(N. 1028-A)
Tabella n. 10

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1985 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1985-1987

STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 1985

(Tabella n. 10)

IN SEDE CONSULTIVA

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

INDICE

MERCOLEDI' 5 DICEMBRE 1984

(Seduta pomeridiana)

PRESIDENTE:
— Padula (*DC*) . . *Pag.* 6, 10, 22 *e passim*
— Spano Roberto (*PSI*) 2

COLOMBO Vittorino (V.) (*DC*), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027* . . . . . *Pag.* 2, 4, 6 *e passim*
LIBERTINI (*PCI*) 11, 22
LOTTI (*PCI*) 19, 20, 32
MASCARO (*DC*) 21, 22
SIGNORILE, *ministro dei trasporti* 4, 6, 7 *e passim*
SPANO Roberto (*PSI*) 16, 17, 22
TOMELLERI (*DC*) 22

MERCOLEDI' 5 DICEMBRE 1984

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

indi del Vice Presidente PADULA

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1985) » (1027), approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 5ª Commissione)

(Seguito dell'esame e rinvio)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1985 e bilancio pluriennale per il triennio 1985-1987 » (1028), approvato dalla Camera dei deputati

— Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1985 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5ª Commissione)

PRESIDENTE. Sono iscritti all'ordine del giorno, per il parere alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame, per quanto di competenza, del disegno di legge: « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1985) », già approvato dalla Camera dei deputati, nonchè, per il rapporto, ugualmente alla 5ª Commissione, l'esame della tabella 10 del bilancio dello Stato: « Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1985 », già approvato dalla Camera dei deputati.

In applicazione delle deliberazioni prese dal Senato, nel quadro del calendario dei lavori adottato il 28 novembre, si procederà all'esame congiunto, limitatamente alla discussione generale, dei due documenti, secondo le norme generali e speciali dettate al riguardo dal Regolamento.

Prego il senatore Vittorino Colombo di riferire alla Commissione sulla tabella 10.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027.* Signor Presidente, credo che sia superfluo ricordare ai colleghi che quando parliamo di trasporto ci riferiamo ad una entità economica che secondo alcune stime del 1982 è passata in quattro anni (1979-1982), da 86.000 a 148.000 miliardi. La spesa consolidata pubblica del settore, negli stessi anni, è passata da 10.000 a 23.000 miliardi. È questo il quadro nel quale si muove l'attività che si rispecchia nella tabella 10 del bilancio dello Stato.

Tale tabella 10, per fornire subito alcune cifre essenziali, prevede 4.602 miliardi di spese correnti e 802,6 miliardi per spese in conto capitale nel 1985 a fronte di 4.022,5 miliardi e 853,6 miliardi nelle rispettive voci previste nel 1984. Si ha un aumento nelle spese correnti di 579,5 miliardi e una diminuzione delle spese in conto capitale di 51 miliardi: nel complesso del bilancio di questo Dicastero si ha un aumento dunque di 528,5 miliardi.

C'è da rilevare che nel bilancio dello Stato la categoria dei trasporti e delle comunicazioni ha scavalcato nella graduatoria l'altra denominata azioni ed interventi in campo economico passando al quarto posto mentre l'anno scorso era al quinto. Nella tabella vale la pena di rilevare una certa (non eccessiva) diminuzione dei residui passivi e, di converso, una qualche difformità tra le previsioni ed i consuntivi nel settore delle spese correnti. A questo proposito già stamattina in sede di esame del disegno di legge finanziaria abbiamo sottolineato che si tratta di un aspetto abbastanza scottante perchè la parola d'ordine attualmente impone di diminuire l'incidenza delle spese correnti. È evidente che nel settore dei trasporti una politica di questo genere è, almeno in buona parte, velleitaria, data la rigidità della spesa. Certamente qualcosa si potrà fare anche in questo settore, ma senz'altro in misura molto limitata. Dunque in questo settore la politica di biliancio va impostata più opportunamente in termini di produttività tecnica, di produttività economica e di produttività del lavoro.

A proposito di produttività tecnica ed economica, un tema che sta sullo sfondo della nostra discussione sul bilancio (anche se non ancora in forma operativa) è quello del coordinamento e della programmazione di tutto il settore dei trasporti. Mi riferisco in particolare al piano generale dei trasporti, del quale, per la verità, non sappiamo niente. Voglio lamentare sommessamente che forse c'è qualcuno che ne sa di più. Non vuole essere questa una lamentela ufficiale, ma riscontro che ogni tanto, in ambienti sindacali o in qualche convegno, trapelano notizie circa detto piano generale dei trasporti sul quale non siamo ancora ufficialmente informati. Sarà quindi utile questa occasione al signor Ministro per dirci qualche cosa sull'andamento dei lavori in proposito.

Il problema della produttività del lavoro, non fosse altro che per associazione di idee e anche per l'accenno che poco fa il signor Ministro faceva ad uno scongiurato sciopero per domani mattina, mi induce a porre un'altra richiesta di informazioni circa il funzionamento di quel codice di autoregolamentazione sottoscritto non molti mesi fa; questo codice certamente è un elemento (pur se non di diretta incidenza sulla produttività) di eliminazione di turbative che indubbiamente non favoriscono la produttività.

Altro grosso aspetto del bilancio dei trasporti è quello che riguarda la ricerca di un certo equilibrio nella spesa, tra gli oneri che debbono essere addossati alla collettività e quelli che invece devono essere posti a carico dell'utente. Non ho intenzione di soffermarmi su questo argomento perchè esso è continuamente dibattuto. Si tratta di osservazioni che valgono per i trasporti urbani e quindi, di riflesso, per il fondo nazionale dei trasporti, per le ferrovie e per qualsiasi altro servizio pubblico.

Passo ora ad un rapidissimo esame per cenni dei diversi capitoli in cui si può idealmente suddividere la tabella 10. Inizio da quello che riguarda la Motorizzazione civile. Occorre dar atto del notevole lavoro di ammodernamento strutturale che è in corso e che sta procedendo, con qualche lentezza per certi aspetti, ma con risultati comunque che possono già essere verificati. Mi riferisco alla costruzione dei centri-prova per autoveicoli e delle stazioni di controllo, alla meccanizzazione e alla informatizzazione. A questo proposito voglio ricordare lo stanziamento di 24 miliardi che se non sbaglio non corrisponde totalmente a quanto era stato richiesto, ma che può comunque contribuire ulteriormente.

Minori miglioramenti si possono riscontrare in materia di personale. Non dico che non ce ne siano stati affatto: indubbiamente però la carenza negli organici si fa ancora sentire. Ho letto da qualche parte l'affermazione che nel termine di cinque giorni i documenti di circolazione degli autoveicoli dovrebbero essere consegnati, ma ho dovuto constatare personalmente che sono passati un paio di mesi: non sono moltissimi ma evidentemente non siamo ancora nella condizione che è possibile conseguire con i mezzi che si stanno approntando; l'organizzazione sta compiendo sforzi non ancora sufficienti, ma comunque va valutato positivamente l'impegno per rendere più agili operativamente verso gli utenti i propri servizi.

Un altro importante e grosso capitolo sul quale dobbiamo soffermare la nostra attenzione riguarda il trasporto merci. È noto che mentre nel complesso del trasporto estero il servizio su strada riguarda solo il 16 per cento perchè il 68 per cento del traffico è svolto via mare ed il 9 per cento su ferrovia, nel trasporto interno viceversa lo stesso servizio su strada copre il 69 per cento del traffico merci, contro appena il 10 per cento di trasporto su ferrovia.

Per quanto riguarda l'autotrasporto di merci su strada, dal 1975 al 1982 occorre rilevare che c'è stato un aumento globale, al quale ha fatto riscontro una diminuzione di incidenza dei vettori nazionali, a fronte di un aumento dell'insieme del trasporto. Infatti, l'incidenza dei vettori nazionali è diminuita passando dal 15,5 per cento circa al 13 per cento. C'è una accresciuta presenza straniera nel settore dell'autotrasporto, perchè la economicità delle imprese italiane è inadeguata.

Se si riflette che le imprese di autotrasporto sono circa 200.000; che il 93 per cento di queste imprese possiede uno o due au-

toveicoli mentre la media in Francia è di circa 5 autoveicoli e in Germania è di 5,5 autoveicoli; se si pensa che l'incidenza della spesa di trasporto in Italia varia dall'8 al 25 per cento mentre la media europea è del 7 per cento, non se ne può non conseguire che, sè non si interviene, questa maggiore incidenza dei vettori stranieri sull'insieme della movimentazione di merci nel nostro Paese sarà destinata ad aumentare.

C'è un problema di ricerca di economicità che riguarda le imprese in primo luogo, le condizioni operative delle imprese stesse ed anche le norme che regolano il settore. Ho citato le condizioni operative: non intendo fare lunghi discorsi su questo. Accenno soltanto il discorso dell'*interporting*, dell'intermodalità: certamente è un discorso molto importante, ma se viene polverizzato in un numero eccessivo di centri, anzichè diventare fattore di produttività nel settore diventa fattore di spreco. Ci sono poi problemi molto concreti, che aspettano da parte degli interessati una soluzione; non mi riferisco soltanto al problema delle tariffe, che occorrerà comunque riprendere in esame. Non so se il discorso della tariffa a forcella non sia da abbandonare per lo schema di tariffe di riferimento. Indubbiamente nel settore del credito agevolato ci sarà da fare dell'altro, anche se recentemente abbiamo fatto qual cosa; occorrerà intervenire con incentivi affinchè queste ditte, che si fanno una concorrenza selvaggia, tendano ad aggregarsi in cooperative, riducendo questa condizione strutturale di inferiorità operativa. Potrebbe essere anche opportuno prendere in considerazione una qualche limitazione nelle autorizzazioni e nelle abilitazioni speciali e predisporre normative che prendano in considerazione le nuove condizioni: è il discorso dei semirimorchi, dei trazionisti e, dall'altra parte, di coloro che si occupano dei semirimorchi e dei *containers*. Evidentemente è un elemento che può certamente incidere sulla economicità dei trasporti.

