltro facendo un'indagine, riguarda la possibilità dell'abolizione del bollo di circolazione. Ciò risponde allo scopo di favorire l'automobilista e rendere facile al massimo l'accesso dell'automobile, perchè tutta l'impostazione del nuovo Codice persegue tale strategia, sulla quale non dobbiamo transigere.

**G U S S O.** Vorrei fare alcune brevissime considerazioni su una questione relativa

alla crisi energetica: tema già sfiorato sia dal relatore che dal senatore Morandi.

Se non erro, il Piano energetico nazionale prevede un periodo di transizione durante il quale verrà privilegiato il carbone rispetto al petrolio, anche se il consumo di quest'ultimo continuerà ad essere preminente nel nostro Paese.

Nello stesso Piano si ipotizzano alcuni porti carbonieri, sebbene decisioni definitive non mi pare siano intervenute.

Io sollevo allora il problema del trasferimento di queste grandi quantità di carbone dai porti carbonieri all'entroterra, cioè ai grandi utilizzatori, ENEL o grandi industrie, che sono, sì, dislocati in tutta Italia ma prevalentemente, direi, nella Valle Padana.

I colleghi, che mi conoscono, diranno che tratto spesso tale argomento perchè più di una volta ho posto all'attenzione dei Ministri il problema della navigazione interna della Valle Padana. Nelle altre parti del Paese non è possibile porre il problema nella stessa misura ma è evidente che, essendo la Valle Padana la zona che richiede maggior quantità di energia, il problema del carbone si manifesterà qui in termini probabilmente più rilevanti che non nelle altre parti del Paese.

Pongo allora tale problema perchè, a quanto risulta anche da alcuni studi specifici, le ferrovie non saranno in grado, neanche nel medio periodo, di trasferire queste quantità di carbone dai porti ai luoghi di utilizzazione ed ai depositi posti lungo le vie navigabili, cioè, prevalentemente, lungo il Po ed i suoi canali.

So che la competenza della navigazione interna, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, spetta alle Regioni; ma, ricollegandomi anche ad alcuni accenni precedenti su questioni che non rientrano nelle competenze del Ministero dei trasporti, ritengo che tale problema vada considerato in un quadro unitario.

Mi risulta, a questo proposito, che il Ministero dei trasporti ha già preso in considerazione il problema della navigazione interna, tant'è vero che nel Piano triennale, proprio dietro suggerimento di tale Mini-

stero, sono state indicate alcune cifre, peraltro indicative, riguardanti gli investimenti necessari per tale settore.

Debbo tuttavia rilevare che come risulta da un recente convegno tenuto a Padova, l'ottica del Ministero è prevalentemente ferroviaria in quanto si afferma che nel breve e medio periodo le ferrovie saranno in grado di effettuare il trasferimento del carbone dai porti alle zone di utilizzazione nell'entroterra. Questa affermazione però, a quanto mi risulta, non risponde a verità.

Non vorrei dover leggere l'intervento del capo dell'Ufficio *marketing* delle Ferrovie dello Stato, che porta una serie di argomenti per dimostrare che, in sostanza, il problema della navigazione interna non è rilevante; ma vorrei che il Ministro nella sua replica, in questa o in altra seduta, trattasse tale argomento.

Ho colto lo spunto della crisi energetica, per la verità, per sollevare non solo il problema del trasporto del carbone ma anche quello del risparmio energetico, che è conseguibile più facilmente per via d'acqua che non per strada o per ferrovia.

E lego questo anche al problema del cabotaggio, perchè sarebbe tempo che anche nel nostro Paese si considerassero i mari Adriatico e Tirreno come due grandi canali lungo i quali sarebbe preferibile trasferire le merci piuttosto che farle partire da Brindisi su camion per portarle a Milano, Torino o Norimberga. Spero che il Ministro dei trasporti abbia in questo senso una sua funzione, se non di diretta responsabilità, quanto meno di coordinamento su tutta questa materia, assieme ai suoi colleghi competenti e alle Regioni. Volevo sottoporre solo questo all'attenzione del signor Ministro, che ringrazio.

A V E L L O N E . Intervengo brevissimamente soltanto per annunciare il voto favorevole del Gruppo democratico cristiano sulla tabella 10 e per esprimere il mio vivo apprezzamento per la relazione completa e puntuale svolta dal collega Masciadri; vorrei aggiungere anche per la sua analisi critica ed incisiva, che vuole essere evidentemente un interessante contributo alla maturazione

della linea particolare dell'azione che il Ministero svolge e deve ancora continuare a svolgere nei vari settori di propria competenza.

O T T A V I A N I . Molto brevemente, per riprendere un tema che avrebbe meritato ben più ampia trattazione se non ci fosse stata la comunicazione del Presidente in merito alle Ferrovie in concessione. Senza quindi entrare nel merito delle questioni, vorrei sapere se ci può essere nella replica del Ministro una qualche anticipazione, perchè egli sa come è andata tutta questa vicenda e sa pure che, se questo argomento è finito nel dimenticatoio, non è certo per responsabilità della 8ª Commissione del Senato, la quale ha tenuto i disegni di legge n. 785 e n. 790, e in modo particolare quello relativo al programma di risanamento tecnico, nella massima considerazione, ma si è scontrata finora con la impossibilità di avere dei finanziamenti adeguati per la realizzazione dell'auspicato programma di risanamento, sia pure in un ampio arco temporale. Abbiamo constatato proprio in quest'aula diversi avvisi — voglio usare solo questa espressione — tra il ministro Formica, allora titolare del Ministero dei trasporti, e il ministro del tesoro Andreatta, e la inconciliabilità delle esigenze che venivano rappresentate da questi due Dicasteri. Ora noi abbiamo visto che i finanziamenti che sono sanciti nella tabella 10 del Ministero dei trasporti li possiamo considerare in sostanza voci « per memoria »: 20 miliardi per il 1982, 40 per il 1983, 60 per il 1984. Sappiamo che è facile aumentare le cifre mano a mano che ci si dilunga in tempi futuri. Sta di fatto che la cifra di 20 miliardi per il 1982 non è certo tale da far apparire realistica la previsione di una rapida approvazione di quei disegni di legge.

Allora la richiesta che rivolgo all'onorevole Ministro è che ci dica, concludendo questo dibattito, come sta la situazione, almeno a giudizio del suo Ministero, e cioè se si può fare affidamento su finanziamenti adeguati o no. Ci rendiamo conto che da allora, da quel vivacissimo « mancato incontro » tra i due Ministri ad oggi, la situazione economica del Paese non è certo mi-

giorata, e quindi non so se la comunicazione del Presidente possa farci pensare che in tempi rapidi saremo in grado di dare al Paese queste leggi, che sono importanti, per il risanamento delle Ferrovie in concessione.

**MORANDI.** Formalmente io mi sono dimenticato — e non vorrei avere questo peso sulla coscienza, — di dichiarare che, per tutte le ragioni espresse, il nostro voto non era favorevole alla tabella in esame.

**PRESDENTE.** Il suo intendimento era stato chiaramente intuito da tutti.

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

**MASCIADRI, relatore alla Commissione.** Devo dire che sia il disegno di legge n. 785 sia il disegno di legge n. 790 vanno portati in Commissione per risolvere un problema ormai spinoso, perchè non si sa come procedere al pagamento.

Concordo poi con alcune osservazioni fatte dal senatore Morandi. Se c'è infatti un problema al quale io non ho fatto sufficiente riferimento, è quello dell'integrazione dei vari modi di trasporto. C'è un eccessivo disordine in questo settore. Sembra che si agisca a compartimenti stagni, mentre c'è bisogno di un coordinamento. E qui il discorso diventerebbe troppo lungo, ma il problema di fondo rimane lo stesso: integrare i vari modi di trasporto.

Per quanto concerne i 12.450 miliardi, io amo essere più ottimista del collega Morandi, anche se sarò un illuso, per la semplice ragione che spero vivamente che queste cinque unità operative riescano a combinare qualche cosa di buono. Ciò rappresenta una novità, e siccome ho l'impressione che ci si sia messi con buona lena sulla strada per iniziare i lavori, non mi sembra valga la pena di andarli a scoraggiare. È vero che i 9.000 miliardi si riducono di molto per effetto dell'erosione dell'inflazione, ma sono fiducioso in un rapido avvio dei lavori.