Bisogna però tener presente che tutti questi discorsi vanno inquadrati in una normativa CEE, che tende alla liberalizzazione. Non possiamo pensare di prospettare provvedimenti protezionistici, perchè questi cozzerebbero fatalmente contro norme vincolanti anche per il nostro Paese.

Voglio fare anche qualche accenno al settore delle ferrovie in concessione. Si tratta di 62 ferrovie per 3.605 chilometri, nelle quali complessivamente gli introiti rappresentano all'incirca un 15 per cento della spesa. La legge 6 giugno 1978, n. 297, prevedeva un piano di risanamento tecnico ed economico che non è avvenuto; se non erro c'è in preparazione un disegno di legge ...

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È stato già approvato dal Consiglio dei ministri e trasmesso alle Camere.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027*. Non ne ero a conoscenza; tanto meglio, trattandosi indubbiamente di una necessità.

Nella tabella 10 del bilancio per il 1985 è previsto uno stanziamento di 480 miliardi per le spese correnti (capitolo 1652) e 90 miliardi in conto capitale (capitolo 7026) certamente non soddisfacenti; 30 miliardi sono stanziati nel disegno di legge finanziaria per la eventuale risoluzione anticipata di qualcuna delle concessioni che regolano il rapporto con le ferrovie di cui stiamo parlando. Ritengo sia una strada positiva, anche se forse ci sarà da fare qualche riflessione in proposito. Si tratta di vedere quali tratte di ferrovie possono essere — del resto è questo che mi pare dica il disegno di legge finanziaria — integrate nella rete delle ferrovie dello Stato e quali invece possono, secondo un'ipotesi, essere passate alle Regioni, ipotesi che a mio giudizio non è praticabile per motivi di carattere costituzionale oltrechè — per quanto mi risulta — per il disinteresse delle Regioni che non sono incentivate ad accollarsi oneri notevoli.

Viceversa, per quanto riguarda lo stanziamento di 30 miliardi, riferiti a possibili risoluzioni consensuali a quelle condizioni fondamentali a cui accennavo prima, sottolineo la dizione « risoluzione consensuale ». Che non ci sia la necessità che lo Stato si accolli oneri in relazione alla anticipata risolu-

zione del rapporto! Vorrei che questo non accadesse, anche perchè — se non sbaglio — per talune di quelle prese in considerazione la scadenza mi risulta che sia molto prossima.

Dopo aver ricordato che la tabella B allegata al disegno di legge finanziaria prevede sempre per le ferrovie in concessione lo stanziamento di 81 miliardi, segnalo per le gestioni dirette, compresa la navigazione lacuale, uno stanziamento di 360 miliardi per le spese correnti e di 171 miliardi in conto capitale, che sembra sufficientemente adeguato, o quasi, allo scopo. Sulla navigazione lacuale non credo ci siano da spendere troppe parole, salvo tre cifre che danno un po' un'idea della situazione che, del resto, ritengo difficilmente modificabile nella sostanza. La vendita di servizi comporta introiti per 18 miliardi, le spese per il personale comportano uscite per quasi 24 miliardi, il disavanzo annuo è di circa 17 miliardi.

Bisogna poi spendere qualche parola per quanto riguarda le autolinee, gli autotrasporti di persone. Il Fondo nazionale trasporti è quest'anno finanziato dal disegno di legge finanziaria con 4.049 miliardi ed appare insufficiente per circa 400 miliardi a coprire, quanto meno, la mancata rivalutazione delle tariffe, in relazione all'andamento dell'inflazione negli anni 1982-1983. Quindi non di per sè, ma per il recupero di questa mancata rivalutazione passata, i 4.049 miliardi non possono evidentemente essere sufficienti. Per quanto riguarda il Fondo investimenti, credo vada segnalata positivamente — del resto l'ho già fatto stamattina in sede di relazione sul disegno di legge finanziaria — la norma che nella finanziaria è appunto contenuta: un finanziamento di 450 miliardi al Fondo investimenti stesso, per contributi fino al cento per cento per l'acquisto di autobus che siano in sostituzione di automezzi ormai vetusti. C'è da rilevare che questo Fondo investimenti, nonostante il fatto che nel 1982, se non sbaglio, non sia stato finanziato (il finanziamento è stato rinviato di un anno), presenta, se sono esatte le informazioni di cui dispongo, dei residui pari complessivamente a 750 miliardi, non utilizzati da parte delle Regioni.

Il fatto che per l'acquisto di autobus con contributi eccedenti per il 75 per cento il normale si dia la possibilità di utilizzare questi consistenti residui, mi sembra positivo. La sostituzione riguarda autobus che abbiano più di dodici anni. Questo Fondo investimenti agisce su un insieme di circa mille aziende, delle quali — mi sembra — 114 municipalizzate. I proventi sono complessivamente un quarto della spesa e ricordava il collega Masciadri lo scorso anno, ma credo che la situazione non sia sostanzialmente cambiata, con un rapporto di spesa tra aziende pubbliche ed aziende private che è di due a uno. Credo utile richiamare la differenza del tipo di servizio che la generalità delle aziende pubbliche è portata a svolgere ed è superfluo dire che vi sono anche motivazioni di carattere oggettivo. Resta, comunque, un dato che ci deve far pensare, perchè le motivazioni di carattere oggettivo non giustificano interamente un rapporto di questo genere.

Non toccherò il discorso delle tariffe poichè ho accennato prima in termini generali al problema dell'equilibrio tra costo a carico della collettività e costo a carico dell'utente ed anche perchè ciò fa parte della discussione più recente: blocco delle tariffe per non provocare contraccolpi inflazionistici, ma che d'altra parte significa minori introiti. E, in linea generale, dobbiamo tener conto del fatto che possono esserci anche provvedimenti di tipo diverso. Credo, infatti, che non sia una buona politica quella di fare a tutti i costi una politica di tariffe basse e soprattutto di rallentare eccessivamente un *trend* che possa essere considerato normale. Ciò, infatti, si paga successivamente e probabilmente anche più di quanto un aumento sufficientemente equilibrato e graduale consentirebbe di pagare.

C'è il problema di non premiare attraverso il Fondo nazionale trasporti, e anche lo stesso Fondo investimenti, quelle aziende che spendono di più, mentre purtroppo questo rischio c'è e non è solo un rischio. I 4.049 miliardi, che comprendono 325 miliardi del Fondo integrativo, contribuiscono anche a questo, cioè a premiare, come è accaduto anche per gli enti locali, in buona parte sulla

base di una spesa storica, chi ha condotto la finanza più allegra. In realtà nell'istituire il Fondo integrativo si era dichiaratamente affermato di voler favorire le aziende che raggiungevano un certo livello di produttività previsto nel contratto collettivo di lavoro. Non si era tenuto presente, probabilmente, che la possibilità di avere determinati miglioramenti di produttività è molto più accessibile a chi si trova ad un livello di produttività molto basso e che quindi impiega poca fatica a migliorare le sue condizioni.

In definitiva potremo forse aver contribuito ad alzare i livelli di produttività più bassi e, quindi, contribuito al miglioramento delle aziende gestite in modo meno adeguato, però il risultato è anche stato quello di aver premiato chi nel passato non si è comportato nel modo più opportuno. Il fatto è che se il funzionamento del Fondo nazionale trasporti non è legato alla determinazione di quei costi *standards* che fino ad oggi non sono mai stati definiti, fatalmente esso si presterà a discorsi di questo genere.

Presidenza
del Vice Presidente PADULA

(*segue* COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027*). Da queste considerazioni deriva — mi sembra che il Ministro lo abbia anche in qualche occasione dichiarato — che probabilmente la legge 10 aprile 1981, n. 151, ha bisogno di alcune revisioni.

Mi soffermerò ora brevemente sulle autolinee di competenza statale per le quali, alla tabella B, è previsto uno stanziamento di 110 miliardi. Anche qui mi sembra sia in preparazione un disegno di legge.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Io l'ho predisposto, vi è però qualche perplessità a livello di Governo.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027*. Queste aziende per la verità aspettano da alcuni anni l'approvazione di questa legge. Vorrei segnalare, signor Ministro, non solo le aziende istituzionalmente di competenza statale, come quelle che collegano tre regioni, o quelle di gran turismo, o quelle internazionali. Sono venuto casualmente a conoscenza dell'esistenza di aziende regionali, o addirittura provinciali, che per il solo fatto di sconfinare di qualche chilometro in una regione a statuto speciale, automaticamente sono escluse dal Fondo nazionale trasporti e fatalmente rientrano nella competenza dello Stato. Desidero, onorevole Ministro, segnalarle questo fatto. In qualche caso si tratta anche di cose risibili: infatti per lo sconfinamento di qualche chilometro, magari anche stagionale, vi sono aziende che si trovano in difficoltà.

Non spendo parole, perchè mi pare che non ci sia niente da dire, sul capitolo delle funivie e delle metropolitane.

Per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile sono previsti impegni di spesa per 85,7 miliardi, con un incremento dell'1 per cento rispetto agli stanziamenti dello scorso anno. In questo capitolo è previsto anche — e speriamo che giunga in porto — l'importante provvedimento per gli aeroporti di Roma e Milano di cui prima si parlava. Non abbiamo notizie viceversa del piano generale degli aeroporti. Ho letto i resoconti della Camera ed ho notato che il Ministro ha accennato ad un fondo di 150 miliardi per gli aeroporti minori, mentre mi è dato rintracciare soltanto 40 miliardi al capitolo 2068.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sono stati cassati.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027*. Nei resoconti della X Commissione della Camera ho trovato pure una proposta, che mi è sembrata interessante, ma che poi non ha avuto seguito, riguardante interventi per ammodernamento e ristrutturazione di aeroporti in concessione, comportanti l'adeguamento della concessione stessa. Anche

questo punto evidentemente non ha avuto seguito.