Debbo poi rilevare che nessuno ha ancora parlato dell'ANAV. Attenzione, noi stiamo facendo fallire colpevolmente questa iniziativa; direi che pare premeditato il fatto che

nessuno ne abbia parlato, e questo mi preoccupa molto. Un'azienda che deve occupare 8.500 persone e che evidentemente è senza organico, che non ha una lira di finanziamento, che non può istruire i controllori di volo mi spaventa, perchè questo significa andare al fallimento. È stata cioè fatta una legge, ma si è trovato l'inganno per non agire. Quindi questo, a mio avviso, è uno dei problemi nodali. Anche gli altri sono estremamente importanti, e abbiamo dichiarato per alcuni di essi una certa insoddisfazione; però di questo io faccio un problema chiave, perchè non possiamo disinteressarci di una nostra « creatura » che con tanta fatica siamo andati a creare: allora ciò significa che abbiamo sbagliato a smilitarizzare i controllori di volo! Se, invece, siamo convinti di aver fatto una cosa buona, bisogna subito dare i mezzi necessari, bisogna immediatamente reperire questi 59 miliardi di differenza che sono indispensabili per poter far decollare l'Azienda.

**BALZAMO, ministro dei trasporti.** Ringrazio innanzitutto il Presidente per le precisazioni che di volta in volta ha offerto alla Commissione e a me e ringrazio il relatore Masciadri ed i senatori che sono intervenuti sulla materia in discussione. Vorrei rilevare, come premessa politica al mio intervento, che nelle critiche sia del relatore che del senatore Morandi ho colto pienamente lo spirito costruttivo che le ha determinate e che certamente, per quanto mi riguarda, non andrà disperso. Sia nelle questioni di merito che in quelle di indirizzo sono stati portati elementi molto seri di riflessione per il Governo e per il Ministero.

In particolare, io considero gli elementi di critica, che qui sono stati adottati, molto importanti ai fini di una più organica politica dei trasporti. Non c'è dubbio che bisogna ritrovare, come diceva il senatore Morandi, una sintesi politica dall'esame settoriale dei vari problemi per cambiare profondamente il sistema dei trasporti italiani. Ma la nostra ambizione, senatore Morandi, è quella di fare dei trasporti uno degli strumenti più importanti sia per fronteggiare

l'inflazione sia per dare attuazione ad un progetto che è scaturito dalla Conferenza nazionale dei trasporti. Ora, non c'è dubbio che, per conseguire questi risultati, è necessario determinare un più ampio movimento non soltanto di consenso, ma anche di critica, e che inoltre occorre coinvolgere, attorno al problema dei trasporti in Italia, più di quanto non sia avvenuto fino ad oggi, tutte le forze politiche e le organizzazioni sindacali. Certo, i problemi sono molti e complessi, sono di ogni genere, riguardano la Motorizzazione civile, l'Aviazione civile, la strutturazione degli aeroporti, il sistema ferroviario. Sono problemi di carattere strutturale, di efficienza, di produttività, di coordinamento da effettuare rompendo gli schermi che si sono venuti via via a creare fra i vari settori del trasporto. Vi sono anche alcune questioni di esasperata conflittualità. E non mi riferisco alla legittima conflittualità sindacale, come quella che riguarda i rinnovi contrattuali e la tutela degli interessi dei lavoratori; mi riferisco, invece, ad alcune situazioni anomale che si stanno determinando in modo particolare negli aeroporti. In proposito, vorrei richiamare l'attenzione della Commissione trasporti del Senato su quanto sta accadendo, per esempio, all'aeroporto di Fiumicino e che ha indotto il Ministero a istituire una Commissione di inchiesta.

Vorrei anche precisare che c'è una continuità politica di fondo tra l'attuale gestione del Ministero e quella che l'ha preceduta, cioè la gestione del senatore Formica, che è basata prevalentemente su una esigenza di profonda riforma da operare in tutto il settore stesso. Per cui prendo atto, come supporto alla volontà politica del Governo, delle osservazioni che qui sono state fatte dai vari senatori che sono intervenuti; e ne prendo atto non già in termini semplicemente notarili ma soprattutto in senso propositivo e, perciò, in termini attivi e positivi.

Per quanto riguarda poi il merito del bilancio, vorrei innanzi tutto rilevare che la relazione del senatore Masciadri ha il pregio di contenere, oltre ad una attenta analisi delle singole voci di cui esso è compo-

sto, anche talune annotazioni e valutazioni critiche, che la rendono non appiattita, sugli indirizzi del Governo e della maggioranza parlamentare; è una relazione piena di suggerimenti ed indicazioni al Governo, dei quali terremo ampiamente conto.

Certo, il bilancio è un bilancio piatto. Noi, per primi, ne siamo convinti. Diciamo che è un bilancio obbligato, di sicurezza, stante l'attuale situazione economica generale del Paese. Di più, nelle condizioni date, non poteva essere fatto, ferme restando, però, tutte le esigenze che qui sono state esposte e che sono pienamente condivise da me. Consideriamolo pure un bilancio di transizione: lo diceva lo stesso senatore Morandi.

Seguo un po' la linea della relazione del senatore Masciadri: molto schematicamente, non perchè sottovalutati le ulteriori questioni che qui sono state indicate, ma perchè purtroppo c'è questa esigenza, che ormai per me diventa impellente, di incontrare il Ministro dei trasporti tedesco per affrontare tutta la serie di problemi che riguardano il trasporto ferroviario fra i due Paesi ed i famosi trafori dell'Arco alpino.

Per quanto riguarda la Motorizzazione civile, abbiamo dato inizio ad un esame molto attento della condizione nella quale versa attualmente tale settore. Al riguardo faccio osservare che tutti i rilievi che sono stati fatti ci sono presenti ed anzi ci confortano nell'indirizzo che vogliamo imprimere per modificare l'attuale situazione, a cominciare dalla questione del personale. Abbiamo personale scarso e quanto ha rilevato il senatore Masciadri è esatto: al Nord, poi, è addirittura dimezzato. È necessario intervenire perchè ormai le inadempienze del settore sono numerose ed i reclami che ci pervengono dalla periferia sono altrettanto numerosi e sempre più irritati. Abbiamo l'esigenza di venire incontro agli utenti prima che si determini ancora di più, in questo settore, una situazione di grande divaricazione tra la struttura della Motorizzazione civile ed i cittadini. Ci sono, fra l'altro, alcune situazioni, di particolare gravità e disagio per l'utenza, sulle quali renderò edotta la stessa Commissione del Senato perchè si trovino possibili soluzioni anche attraverso

specifici strumenti legislativi in grado di ovviare almeno ad alcune di tali situazioni.

Per quanto riguarda il problema delle ferrovie in concessione, anche qui il senatore Morandi mi poneva una domanda esplicita. Risponderò altrettanto esplicitamente. Posso dire che nelle condizioni date noi stiamo facendo il massimo sforzo, esercitando il massimo di interventi possibili sul Ministero del tesoro perchè sciolga alcuni nodi ed alcune riserve. Quali sono le possibilità concrete di pervenire ad una soluzione positiva? Credo che siano notevolmente aumentate. Certamente non è questa la sede nella quale si possano esprimere degli auspici; però ritengo che, in termini brevi, si possa venire fuori da questa situazione e quindi affrontare anche questo problema, che effettivamente sta diventando molto pesante e molto oneroso per tutti. Prendo atto dell'impegno che ha assunto il senatore Morandi sulla disponibilità del suo Gruppo politico ad esaminare anche decreti ed iniziative legislative particolari. Lei si riferiva ad altro settore, ma penso che anche in questo qualcosa possa essere fatto, qualora non si dovesse pervenire in tempo breve ad una soluzione del problema.

Non mi addentro nelle singole voci indicate dal senatore Masciadri. Solamente vorrei fare un riferimento al problema della ferrovia Alifana per dire che abbiamo tenuto una riunione con la Regione campana e con il Comune di Napoli proprio per mettere a fuoco questo problema e per superare quel ritardo, ormai quinquennale, che c'è nell'attuazione dei piani che erano stati predisposti.

Per quanto riguarda le linee metropolitane, abbiamo una esigenza di bilancio che è quella che voi conoscete; però c'è un impegno, sia da parte del Ministero del tesoro che di quello del bilancio, di recuperare una parte dei finanziamenti per le metropolitane dalla dotazione complessiva di 6.000 miliardi di cui all'articolo 3 del disegno di legge finanziaria in via di approvazione. Occorre, quindi, trovare un modo perchè i tagli ai finanziamenti per le metropolitane non rappresentino un dato che possa compromettere i la-

vori in questo settore fortemente incentivante e produttivo; per cui l'attenzione del Ministero su questo particolare settore è estremamente vigile.