Cerco di essere il più breve possibile, ma non posso non rilevare come nel nostro Paese siano pressochè assenti i voli *charter*. Sono lieto che la nostra compagnia di bandiera abbia raggiunto il pareggio economico e lo sono un po' meno per taluni aspetti di funzionamento. Tuttavia il nostro paese ha delle caratteristiche turistiche molto accentuate e mi sembra incomprensibile questa carenza. Io abito a Verona. Nell'aeroporto di questa città c'è un volo di linea per Roma, ma per il resto il traffico è totalmente svolto da voli *charter* che vengono dall'estero: tutti voli stranieri, non c'è un volo *charter* italiano. Questa sottolineatura certamente merita una qualche attenzione come la meritano i servizi di terzo livello che in altri paesi hanno avuto già uno sviluppo consistente mentre nel nostro certamente non sono presenti in misura adeguata.

Per completare il quadro che riguarda l'aviazione civile voglio fare una segnalazione circa l'ANAV, la cui attività, forse con qualche lentezza, sta cercando di rendersi adeguata rispetto alle necessità. Mi sembra una strada pressochè obbligata quella che conduce l'ANAV a raggiungere una certa autonomia, mediante tariffe che consentano la copertura dei costi.

L'ultimo e più grande capitolo della tabella 10 è quello delle ferrovie dello Stato. Il disavanzo aziendale risulta invariato per il 1985 al livello di 1.798 miliardi, anche se il rapporto spese-introiti peggiora di un 2,2 per cento, compensato da un minor carico di interessi. I prodotti del traffico rappresentano il 32,4 per cento delle spese (7.065 miliardi); le entrate per trasporto di viaggiatori e merci ammontano a 3.103 miliardi, mentre le spese per il personale sono complessivamente 6.140 miliardi e rappresentano il 64 per cento delle spese. L'aumento è contenuto entro il tasso programmato del 7 per cento. Le spese correnti aumentano viceversa in misura maggiore (8,6 per cento) mentre le spese in conto capitale hanno un incremento più lieve (2,21 per cento). I dati assoluti presentano 16.301 miliardi per spese correnti e 11.002 miliardi di entrate correnti; 24.355 miliardi di spesa in conto capitale e prestiti a fronte di entrate per 22.557 miliardi. Complessivamente dal Tesoro vengono 2.934 miliardi più 251 miliardi per ritardati aumenti tariffari.

Che dire dell'Azienda? In dieci anni i viaggiatori sono aumentati del 18 per cento. È un dato certamente significativo ed importante che però nel 1983 ha registrato una diminuzione di oltre il 5 per cento. Per quanto riguarda le merci invece si è avuto sempre un discorso più dolente, che nel 1983 si è accentuato maggiormente con una diminuzione del traffico del 5,9 per cento. Forse sarà opportuno tener presente che il traffico merci sulle autostrade rappresenta più del triplo di quello su ferrovia. Per quanto riguarda i viaggiatori invece il rapporto è all'incirca paritario.

Il *deficit* sostanziale rappresenta quasi il 45 per cento del *deficit* dell'intero settore dei trasporti. Nel bilancio consuntivo del 1983 risulta ammontare a 6.700 miliardi. Anche in questo caso c'è un termine di riferimento: le autolinee extra urbane, con un numero di viaggiatori pressochè uguale, presentano un *deficit* di 1.800 miliardi. Tutti sappiamo che questo scarto dipende da molti fattori, non ultime le caratteristiche della rete ferroviaria: 4.200 chilometri assorbiti dalle quattro grandi direttrici rappresentano un terzo della rete e tre quarti del traffico complessivo; mentre ci sono 5.000 chilometri di rete ferroviaria che rappresentano il 31 per cento della rete e assorbono il 4 per cento del traffico complessivo.

Detto questo, non può non trovare favorevole accoglienza il taglio di rami secchi, per usare la solita frase, di cui al disegno di legge finanziaria; semmai, come dicevo stamattina, il termine di sei mesi appare inadeguato, non perchè non si possa realizzare, ma perchè non si potrebbe in tal modo raccordare tale provvedimento con il piano generale dei trasporti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È nella legge sul risanamento delle ferrovie concesse.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027.* In ogni caso siamo disponibili, di qui a sei mesi, per esaminare le eventuali proposte. Riteniamo, comunque, che questa sia una strada da percorrere, anche perchè se si comincia certamente dai rami più secchi il pericolo di sbagliare è abbastanza relativo. Non ho molta fiducia nella realizzazione di questo piano entro il termine di tre anni come è previsto; ma anche se ci si metterà di più, l'importante sarà valutare attentamente le diverse situazioni, cominciando da quelle più gravi e realmente insostenibili. Occorre procedere con attenzione e lungimiranza; bisogna stare attenti a non considerare rami secchi dei tronchi che in futuro potrebbero avere delle prospettive. Chiaramente, non è questo il momento di entrare nel merito di queste considerazioni.

Anche per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, il grosso problema della produttività dell'Azienda è costantemente all'attenzione di chiunque si occupi di queste cose. A questo proposito voglio dire che la percorrenza media, per esempio, di un locomotore in Italia è inferiore di circa il 40 per cento rispetto a quello che avviene in Francia o in Germania, che la percorrenza media giornaliera di una vettura in Italia è di 284 chilometri mentre in Francia è di 449 chilometri ed in Germania di 313 chilometri. Il personale viaggiante per treno/chilometro è circa il doppio della media europea. Evidentemente c'è spazio per interventi incisivi al fine di un recupero di produttività. Naturalmente vi sono condizionamenti derivanti dal materiale, dagli impianti e dalla struttura dell'organizzazione: è inutile che io dica queste cose perchè sono note a tutti. Che i giornali si divertano in questi giorni a dire che la velocità dei treni in Italia è pressappoco quella del 1939, e in qualche caso anche un tantino inferiore; può farci dispiacere un tantino, ma non possiamo non prendere atto che, pur essendoci una necessità di iniziative imprenditoriali da parte delle ferrovie a questo proposito, ci sono delle condizioni reali che sono quelle che sono. Anche quando si parla di recuperare dalla strada, non c'è dubbio che si tratti di una direttrice da seguire, una linea da cercare di realizzare, ma va tenuto però ben presente che tutti i calcoli più seri, sia quello fatto dal CNR, sia quello fatto in occasione della preparazione del piano integrativo, hanno stabilito che il recupero di merci dalla strada alle ferrovie, a seconda dei tipi di ipotesi di calcolo, può essere dal 7 al 9 per cento, non di più. Non ci si può illudere di ottenere chissà quali risultati mirabolanti.

Certo, questo non può essere un motivo per rinunciare ad iniziative che trovano anche rispondenza. Mi risulta, ad esempio, che ha trovato notevole successo una modesta iniziativa recente, quella dei treni TRES (treni rapidi e sicuri) per il trasporto delle merci con orari prefissati, che hanno significato una consegna rapida e sicura. Questa iniziativa ha trovato una rispondenza notevole, anche se si tratta di una cosa modesta: è un segnale che indica delle potenzialità da sviluppare.

Non parlo delle tariffe, se non per richiamare il discorso già fatto prima; voglio solo aggiungere che il mancato aumento fino al 1° dicembre di quest'anno non pare essere stato compensato da un aumento di produttività e che in tema di tariffe prendiamo atto del segnale contenuto nel disegno di legge finanziaria con la diminuzione del 10 per cento delle tariffe a riduzione.

Vorrei spendere qualche parola ancora circa il piano integrativo, che da un importo iniziale di 12.450 miliardi (di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17) è passato l'anno scorso a 18.850 miliardi e passa quest'anno a 34.750 miliardi. Dicevo questa mattina che questo rifinanziamento, che ovviamente salutiamo con favore, copre *ad abundantiam* la rivalutazione corrispondente alla diminuzione del potere di acquisto della moneta, tanto che qualcuno si è chiesto se il fabbisogno iniziale fosse stato sottostimato o se fosse stato il Ministro ad ottenere addirittura di più. A questo proposito, circa il piano integrativo siamo un po' carenti di informazioni e il Ministro potrà dirci senz'altro qualcosa di più. Mi permetto di presentare un ordine del giorno in cui invito il Ministro,

viste le possibilità naturalmente offerte, a fare quanto possibile per accelerare il piano e ad inviarci una relazione sullo stato di avanzamento del piano stesso, sia in materia di impianti sia per quanto riguarda il materiale rotabile. Circa gli impianti ci sono stati certamente dei ritardi notevoli. Oltretutto mi è sembrato che ci sia anche una discordanza dei dati, anche se non escludo che mi potrei sbagliare dal momento che sono stato costretto a condurre una lettura molto frettolosa. Nella relazione introduttiva alla tabella si dice che al 31 dicembre 1983 c'erano stati appalti per complessivi 5.833 miliardi, mentre nell'annesso n. 3 al bilancio dell'Azienda, riguardante la realizzazione del piano integrativo, si dice che sarebbero stati appaltati, sempre alla stessa data, lavori per 8.307 miliardi. Non ha molta importanza questo, ma se il Ministro vorrà inviarci una relazione aggiornata in proposito ciò sarà molto opportuno.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, tutti vediamo i risultati non solo del piano integrativo ma anche di provvedimenti precedenti, con l'entrata in funzione di numerose carrozze negli ultimi tempi. Non si può dire proprio altrettanto per il materiale di trazione. Probabilmente non c'è bisongo di mie sollecitazioni per porre attenzione a questo settore particolare.

Viceversa, forse è opportuno sottolineare come nel settore del materiale rotabile l'eccedenza di offerta, dovuta alle troppe ditte che in Italia costruiscono vagoni ferroviari, possa in qualche caso comportare una dispersione e, quindi, una mancata realizzazione di economie di scala. Mi rendo conto che si tratta di situazioni difficilmente controllabili e soprattutto certamente non nel breve termine; ciò non toglie che la cosa possa essere quanto meno annotata.

A proposito di materiale rotabile, vorrei aggiungere un'osservazione che riguarda i cosiddetti « treni di lusso ». Non so quali programmi vi siano in questo momento; una volta c'era una certa polemica contro questi treni, anche perchè si riteneva che ci si preoccupasse del « fiore all'occhiello » dimenticando i pendolari, o i viaggiatori che viaggiano per necessità, senza bisogno di particolare prestigio nel veicolo usato. Mi sembra però che sia venuto il momento di prendere atto che quelli che circolano sono treni abbastanza fatiscenti e, oltretutto, sono sempre pieni perchè anche essi svolgono una loro funzione e rappresentano una necessità reale, ovviamente su determinate linee.

Vorrei, infine, ricordare al signor Ministro che non abbiamo saputo più nulla non dico del piano poliennale, ritengo in cantiere, ma di quel « piano-ponte » cui il Ministro stesso aveva accennato come strumento di saldatura tra il piano integrativo ed il piano poliennale. Spero, pertanto, che il Ministro ci dica qualcosa in proposito, come anche sullo *status quaestionis* per quanto riguarda la riforma dell'Azienda. Si tratta di un discorso che riteniamo assai importante al fine di dare all'Azienda quell'assetto veramente autonomo, e quindi con capacità imprenditoriale che è una necessità per ricondurre i conti non dico in pareggio, ma ad una situazione meno pesante. Ci auguriamo pertanto che il discorso possa essere portanto avanti se non in tempi rapidissimi, in tempi sufficientemente brevi.

Pensiamo, ripeto, che una maggiore autonomia sia la premessa per una maggiore imprenditorialità. Non ci spaventa il fatto che questo voglia dire contrattazione aziendale di tipo privatistico, se trova però come contropartita un recupero sul piano della produttività del lavoro quale riteniamo debba essere perseguito.

Vorrei concludere per quanto riguarda le ferrovie ricordando che in questi ultimi tempi si è verificato quello che si chiamava una volta il « cambio di guardia » alla testa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Invio quindi un saluto all'ingegner Semenza che ha lasciato la Direzione generale ed altresì all'ingegner Misiti, che ha assunto una delicata responsabilità nella quale ci auguriamo ottenga risultati positivi nell'interesse dell'azienda ed anche del Paese.

Desidero, signor Presidente, presentare i seguenti ordini del giorno:

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti ad adottare tutte le misure atte ad accelerare

la realizzazione degli investimenti previsti dalla legge finanziaria e dal bilancio dello Stato in attuazione della legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successive integrazioni, e a trasmettere al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato con l'indicazione delle opere date in appalto e delle commesse di materiale rotabile assegnate sino alla data odierna, nonchè informazioni motivate sullo stato d'avanzamento dei lavori e sulle prevista date di consegna ».

(0/1028/1/8-Tab. 10)
COLOMBO Vittorino (V.), SPANO Roberto, TOMELLERI, DEGOLA, PACINI, MASCARO, RIGGIO, LOTTI

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata l'importanza dei problemi di riqualificazione e potenziamento della direttrice ferroviaria che, attraverso il valico del Brennero, collega la pianura padana con l'Italia centrale,

rilevato come a tal fine sia urgente la definizione della soluzione da adottare circa la galleria di valico, anche in relazione alla durata dei lavori di realizzazione,

impegna il Governo a promuovere tutte le iniziative idonee al raggiungimento di una rapida definizione mediante intesa tra gli Stati interessati e le relative aziende ferroviarie ».

(0/1028/2/8-Tab. 10)
COLOMBO Vittorino (V.), SPANO Roberto, TOMELLERI, DEGOLA, PACINI, MASCARO, RIGGIO, LOTTI

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti affinchè, nel quadro delle priorità di cui al programma contenuto nel decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, e delle possibilità offerte dall'ulteriore finanziamento alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, disposto dalla legge finanziaria 1985, promuova l'accelerazione e l'intensificazione dei lavori di raddoppio e potenziamento dell'intera tratta ferroviaria Bologna-Verona, allo scopo di recuperare il lungo tempo perduto e pervenire quanto prima alla eliminazione della strozzatura costituita da questa tratta a binario unico sull'intero asse Amburgo-Reggio Calabria ».

(0/1028/3/8-Tab. 10)
COLOMBO Vittorino (V.), SPANO Roberto, TOMELLERI, DEGOLA, PACINI, MASCARO, RIGGIO, LOTTI

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti affinchè nel quadro del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato venga assicurato per la linea appenninica pontremolese l'integrale finanziamento delle opere definite dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, e la cui realizzazione ha già avuto parziale inizio nel 1984, e affinchè nel piano poliennale delle Ferrovie dello Stato venga inserito, in posizione prioritaria, il raddoppio e potenziamento dell'intera linea citata con la prosecuzione Parma-Suzzara-Mantova-Verona ».

(0/1028/4/8-Tab. 10)
COLOMBO Vittorino (V.), SPANO Roberto, TOMELLERI, DEGOLA, PACINI, MASCARO, RIGGIO, LOTTI

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo a procedere, nel corso dell'esercizio finanziario 1985, alla risoluzione consensuale dei rapporti di concessione delle ferrovie Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara e a disporre affinchè le linee citate siano gestite direttamente dallo Stato mediante commissari governativi nominati dal Ministro dei trasporti fino alla data del trasferimento all'azienda delle Ferrovie dello Stato ».

(0/1028/5/8-Tab. 10)
COLOMBO Vittorino (V.), SPANO Roberto, TOMELLERI, DEGOLA, PACINI, MASCARO, RIGGIO, LOTTI

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vittorino Colombo per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Desidero fare due premesse. La prima è che il nostro Gruppo ritiene che la discussione del disegno di legge finanziaria qui al Senato non possa essere un rito ripetitivo — questo vale per il bilancio che stiamo discutendo, ma anche in generale — rispetto alla discussione avvenuta alla Camera dei deputati.

Siamo interessati, come lo è la maggioranza, al fatto che si rispettino i termini e non si vada all'esercizio provvisorio, ma tengo a dichiarare, come faremo in altre sedi in questi giorni, che non subordiniamo i contenuti al rispetto dei termini. Può darsi che le modifiche che chiediamo comporteranno uno slittamento dei termini; sarebbe meglio, certo, che esse avvenissero nel rispetto di questi. Per noi però vi sono problemi importanti nel disegno di legge finanziaria e la questione dei termini non è il solo aspetto.

Siamo orientati qui al Senato a porre in luce tre ordini di questioni: il problema delle entrate, partendo dalla riforma IRPEF, dall'approvazione del disegno di legge Visentini ed eventualmente dall'approvazione del condono, senza di che la legge finanziaria non sarebbe credibile; un problema di necessaria dilatazione degli investimenti ed è questione che riguarda la discussione che stiamo facendo; infine un problema riguardante il sistema delle autonomie locali, avente anch'esso attinenza alla tabella dei trasporti. È quindi in questo quadro che il Gruppo comunista si muove al Senato.

La seconda premessa è che noi, che siamo una forza di opposizione, abbiamo tuttavia un atteggiamento che guarda al merito delle questioni. Quindi in alcuni casi, quando è nostra opinione che il Governo compia atti negativi o gravemente negativi, la nostra opposizione diventa parallelamente aspra; quando il Governo compie atti che noi giudichiamo positivi o comunque abbiano elementi positivi, la nostra opposizione diventa molto aperta, fino al punto che in questa Commissione si è visto che non abbiamo esitazione a votare disegni di legge del Governo, come quello ad esempio sul piano generale dei trasporti o quello riguardante gli aeroporti.

In questo nostro atteggiamento che guarda al merito delle questioni, pur essendo noi qui portati a votare contro la tabella di bilancio data la nostra posizione generale sul disegno di legge finanziaria, non abbiamo alcuna difficoltà a dire che consideriamo l'atteggiamento del Ministro dei trasporti, quindi la condotta del suo Dicastero, contrassegnata da segnali che giudichiamo positivi. Il quadro della politica dei trasporti presenta luci e ombre, ma vi è stato un atteggiamento positivo del Ministro, anche di apertura al dialogo nei confronti dell'opposizione, dei sindacati, delle forze sociali, e soprattutto costruttivo rispetto allo scioglimento di alcuni nodi, e di ciò diamo atto al ministro Signorile in questo dibattito.

Venendo al merito delle questioni che la tabella pone, come diceva il senatore Vittorino Colombo, certo al primo posto — inizio con il trattare gli aspetti positivi per poi venire ai problemi aperti — è l'avvio dell'elaborazione del piano generale dei trasporti. Sono d'accordo con il relatore quando chiede che la Commissione riceva qualche informazione sull'andamento dei lavori, desidero però ribadire che il Gruppo comunista è per un'attuazione puntuale della legge. Noi sappiamo, perchè abbiamo sentito dichiarazioni in tal senso, che il Ministro è di questo avviso e non abbiamo dubbi che anche qui, in sede di replica, darà questa assicurazione, questa garanzia come sua autonoma decisione, ma vogliamo comunque ribadire che i termini devono essere rispettati.

Sappiamo che si è aperto un dibattito su questo punto; sappiamo che vi è in Italia chi sostiene che sarebbe bene che si prendesse più tempo, per arrivare ad un piano dei trasporti meglio definito anche dal punto di vista dei modelli econometrici. Però noi riteniamo che ciò che ora serve avere è un quadro di riferimento agile, tanto più che si tratta di un processo che viene aggiornato via via, sulle grandi scelte pubbliche e private, perchè se non si fa questo le cose continueranno ad andare nel modo attuale. Quindi per questo motivo siamo per un piano agile, snello, che fissi delle opzioni fondamentali, e siamo perchè i termini ven-

gano rispettati. Diamo atto al Ministro di aver operato in questo senso corrispondendo, fino a questo momento, alle attese che erano in noi quando approvammo il disegno di legge.

Un secondo punto positivo — l'ha sottolineato il senatore Colombo, ma voglio metterlo in rilievo — è la mole di finanziamenti che viene indicata nel disegno di legge finanziaria per il piano integrativo delle ferrovie dello Stato. Come dirò più avanti, ciò pone anche un risvolto negativo inquietante ed è un aspetto sul quale dobbiamo soffermare la nostra attenzione.