Vorrei aggiungere per inciso che, per quanto riguarda il collegamento fra Roma e Fiumicino, pensiamo di poter procedere all'appalto di questo tratto di linea metropolitana sin dal prossimo mese di marzo.

Si sono qui sollevate altre questioni, tutte riconducibili all'esigenza di una immediata approvazione dei disegni di legge n. 785 e n. 790: a tale proposito, colgo l'occasione per sollecitare un impegno ed un concreto appoggio da parte del Parlamento e delle competenti Commissioni parlamentari, perchè è un onere che non può essere affrontato e sostenuto soltanto dal Ministero.

Per quanto riguarda il settore dell'Aviazione civile, siamo pienamente consapevoli delle deficienze che in tale campo si manifestano e che debbono essere eliminate in tempi molto rapidi, prima che tutto il settore del trasporto aereo subisca un ulteriore degrado; tanto più se si considera che si è giunti ormai ad un limite di rottura.

Alludo qui anche al problema dell'aeroporto di Fiumicino, che questa mattina è stato trattato anche nell'incontro con il Ministro dei trasporti inglese, in quanto alcune compagnie aeree minacciano seriamente di evitare lo scalo romano.

Tale argomento, comunque, esula da quello fondamentale della riforma dell'Aviazione civile. Avevamo concordato con la Presidenza di codesta Commissione di costituire una sottocommissione ed io confermo la disponibilità del Ministero a recepire le modificazioni che verranno espresse e che confronteremo con quelle espresse dal Ministero a suo tempo.

Su tale problema, tuttavia, tanto urgente e grave che sarebbe delittuoso lasciarlo a lungo irrisolto, dobbiamo intervenire rapidamente vagliando le indicazioni dei vari Gruppi politici, studiando gli interventi da modificare e le eventuali varianti da apportare al primitivo progetto.

Non esamino tutti i rilievi, già fatti dal senatore Masciadri, in merito agli stanziamenti ed agli investimenti, poichè non posso

che ripetere quanto ho già detto all'inizio del mio intervento: ci troviamo di fronte ad uno stato di necessità che, purtroppo, ci ha indotti ad indicare soltanto quelle cifre; ma ora dovremmo trovare i modi per reperire altri finanziamenti e per esaminare in quale misura e attraverso quali strumenti operare.

Per quanto riguarda l'Azienda nazionale per l'assistenza al volo, ritengo tale settore molto delicato e temo molto che la riforma dello stesso possa essere vanificata. C'è l'esigenza di un indirizzo di gestione e di pianificazione, come ha rilevato il senatore Masciadri, e c'è l'esigenza di concreti strumenti operativi. Lo statuto sarà pronto — mi è stato confermato dal Consiglio di amministrazione — entro l'anno; ma, evidentemente, il solo statuto non è sufficiente in quanto è un primo adempimento. Ciò che maggiormente occorre, infatti, perchè l'Azienda possa funzionare, è la disponibilità di fondi e di personale adeguati ai compiti che essa si è data: anzi, che noi le abbiamo assegnato.

Potrete comprendere quanto siano delicati e spinosi questi problemi: comunque, da parte nostra, confermiamo la volontà di evitare un insabbiamento della riforma ed il proposito di trovare tutti gli strumenti utili, di far ricorso alle risorse più idonee, affinché si possa superare questo momento particolarmente difficile e si possa far decollare anche questa struttura.

Poichè qui è stato sollevato il problema specifico, vorrei tranquillizzare la Commissione in merito al fitto della sede. Non abbiamo bloccato questo provvedimento, e perchè non si sono manifestati, fino a questo momento, rilievi particolari da parte dei sindaci e, soprattutto, perchè il fitto è limitato ad un solo anno, considerato che i locali sono insufficienti rispetto alle esigenze dell'Azienda. È evidente che la spesa è eccessiva, ma bisogna pur procurare una sede! Per questa ragione abbiamo acconsentito ad una locazione annuale, riservandoci però di dare in seguito un preciso indirizzo affinché si proceda in modo diverso e più razionale.