Ma intanto voglio sottolineare il fatto che questo piano, che ha avuto un *iter* molto travagliato, ha una copertura che assicura la realizzazione integrale delle opere. È questo un fatto di grande rilievo: è un grande sforzo di investimenti in un settore nevralgico; è una questione di cui apprezziamo tutta la rilevanza, anche se concordiamo con la richiesta avanzata dal senatore Colombo di avere delle relazioni di aggiornamento sullo stato di attuazione del piano. Alla questione del piano integrativo vorrei connettere il problema dei « rami secchi ». Non vorrei, anche perchè ho sentito avanzare certe proposte, che facessimo una cosa con una mano ed il contrario con l'altra. Abbiamo sempre detto e ribadiamo che non c'è un solo chilometro di linea che sia intangibile. Tuttavia l'atteggiamento nei confronti del sistema ferroviario, così come di qualunque altro sistema di trasporto, può portare a un taglio, all'ammodernamento o alla nuova costruzione. Finora per le ferrovie si è parlato soltanto di tagli. La decisione di tagliare, ammodernare o potenziare e costruire non deve dipendere però dalla valutazione degli attuali coefficienti di esercizio, perchè in tal modo si creerebbe una spirale viziosa. Infatti, in alcuni casi, le ferrovie presentano coefficienti di esercizio molto bassi a causa delle condizioni di trasporto e questo fatto porterrebbe naturalmente al taglio; ma su questa strada andremmo a sopprimere tutto. Noi pensiamo invece che il problema dei cosiddetti rami secchi non debba essere isolato: deve essere visto nel contesto del piano integrativo e di quello poliennale. Aggiungo che il piano generale dei trasporti dovrebbe essere correlato con il piano decennale della viabilità e con il progetto di cabotaggio. Occorre dunque vedere quale piano regolatore delle ferrovie si può disegnare per gli anni futuri e, sulla base di tale piano, si potranno individuare i tratti da chiudere e quelli da sviluppare. Siamo contrari ad un taglio dei rami secchi che prenda atto meramente dello stato attuale della rete. Peraltro su questo punto c'è una convergenza storica della nostra Commissione ed è bene riaffermarla in questa sede.

I ritardi del piano integrativo hanno portato alla definizione di un piano-ponte per il materiale rotabile, visto che esiste un *gap* tra la fine del piano integrativo e l'inizio del piano poliennale, per quello che riguarda appunto il materiale rotabile. Siamo stati tra i primi a chiedere che si varasse un piano-ponte e riteniamo positivo che vi sia un accantonamento nel disegno di legge finanziaria. Abbiamo qualche dubbio però circa l'adeguatezza della cifra stanziata.

L'importante è che si sia arrivati con una iniziativa attiva da parte del Ministro, che ha trovato il riscontro tra le forze parlamentari, a definire un testo di riforma delle ferrovie dello Stato che speriamo possa superare presto l'esame della Commissione affari costituzionali, presso la quale si è sempre arenata questa riforma.

Riteniamo questo strumento importante e confermiamo la nostra collaborazione per sciogliere tale nodo vitale.

Una valutazione positiva dobbiamo fare pure in merito al disegno di legge, che abbiamo citato prima, relativo agli aeroporti di Roma e di Milano; mettiamo pure all'attivo della politica dei trasporti — anche del Ministro, ma vorrei evidenziare la collaborazione tra Governo e opposizione, nell'interesse del paese — l'autoregolamentazione degli scioperi che è stata recentemente definita e che ha già avuto risultati concreti.

Infine riserviamo un'attenzione particolare all'idea che il Ministro continua ad avanzare di un rapporto con le amministrazioni locali per i progetti mirati sulle aree me-

tropolitane. È questo un metodo corretto per affrontare un problema molto grave.

Queste sono le cose che mettiamo all'attivo dell'iniziativa del Ministro, ma anche all'attivo della collaborazione che si è instaurata tra Governo e Parlamento, tra maggioranza e opposizione. Vi è poi una serie di problemi sui quali vorrei richiamare l'attenzione del Ministro. Di un primo aspetto ha già parlato il senatore Colombo in termini che mi trovano concorde solo in parte. Si tratta del trasporto urbano e regionale: la questione del fondo trasporti. Voglio ricordare che questa legge, con i suoi limiti e difetti, aveva una logica di programmazione. Lo Stato interveniva per garantire un più sicuro e adeguato ripiano dei disavanzi di esercizio. Interveniva con un grosso fondo di investimento dedicato non solo al materiale rotabile, ma anche agli impianti fissi. In cambio lo stesso Stato chiedeva alle Regioni, ai comuni e alle aziende di agire per riequilibrare, nell'arco di cinque anni, i conti economici, nel senso di ridurre i disavanzi, operando anche con aumenti tariffari, quando fosse stato necessario, ma soprattutto con un sostanziale abbattimento dei costi. Ciò è possibile: basta pensare alla bassa produttività di molte aziende, alle condizioni di disordine gestionale, ma anche al fatto che le condizioni generali di trasporto potrebbero realizzare incrementi di produttività. Il fondo individuava anche una risorsa comune, per investimenti intermodali, cioè volti non solo ad un tipo di trasporto. La verità è che questa legge si è spezzettata nel corso degli anni: vi sono state inadempienze, da parte del Governo e delle Regioni, molto gravi; interpretazioni molto particolari e corporative da parte di aziende e comuni. Il risultato è che il fondo previsto dalla legge dal 1978 al 1981 si è ridotto in termini reali; per quanto riguarda il ripiano non si è avuto quell'automatismo che la legge prevedeva, non ci sono stati i tagli dei costi e sono rimasti gli squilibri nei conti aziendali; le Regioni hanno tardato ad attivare il fondo investimenti e non sono state in grado di gestirlo attivamente. Questa legge è diventata un provvedimento di finanziamento e non di programmazione.

La cosa che noi chiediamo è che si faccia uno sforzo per farla continuare, ma anche per riportarla sul terreno di una legge di programmazione. Purtroppo nel disegno di legge finanziaria non vediamo alcuna somma stanziata per il 1986 e il 1987; leggendo « finanziaria 1985 » sembra che il fondo investimenti abbia finito il ciclo. Abbiamo invece un problema di rifinanziamento del fondo investimenti e di riconduzione, anche nella gestione del rapporto con le Regioni, della legge ai suoi criteri ispiratori, perchè siamo convinti che il salto di produttività può essere molto grande, può riequilibrare i conti economici e migliorare la qualità del servizio ed è uno sforzo a cui bisogna chiamare le aziende, i comuni e le Regioni. Il collega Lotti presenterà poi anche degli emendamenti che vanno in questa direzione, ma ho voluto chiarire in questo momento il nostro pensiero.

A questo problema si collegano due altre questioni: una relativa alle ferrovie in concessione, che si raccordano anche con il sistema ferroviario, in quanto alcune di esse sono di interesse urbano e metropolitano; l'altra è quella della legge sulle linee metropolitane. Tendenzialmente saremmo per un fondo trasporti che conglobasse l'insieme delle voci, che desse la possibilità di una gestione (variano da regione a regione) di tutte le risorse finanziarie destinate per lo sviluppo degli investimenti nei trasporti. Comunque, sulle ferrovie in concessione discuteremo appena la legge ci perverrà, considerando sempre aperta la questione delle linee metropolitane, sulla quale vorremmo conoscere meglio i propositi del Ministro.

Un problema cruciale, che rimane aperto da tempo, e molto serio è quello della motorizzazione civile. Intendiamo ribadire qui con forza la nostra idea che debba cessare la duplicazione costituita da ACI e Motorizzazione civile. Tutto ciò è fonte di sprechi per cui il sistema informativo, le migliori procedure, tutto ciò che serve ad accelerare il servizio ci sta bene, ma questo problema va risolto mettendo fino ad un doppione che costa molto allo Stato e costa agli utenti.

La linea che noi abbiamo indicato e che ribadiamo qui è quella di arrivare all'unifi-

cazione dei servizi di motorizzazione in un'azienda gestionale che abbia carattere pubblico, riconducendo l'ACI alla sua funzione di lega volontaria degli automobilisti; un'azienda pubblica staccata dal Ministero sul modello delle ferrovie dello Stato. La questione della motorizzazione si collega anche a quella dell'autotrasporto. Pensiamo che a questo punto si debba fare un grande sforzo per far fare un salto di qualità all'autotrasporto; non si tratta più soltanto di attuare la legge 6 giugno 1974, n. 298, di tener conto delle rivendicazioni legittime degli autotrasportatori, ma di adattare l'autotrasporto ad un sistema integrato e intermodale, come quello che il piano generale dei trasporti deve definire. Tocco qui la questione delicatissima del trasporto combinato: abbiamo bisogno di un grosso salto in avanti dal tipo di trasporto attuale. Sappiamo che nascono molti problemi, quale per esempio il timore dei piccoli trasportatori di essere fagocitati e distrutti. Siamo convinti che li dobbiamo salvaguardare perchè non siamo dell'idea che se passare al trasporto combinato è un'operazione produttiva e razionale questa vada fatta, anche se rimangono 50 mila persone senza lavoro. Il problema per noi è risolvere e governare questo processo. Siamo convinti — non entro qui nel merito — che vi sono degli atti di Governo nel settore che possono facilitare una trasformazione consensuale; siamo convinti che questo sia possibile anche facendo leva sull'associazionismo, ma riteniamo che questo sia uno dei problemi che il Ministro deve affrontare.

Un'altra questione, che il piano generale dei trasporti può contribuire a sciogliere ma che rimane lì da troppo tempo e sulla quale è necessario ormai concentrare l'attenzione, è quella dei centri intermodali. La conferenza nazionale dei trasporti parlò di 15 centri intermodali: molti si sono candidati ad essere centri intermodali, più di 15; ci sono situazioni in sospeso; ci sono interporti che funzionano, tipo quello di Rivalta Scrivia, eccetera. Immagino che il piano generale dei trasporti indicherà quali sono i centri intermodali, ma accanto a questo probabilmente dovremo predisporre uno strumento legislativo, perchè abbiamo il problema di come si interviene. Sollecitiamo così il Ministro a procedere su questo terreno.

Un altro problema aperto — mi ricollego qui ad una serie di considerazioni che faceva il relatore — riguarda la gestione ferroviaria. Ho detto prima con quanto favore accogliamo i finanziamenti cospicui per il piano integrativo; che siamo favorevoli al piano-ponte e che anzi lo vorremmo più cospicuo finanziariamente; l'interesse che abbiamo per la attuazione della riforma delle ferrovie dello Stato. Ma tutto questo non ci esime dal fare delle considerazioni critiche sulla gestione delle ferrovie dello Stato.

Certo, sono considerazioni critiche che trovano una difesa da parte delle ferrovie dello Stato nel discorso dell'azienda imprigionata in una corazza burocratica, in regolamenti sorpassati: i motivi che ci portano alla riforma ferroviaria. Non vorremmo che fosse questo sempre un alibi, perchè la storia delle ferrovie è penosa anche da questo punto di vista: gli investimenti che avvengono lungo un periodo interminabile di anni e alla fine non si capisce bene perchè sia stato speso questo denaro, risultato di uno sforzo che non è tangibile. Non voglio fare il discorso che le ferrovie italiane vanno più lente di tanti anni fa, perchè siamo d'accordo sul degrado, ma è aumentato anche il volume del traffico. Non c'è dubbio però che ci sono problemi gestionali molto acuti, prima di tutto nella spesa. Proprio perchè è grande la mole degli investimenti, proprio perchè andiamo verso la riforma, abbiamo bisogno di dare una sferzata al quadro ferroviario, anche attuando dei ringiovanimenti. Abbiamo bisogno di sviluppare una mentalità manageriale, accantonando la mentalità burocratica. In questo senso credo ci sia una grossa questione aperta, che non può aspettare tempi lunghi: richiede interventi coraggiosi perchè i dirigenti capaci siano promossi, al di là della *routine* di carriera, e quelli che hanno mostrato limiti non siano messi in una condizione di dirigere cose importanti. In termini di spesa e di gestione del movimento ci sono limiti seri nelle ferrovie dello Stato.

Infine, c'è la questione del trasporto aereo. Voglio qui sollevare intanto un proble-

ma. Il collega Vittorino Colombo ha parlato di una insufficienza, di limiti nell'azienda di assistenza al volo ed io concordo con lui. Vorrei però dire che questi limiti in parte derivano da come è nata l'azienda, dal tipo di consiglio di amministrazione che si è fatto ed anche da elementi organizzatori interni dell'azienda. Ma accanto a ciò i problemi dell'ANAV nascono anche da come purtroppo fummo costretti a fare (dico « fummo costretti » perchè fui anch'io tra i padri di questa riforma) la riforma dell'assistenza al volo.

Allora — i colleghi, almeno quelli che hanno vissuto questa esperienza, lo ricorderanno — quando si trattò di passare alla civilizzazione del servizio dell'assistenza al volo, sul modello di tutti i paesi avanzati, ci scontrammo nell'opposizione feroce dell'aviazione militare. Ero correlatore della legge, parlai con i comandanti d'Aviazione del tempo e mi trovai di fronte ad una resistenza che non aveva ragioni di funzionalità, ma altre ragioni. Giungemmo ad un compromesso che fu lo « spezzatino aereo ». Credo che siamo l'unico paese che invece di avere un sistema normale di controllo è civile, ed accanto al controllo civile un controllo militare, per cui quando per qualche motivo si entra in una fase di allarme (non dico la guerra che è la fase ultima), quel tratto di cielo, o tutto il cielo, diventa « rosso » e passa alla aviazione militare, ha un sistema per cui lo spazio è stato diviso in segmenti tra aviazione civile ed aviazione militare.

Questo conduce a condizioni che rendono difficile la situazione del volto e a volte ne minano la sicurezza stessa. Se si va a vedere perchè da noi c'è stato alto rischio di collisione — al di là degli incidenti, per fortuna pochi, c'è un rischio di collisione molto alto — si troverà che in questa intersezione c'è una ragione di fondo. Aggiungiamo che l'aviazione militare ha trasferito ciò che doveva trasferire all'ANAV lentamente e non ha ancora finito, e si comprenderà che c'è un motivo strutturale, tra l'altro anche con ripercussioni sull'industria nazionale che interviene in questo settore. Vi sono stati infatti ritardi nel commettere materiali che erano importanti e che avrebbero consentito all'industria, che tra l'altro in questo settore è fondamentalmente a partecipazione pubblica, di decollare sul mercato italiano anche per farsi più forte sul mercato internazionale.

Riteniamo quindi necessario che il Ministro si interessi in modo approfondito della gestione dell'ANAV, così come credo farà la nostra Commissione poichè abbiamo deciso di fare un'indagine, una sorta di verifica, valendoci dei nostri poteri di sindacato. Occorre a nostro avviso cominciare a riproporre il problema dello « spezzatino aereo » perchè ormai la riforma è avviata e certe questioni sono mature. Occorre agire comunque perchè si colmino dei vuoti di controllo nello spazio aereo molto pericolosi, ad esempio la copertura radar; vi sono poi centri che sono obsoleti, e che vanno rinnovati. Questo sforzo va fatto e, tra l'altro, avrebbe una ripercussione positiva sull'industria nazionale.

Sempre per quanto riguarda il trasporto aereo, accanto ai problemi di assistenza al volo cui diamo preminenza, diciamo che certo non ci si può fermare al disegno di legge per gli aeroporti di Linate e Torino. Abbiamo bisogno di avere finalmente il piano generale degli aeroporti, questione che si connette non solo a quella degli aeroporti minori, ma anche al sistema del controllo del volo, al fine di consentire un quadro organico e questo è uno degli impegni che il Governo e il Ministro devono assumere. Devo qui dire che ho sempre espresso riserve circa l'aviazione di terzo livello. Sono convinto che l'unica ragione che giustifica il terzo livello in Italia è l'inefficienza del sistema ferroviario, perchè quando si parla di distanze del terzo livello negli Stati Uniti, queste sono le distanze del secondo livello italiano. Abbiamo distanze così ridotte cioè distanze minori di quelle nazionali, che l'aviazione di terzo livello; sarà sempre meno conveniente, anche perchè la tendenza è quella dei grandi aerei, del risparmio di carburante, di certe tecnologie.

Il terzo livello ha degli spazi nella misura in cui le ferrovie non funzionano; i collegamenti che il servizio ferroviario potrebbe coprire meglio dell'aereo, o alla stessa

stregua dell'aereo senza problemi di nebbia, di pioggia, di gelo, non sono coperti ed allora sorge il terzo livello. Vogliamo però affermare che nell'aviazione non vi devono essere fiscalizzazioni dei costi; le tariffe aeree devono coprire i costi sia in termini di secondo livello, di aviazione commerciale, che in termini di terzo livello. Il contribuente cioè deve finanziare solo il trasporto ferroviario e terrestre regionale, riducendo ciò che mette di suo, perchè stiamo per ridurre il *deficit* ferroviario. Non siamo un paese in grado di finanziare anche il *deficit* del trasporto aereo.

Questa linea ci ha portato anche negli anni scorsi a sostenere lo sforzo dell'Alitalia che appunto ha agito per avere un equilibrio di bilancio, cosa di cui le abbiamo dato atto. Il fatto che l'Alitalia abbia mantenuto i limiti di bilancio è un merito della sua gestione. è un merito del suo amministratore delegato che noi non abbiamo esitato a riconoscere. Pur partendo da questo dato positivo, dobbiamo però ora rilevare alcuni limiti della gestione dell'Alitalia e ho constatato con piacere che il senatore Vittorino Colombo nella sua relazione ha svolto alcuni rilievi circa le carenze del settore *charter*. Conosco il ragionamento dell'amministratore delegato dell'Alitalia, il quale dice che in realtà l'Alitalia « charterizza » le linee pubbliche. Noi abbiamo cioè — egli dice — le linee commerciali: tali linee devono essere gestite in economia; stabilendo tanti concorrenti si andrebbe al *deficit* e quindi il contribuente dovrebbe pagare; preferiamo, pertanto, dare facilitazioni di volo all'interno degli aerei di linea.

Tale condotta ha un senso; però, a mio avviso, è stata portata avanti in modo esagerato. Il fatto che noi siamo scarsamente presenti nel trasporto *charter*, anche se tale tipo di trasporto ha segnato nel mondo, recentemente, una flessione significativa, ed il fatto che siamo anche scarsamente presenti nel trasporto merci riflettono dei limiti della gestione Alitalia. Non vorremmo che quanto detto suonasse come un incentivo per l'Alitalia a seguire una linea diversa da quella del pareggio del bilancio, perchè vogliamo che questa linea sia mantenuta; vorremmo però che essa fosse contemperata con una visione più dinamica in questo settore. D'altronde — forse l'Italia non si è resa conto di ciò, perchè il paese si accorge solo di quando le cose vanno male — noi abbiamo superato scogli non indifferenti, perchè abbiamo alle spalle il contratto del personale di terra che è stato forse il più faticoso, e di cui alcune conseguenze ancora si avvertono a Fiumicino; abbiamo chiuso il contratto dei piloti che anni fa suscitò una guerra ed abbiamo chiuso il contratto degli assistenti di volo e in alcuni casi senza un'ora di sciopero.

Questo è un punto importante della politica che siamo riusciti a fare con la convergenza significativa di alcune forze politiche comunque collocate. Il fatto di avere dato la possibilità all'Alitalia ed al sistema aereo di affrontare ora contratti che, tra l'altro, hanno una durata più lunga di prima, dà tempo per affrontare in modo costruttivo i problemi di un incremento della produttività e della copertura degli spazi che la politica dell'Alitalia finora ha lasciato. Questo è il nostro modo di giudicare le questioni che sono presenti discutendo la tabella dei trasporti e spiega anche che il voto contrario che daremo alla tabella è un voto che si inserisce in una posizione politica complessiva che riguarda il bilancio dello Stato, ma che contiene anche un riconoscimento e un'apertura per le convergenze positive che in questo campo si sono manifestate tra Governo ed opposizione, in particolare tra il Ministro dei trasporti e la opposizione.