Passo ora ad esaminare il problema delle Ferrovie.

Dai vari interventi mi pare di capire che si manifesta una preoccupazione di fondo riguardante gli investimenti stanziati per il Piano integrativo. Vorrei chiarire perciò la posizione del Ministero.

Abbiamo operato col il massimo della celerità consentita dagli adempimenti previsti dalla legge. Il Piano è pronto a decollare e, quindi, non ci dovrebbero essere ulteriori ritardi. Un ritardo, purtroppo, è stato causato da una controversa interpretazione dell'articolo 7 della legge n. 17 del 1981, relativo alla capacità produttiva dimostrata dalle aziende operanti nel settore. Ci siamo trovati di fronte ad una difficoltà rilevante perchè, qualunque interpretazione venisse adottata, si correva il rischio di eventuali ricorsi che avrebbero potuto bloccare il Piano concernente il materiale rotabile.

Pensiamo però che nel giro di una settimana, dieci giorni, si possa superare anche questo ostacolo ed abbiamo preparato gli strumenti necessari perchè il Piano possa prendere l'avvio nel mese di novembre. Questa è un'assicurazione che mi sento di poter dare alla Commissione, in quanto le unità speciali sono già state insediate, abbiamo terminato tutti gli studi — come rilevava il senatore Masciadri — ed ormai si tratta soltanto di passare alla fase attuativa.

C'è poi il discorso più generale sulla riforma dei trasporti pubblici, per la quale abbiamo attuato gli interventi necessari presso la Commissione trasporti della Camera, trovando, debbo dire, una pronta rispondenza in quanto la stessa Commissione, seppure con talune riserve, ci ha dato il suo assenso.

Abbiamo comunque concordato di far procedere questa riforma, anche con le eventuali modifiche che dovessero essere apportate, perchè, in un secondo esame, confidiamo o di recuperare parti che eventualmente non dovessero ottenere l'approvazione della Camera, o di consolidarle attraverso un esame più attento. Vorrei ricordare che sia i sindacati sia i cittadini attendono che almeno un ramo del Parlamento cominci a licenziare questo progetto di riforma.

Non mi soffermo sulle considerazioni riguardanti lo stato delle ferrovie italiane ma rido, senatore Morandi, che non si tratta di fermarci a considerare le statistiche degli ultimi venticinque anni; questo è il mio unico rilievo alle molte osservazioni che lei ha esposto e che vengono da me accolte. Il problema vero è costituito dal fatto che, negli ultimi venti anni, non soltanto in Italia ma in molti altri Paesi si è data la prevalenza al trasporto su strada e a quello aereo rispetto al trasporto per ferrovia.

Oggi noi dobbiamo recuperare dei ritardi considerevoli: si è investito poco nelle ferrovie, e vorrei qui ricordare soltanto per inciso che in un'occasione addirittura è stato detto, non soltanto da politici ma anche da eminenti esperti del settore, che ormai le ferrovie dovevano essere considerate un settore sussidiario del trasporto. Oggi non solo la crisi energetica, ma anche tanti altri fattori riportano invece le ferrovie ad essere il settore trainante di tutto il sistema dei trasporti; e noi siamo fermamente intenzionati a valorizzare maggiormente il settore del trasporto ferroviario. Occorre quindi porre rimedio alle carenze e alle deficienze del passato, avere una politica organica per le ferrovie, coordinata, ovviamente, con la politica che regge gli altri settori del trasporto.

C'è in questo ambito, poi, anche un discorso da fare sulle tariffe, sulle quali io non sorvolerei molto perchè è invece uno dei problemi oggi più delicati. Intanto noi abbiamo una infinità di tariffe ripartite per categorie e per settori: forse nelle ferrovie c'è la più alta percentuale — mi sia consentita questa espressione — di socialità rispetto ad altri settori dello Stato. E qui sarebbe veramente interessante fare, in un secondo tempo, un'analisi molto accurata sulle ragioni che portano praticamente ad un disavanzo così ampio rispetto alle spese che si sopportano per il trasporto-uomo e agli incassi che si fanno per lo stesso tipo di trasporto. Un altro discorso riguarda le merci.