SPANO Roberto. Desidero intervenire brevemente su un aspetto, in particolare, della politica dei trasporti, perchè credo che, contrariamente ad un ottimismo diffuso, sia necessario invece mettere l'accento sulle condizioni di crisi dello sviluppo del trasporto aereo nel nostro paese, proprio per le capacità di sviluppo ulteriore che esistono.

Quando saremo in presenza dello schema del piano generale dei trasporti avremo un quadro complessivo del sistema integrato e delle condizioni di efficienza e di competitività dei vari sistemi di trasporto; dunque

potremo svolgere questo discorso in modo più organico.

Se si raffrontano i dati di cui si dispone sul piano internazionale si nota che indubbiamente siamo in una fase di consistente ripresa del trasporto aereo (sia passeggeri che merci). Si parla di un incremento del 5 per cento nel 1983 e gli esperti fanno previsioni tra il 5 e l'8 per cento per quest'anno.

In Europa la ripresa del trasporto merci è molto più consistente rispetto a quella del trasporto passeggeri. Questo fatto comporta che il trasporto aereo nel nostro paese, nonostante il ritardo rispetto ad altri paesi come gli Stati Uniti d'America, va tendenzialmente ad attestarsi presso obiettivi di crescita quantitativa paragonabili a quelli di paesi più avanzati industrialmente.

Anche nel nostro paese, nel secondo semestre del 1983 in particolare, abbiamo avuto una consistente ripresa (intorno al 5 per cento) del trasporto aereo. Quindi, con una impostazione organica e complessiva non c'è dubbio che si possano intravvedere condizioni di prospettiva estremamente interessanti; anche perchè troppo spesso siamo trascinati dai ritardi e dagli errori di impostazione storici del sistema di trasporto nel nostro paese: prima le ferrovie, poi le strade, infine il trasporto aereo, che sembra un settore poco consistente. Per far questo però non possiamo procedere sull'onda delle « veline » dell'Italia. Bisogna basarsi invece su dati oggettivi che devono essere rilevati. Vi è una cortina nebbiosa sul panorama del sistema del trasporto aereo nel nostro paese che, a mio avviso, va sollevata in termini di efficienza, di economicità e di servizio all'utente. A questo proposito, qualche giorno fa, il Ministro è intervenuto su un giornale con riferimento alla sua volontà di definire un corrispettivo a favore degli utenti, dei viaggiatori, qualora i servizi ferroviari celeri superino un certo limite (un'ora) di ritardo. Al di là dello *scoop* giornalistico...

SIGNORILE, *ministro dei trasporti.* È un decreto che sto per firmare.

SPANO Roberto. In questo paesi, in cui c'è una tradizionale abitudine al disservizio, un Ministro che si proponga di far corrispondere in qualche misura il senso di responsabilità della collettività e della azienda che svolge il servizio al diritto dell'utente di godere di un servizio garantito fa notizia. Al di là di questo, la quantità di passeggeri trasportati è molto più rilevante nel trasporto ferroviario, ma non c'e dubbio che se trasferissimo questa esigenza di garantire un diritto — in termini elastici, naturalmente — ad un servizio come quello aereo, avremmo un bel problema. Noi parlamentari siamo tra i più sistematici utenti del trasporto aereo e non riusciamo ad arrivare una solta volta con ritardi tollerabili.

Questo discorso dell'efficienza del trasporto aereo ha molte componenti. La prima è rappresentata dalla capacità organizzativa; la seconda riguarda l'intreccio di responsabilità che c'è in questo sistema: l'esercizio aeroportuale, la capacità di manutenzione e di organizzazione del mezzo aereo, la disponibilità di efficienti strumenti per il decollo e per l'atterraggio. Ad esempio, nel triangolo industriale vi sono di frequente condizioni di nebbia: ebbene, l'aeroporto di Venezia dispone da tempo di strumentazione ILS. Questa strumentazione non può essere utilizzata in quanto non si procede nei tempi legittimi e giusti ad una puntuale verifica; ma non potrebbe essere comunque utilizzata perchè i piloti dell'Alitalia non possiedono la qualifica necessaria per decollare ed atterrare al di sotto di un certo metraggio di visibilità. Anche per questo all'aeroporto di Milano si debbono vedere aerei di altre compagnie atterrare e decollare, mentre i velivoli dell'Alitalia sono costretti a restare fermi.

Si deve perciò rilevare che l'immagine di efficienza dell'Alitalia non corrisponde al vero. Se le cose stanno come dico io, c'è una palese inefficienza, per esempio, nella riqualificazione dei piloti. È giusta la preoccupazione che i treni arrivino con un margine di ritardo tollerabile: ma la stessa cosa vale per gli altri tipi di trasporto. Mi ha colpito, alcuni mesi fa, il fatto che nella relazione sul bilancio delle ferrovie dello Stato si desse conto dei dati statistici relativi ai treni in ritardo; orbene, il Ministro dovrebbe farsi parte diligente per pubblicare analoghe

statistiche relative ai ritardi dei servizi di trasporto aereo, che a me sembrano più consistenti rispetto a quelli del trasporto su rotaia.

Peraltro, a livello internazionale, si sta verificando un fenomeno molto interessante che riguarderà il nostro paese; si tratta della cosiddetta dispersione del trasporto aereo non soltanto per quanto riguarda gli aereoporti maggiori, ma anche per quanto riguarda quelli medi e minori e, in particolare, dove è presente un'accentuazione del fenomeno turistico. Questo fatto pone l'esigenza di una articolazione nel trasporto aereo distribuita in maniera migliore sul territorio nazionale. Tra l'altro vi sono problemi anche in riferimento a direttive della Comunità economica europea, riguardanti servizi interregionali.

C'è infine il problema che riguarda i mezzi aerei. Il problema è maturo: anche nel nostro paese occorre realizzare un sistema di trasporti veloci e celeri. Sono, ad esempio, per una politica delle alte velocità del sistema ferroviario, anche se sono consapevole che i tempi richiesti, al di là della valutazione dei costi, sono considerevolmente lunghi. Diciamo mediamente di 10-15 anni. In alternativa, in questo periodo di tempo si possono assicurare dei trasporti veloci, tenuto conto che lo sviluppo del trasporto aereo è coerente con il fenomeno di terziarizzazione nel nostro paese come in altri paesi, andando verso l'esperienza del trasporto aereo del cosiddetto terzo livello. Questo va fatto non per ragioni campanilistiche, ma per serie ragioni di mercato, individuando il mezzo aereo più idoneo a soddisfare le esigenze di servizio.

La politica dei trasporti nel settore aereo va indirizzata con coraggio verso elementi di novità, che ci vengono consigliati anche dalla panoramica dei dati europei. I trasporti internazionali coprono il 50 per cento del traffico nel nostro paese; su circa quindici milioni di passeggeri dieci milioni sono serviti con voli *charter* organizzati prevalentemente da compagnie straniere. C'è spazio per una maggiore presenza italiana, interessante anche sotto il profilo economico, visto però in funzione di una precisa politica tariffaria. È chiaro che la politica delle tariffe deve essere finalizzata alla compensazione dei costi, ma il discorso deve essere fatto anche sui voli internazionali, non solo su quelli nazionali. Il costo del biglietto di andata e ritorno da Roma a Milano è quasi pari a quello del biglietto di andata e ritorno da Roma a Parigi. Tutto ciò non è possibile; occorre una politica più equilibrata.

Il trasporto aereo in Italia in questi anni è stato un po' una Cenerentola, mentre negli altri paesi europei sono avvenuti sconvolgimenti notevoli, non solo nella politica delle tariffe, ma in quella, ad esempio, riguardante la *deregulation*. Sono aspetti interessanti per un verso, ma preoccupanti per un altro; bisogna andare con i piedi di piombo, ma non si risolve tutto restando immobili. Sarà necessario perciò mettere a confronto le diverse idee e, soprattutto, che il Governo nel piano generale dei trasporti, nel momento in cui, delineati i diversi aspetti, lo sottoporrà all'esame del Parlamento, si faccia carico di configurare per il trasporto aereo un ruolo di effettiva integrazione rispetto agli altri sistemi di trasporto, lasciando così da parte l'idea che si tratti di un tipo di trasporto di *élite*, perchè tale più non è. In definitiva, se ci sono reali condizioni che impediscono lo sviluppo di questo settore, come una particolare configurazione geografica del nostro paese, lo si dica in modo chiaro; altrimenti vuol dire che ci troviamo in un ritardo di fase, però gli obiettivi di lungo periodo devono essere quelli degli altri paesi.

Mi attendo che il Governo, magari in altro momento, possa darci quegli elementi di chiarimento e anche di provocazione del dibattito in sede parlamentare che possano fare chiarezza sulla politica complessiva dei trasporti e sul trasporto aereo in particolare, come sistema integrato con gli altri sistemi. Sarebbe utile, inoltre, conoscere gli indirizzi che ci sono in merito ai mezzi di collegamento degli aeroporti con le città.

Ho voluto soffermarmi su questi aspetti perchè ritengo che siano stati piuttosto la-

sciati da parte nella politica dei trasporti, mentre meritano di essere esaminati e approfonditi.

LOTTI. Il collega Libertini con molta chiarezza è intervenuto già sulla politica dei trasporti e sarebbe una perdita di tempo ripetere quanto già prima illustrato. Volevo soltanto fare due brevi notazioni. La prima riguarda l'efficienza dei trasporti nel nostro paese e in particolare del trasporto ferroviario. Si parlava prima un po' con il sorriso sulle labbra dell'intervista che il Ministro ha concesso in questi giorni, preannunciando l'emissione di un decreto relativo al rimborso del biglietto ferroviario quando l'utenza del treno rapido realizzi più di un'ora di ritardo.

Questa giusta iniziativa è stata oggetto di una serie di riflessioni attente da parte dell'opinione pubblica, che ora conta sulla puntualità del servizio. Tenuto conto dei ritardi a cui siamo ormai purtroppo abituati, porsi l'obiettivo di rientrare nei 40 minuti con il ritardo massimo è già, tutto sommato, una buona cosa.