Noi dobbiamo quindi apportare delle correzioni alle tariffe, che non costituiscano soltanto una valorizzazione generica della spesa del trasporto: cioè non si tratta di

un aumento generalizzato come quello che faremo in questi giorni. Anzi, debbo dire che gli stessi sindacati oggi sono propensi a riesaminare nel merito le singole tariffe, perchè anche il loro aumento risulti differenziato; perchè ci sia cioè un accorpamento della forbice che esiste proprio per molti settori tariffari delle ferrovie. Se non faremo questa politica, avremo sempre una situazione di grossa debolezza rispetto alle entrate delle ferrovie.

Lo stesso discorso vale per il settore merci, perchè anche in questo settore noi abbiamo un dislivello enorme rispetto alle tariffe degli altri paesi e quindi dobbiamo, anche in questo campo, operare una politica certamente molto accorta, che tenga conto di tutte le esigenze, anche della situazione complessiva dei nostri esportatori e dei nostri imprenditori. Non c'è dubbio che si debba operare in modo più incisivo e più accorto anche per tale settore.

Per quanto riguarda i contratti — argomento che qui è stato trattato sia nella relazione sia negli altri interventi — intanto vorrei dire che non esiste da parte del Governo, almeno come decisione, allo stato delle cose, il blocco esplicito dei contratti stessi. Esiste l'esigenza di non superare il « tetto » del 16 per cento, ma il riparto di questo 16 per cento non è stato ancora compiuto in tutti i dettagli.

Per quanto concerne i ferrovieri, io concordo intanto con quanto è stato rilevato dal senatore Masciadri: l'anzianità pregressa deve essere loro riconosciuta, e a tal proposito ho già inviato una lettera documentata sia al Presidente del Consiglio che ai Ministri finanziari. Credo infatti che già attraverso il riconoscimento dell'anzianità pregressa, ed il recupero, poi, di alcune aliquote che forse non sono state attentamente valutate dal Governo, si possa riaprire il negoziato con le Organizzazioni sindacali. Più complicato, forse, diventa il discorso per quanto attiene al 1982. Però intanto vediamo come riaprire questo negoziato e come evitare, quindi, che ulteriori scioperi vengano ad aggravare la già pesante situazione economica italiana. Ripeto, stiamo lavorando intensamente con gli stessi sindacati, in modo informale in queste

giornate, proprio per trovare punti di convergenza che ci possano consentire di chiudere al meglio una situazione obiettivamente difficile.

Vorrei poi fare un'annotazione circa quanto ha detto il senatore Gusso relativamente alla navigazione interna nella Valle Padana, con riferimento particolare al trasferimento del carbone, in previsione anche della più larga utilizzazione che si farà dello stesso nel consumo energetico italiano. Le Ferrovie stanno valutando anche questo problema, che non è riferito soltanto alla navigazione interna, ma anche a taluni progetti sui quali, per la verità, non c'è ancora un approfondimento scientifico. C'è ad esempio chi dice che si possono utilizzare tutti i piccoli porti; che alcuni sono stati accantonati e che altri hanno soltanto una valenza turistica, mentre potrebbero servire ad integrare il trasporto ferroviario. Di certo questo problema non viene accantonato, anche se le Ferrovie ritengono che il massimo peso debba essere caricato proprio sul trasporto ferroviario stesso. Faccio comunque rilevare che, da parte del Ministero, saranno tenute presenti anche queste esigenze.

Mi scuso per la sommanità con la quale ho affrontato le varie questioni che qui sono state poste. Desidero però confermare quan-

to ho detto all'inizio del mio intervento, e cioè che i rilievi critici sollevati sono pertinenti e che il Governo li terrà nella massima considerazione.

**P R E S I D E N T E.** Un particolare ringraziamento al Ministro per la sua esposizione conclusiva. Sui molti temi da lui tracciati avremo occasione di confrontarci, di discutere e di approfondire; prendiamo quindi atto con soddisfazione della sua disponibilità.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5ª Commissione permanente.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

Poichè nessuno chiede di parlare per dichiarazione di voto e non facendosi osservazioni, il mandato a redigere rapporto favorevole resta conferito al senatore Masciadri.

*I lavori terminano alle ore 18,55.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Direttore: DOTT. GIOVANNI BERTOLINI*

---

**SEGRETERIA DELLA 8ª COMM. PERMANENTE**

*Il Consigliere preposto: DOTT. TOMMASO AFFINITA*