Al di là di queste battute iniziali, c'è veramente il problema di un recupero di efficienza. Ci sono delle linee che cronicamente da anni registrano ritardi che potrebbero essere tranquillanmente scritti negli orari ferroviari, per cui ci sono molti utenti che, non possedendo una sufficiente esperienza di talune linee, si fidano dell'orario ferroviario per poi rimanere regolarmente a piedi.

Per quanto riguarda il fondo nazionale dei trasporti, il collega Libertini ha già parlato delle nostre perplessità circa sia la sottostima delle spese per interventi riferiti alla gestione delle aziende, sia la sospensione degli effetti della legge 10 aprile 1981, n. 151, relativamente agli investimenti.

Anche il collega Vittorino Colombo ha introdotto alcuni elementi di perplessità in ordine alla gestione della legge e soprattutto all'incapacità delle stesse aziende di dare una corretta applicazione alla legge stessa. Da un verso abbiamo assistito alla creazione di una grossa mole di residui passivi per quanto concerne gli investimenti, per cui si è verificata la situazione assurda che accanto alla presenza di residui passivi abbiamo le aziende produttrici del mezzo di trasporto che sono in cassa integrazione; dall'altro verso abbiamo visto che molte aziende hanno contato sulla legge n. 151 solamente come un flusso di finanziamento volto a ripianare, senza programmare, la riorganizzazione dell'azienda anche ponendo mano ai disavanzi passati. Non c'è dubbio che c'è un problema di economicità di gestione delle pubbliche aziende che deve essere presente alla nostra attenzione, anche se in termini di redditività mi pare siano stati conseguiti, soprattutto in questi ultimi due anni, risultati apprezzabili. Basterebbe vedere i dati che la CISPEL, per conto delle aziende municipalizzate e pubbliche, ha pubblicato per renderci conto di come gli inviti che il ministro dei trasporti Signorile ha rivolto al sistema di trasporto pubblico siano stati raccolti e stiano già dando dei risultati.

Però noi non possiamo non considerare la particolare situazione in cui queste aziende spesso sono chiamate ad operare. Voglio fare un esempio; prima ricordavo al senatore Vittorino Colombo come molto spesso all'azienda pubblica si attribuiscono trasporti che producono passivi in quanto hanno funzione sociale e quindi interesse di carattere collettivo, ciò che non sempre consente una gestione tale da portare ad un pareggio del bilancio. Le aziende private, invece, quando registrano passivi se li vedono ripianati e vengono ad esse assegnate o le corse di linea o i servizi da turismo che generano un attivo della gestione aziendale.

Ora, signor Ministro, c'è un problema, che so che è stato recentemente posto alla sua attenzione, immagino da parte di tutte le aziende pubbliche di trasporto, cioè quello del noleggio. Occorre andare al superamento dell'attuale normativa — in ogni caso al superamento delle direttive che la Motorizzazione civile ha emanato — in base alla quale le aziende di trasporto pubblico non possono effettuare servizi fuori linea.

Le porto un esempio, quello della provincia di Mantova, ma potrei parlare di Como, di Lodi, del Consorzio dei trasporti di Modena, di Reggio Emilia, di Bologna. A Mantova abbiamo una potenzialità nell'azienda

dei trasporti pubblici che consente di far fronte, soprattutto la domenica e nei periodi estivi, ad una domanda di turismo sociale e di massa che è estremamente interessante e vivace. L'azienda pubblica però non può noleggiare il proprio automezzo e mettere a disposizione il proprio personale; ogni qualvolta ciò avviene, l'autobus viene fermato dalla polizia stradale e vengono elevate pesanti contravvenzioni, addirittura con menzione sulla patente degli autisti, perchè ciò non è consentito.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. C'è un parere del Consiglio di Stato molto vincolante e c'è una *ratio*: l'azienda di pubblico trasporto faccia l'azienda di trasporto pubblico e non si metta sul mercato. Detto questo, se vogliamo cambiare facciamolo, ma occorre una legge nuova perchè l'attuale non lo consente. Personalmente ho cercato di estenderla al massimo per quanto riguarda, ad esempio, le scuole.

LOTTI. Sono a conoscenza di questo suo impegno, signor Ministro.

Io ritengo che, a questo punto, se vogliamo fare un discorso corretto sulla economicità e sulla correttezza della gestione dei trasporti, soprattutto quando utilizziamo dei parametri per valutare la produttività di un'azienda pubblica rispetto ad un'azienda privata, dobbiamo tener conto delle funzioni assolutamente diverse cui le due tipologie di azienda corrispondono, per cui quella privata sta sul mercato con tutta una serie di possibilità di accesso anche ad una domanda di turismo di cui ho parlato prima, e quella pubblica cui l'accesso a questa domanda è precluso, con una serie di incidenze negative sulla gestione del bilancio. Facevo l'esempio della provincia in cui vivo (esempio che si può però estendere anche ad altre province), in cui si verifica l'assurdo che la popolazione mantovana, che pure sopporta attraverso la partecipazione degli enti locali il ripiano del disavanzo di gestione, non può utilizzare i mezzi pubblici per il turismo sociale e deve ricorrere, invece, all'autotrasportatore privato.

È una situazione che sappiamo benissimo essere determinata da una legge che alla sua base ha una motivazione di politica anche economica e aziendale di cui lei prima ha parlato, ma è mia opinione che questa situazione vada rivista — se pur con dei limiti ed alcune condizioni — nel senso di estendere questa possibilità di trasporto ed autonoleggio alle aziende pubbliche di trasporto, perchè diversamente impediremmo ad esse di utilizzare appieno il potenziale dei mezzi e di uomini di cui dispongono.

Per quanto riguarda invece più direttamente il fondo nazionale trasporti, ribadisco che esiste l'esigenza di una certezza, che non sia soltanto affidata all'impegno, certamente serio e che sono sicuro verrà rispettato, di ripianare i disavanzi delle gestioni 1982-1983 con lo stanziamento di 430 miliardi.

Vorremmo che questo impegno trovasse una sua collocazione nella legge finanziaria e non fosse solamente costituito da garanzie da parte del Ministro. C'è poi tutta la partita investimenti sulla quale sarà certamente interessante sentire, signor Ministro, cosa dirà in questa Commissione; in conseguenza a ciò valuteremo l'opportunità di presentare emendamenti.

Desidero fare un'ultima notazione. Già è stata rilevata la necessità che sul problema delle ferrovie in concessione si arrivi ad un esame, il più rapido possibile, del disegno di legge che il Ministro ha già presentato al Consiglio dei Ministri e che non so se sia già stato assegnato alla Commissione trasporti della Camera.

Noi saremo particolarmente attenti a queste proposte. Sappiamo con quanta tenacia lei, signor Ministro, si è battuto affinchè fosse superata una serie di ostacoli nel settore. Ci auguriamo, pertanto, che il Parlamento non perda altro tempo perchè è evidente che soltanto una risposta corretta può dare una corretta applicazione del disposto del disegno di legge finanziaria, là dove si parla del taglio, della soppressione dei cosiddetti rami secchi, perchè non vi è dubbio che un ramo ferroviario è « secco » nella misura in cui non viene utilizzato, non è più « secco » invece se viene inserito in un contesto di risistemazione, di nuovo assetto dei traspor-

ti. Quindi l'approvazione del disegno di legge sulle ferrovie concesse è certamente un elemento importante per poter definire con più completezza quali possono essere questi « rami secchi » sui quali intervenire.

MASCARO. Prendo, signor Ministro, brevemente la parola facendo ovviamente mia, ed aderendovi, la relazione del senatore Vittorino Colombo, per aggiungere qualche notazione particolare che riguarda soprattutto i problemi del Mezzogiorno d'Italia ed in particolare i problemi della Calabria in riferimento ad alcune questioni che voglio sottoporre alla sua cortese valutazione.

Nell'imminenza della legge sul Mezzogiorno, nell'imminenza dei provvedimenti speciali che il Governo si accinge ad adottare ancora una volta per la regione Calabria, credo che vada in questa sede sottolineata la rilevanza del problema dell'isolamento in cui ancora vive la mia regione ed in particolare la zona ionica di essa. Credo che qualunque sia il tipo di politica che si voglia svolgere nel Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare in Calabria, esso avrà poco senso se non si vince questo problema dell'isolamento che tutt'ora, paradossalmente, permane. In questa Commissione è stata sottolineata giustamente l'enormità, l'incongruenza, la rilevanza dei ritardi aerei, nell'ordine dei sessanta minuti sulle percorrenze previste dagli orari di esercizio dei vari settori, ma è bene che la Commissione tenga anche presente — soprattutto lo tenga presente l'onorevole Ministro — che vi sono zone strategiche rispetto ad un processo di sviluppo, per esempio della regione Calabria, ma in generale di tutta la zona ionica del Mezzogiorno d'Italia, che sono ancora ad undici ore di treno, o a cinque ore di aereo da Roma. Ad esempio, Sibari è molto più lontana da Roma che non Palermo o Milano, o qualunque altra capitale di Europa, e financo New York, perchè per andare da Sibari a Roma, fra il percorso stradale, l'avvicinamento all'aeroporto, il tempo di percorrenza del volo, l'atterraggio e l'arrivo nella capitale, dobbiamo impiegare cinque ore e mezzo. Ricordo anche che, nel contempo, antichi progetti iniziati decine di anni fa, sono tutt'ora *in itinere*, come ad esempio la ferrovia Paola-Cosenza.

Se non inseriamo queste iniziative tra gli interventi che il Ministero sta predisponendo, sia per quanto riguarda il piano generale integrativo, sia per quanto riguarda il piano poliennale e in prospettiva il piano dei trasporti, se non teniamo conto che in certe zone siamo ancora isolati sul piano stradale, ferroviario e marittimo, ogni seria politica di sviluppo sarà necessariamente frustrata. Credo che sia anche utile rilevare la contraddizione tra gli interventi che poniamo in essere in alcune zone. Mi riferisco, ad esempio, agli schemi idrici, opere ciclopiche, colossali, che avranno in quattro o cinque anni riflessi enormi sull'attività, sullo sviluppo, sui problemi di certe zone. Che senso ha irrigare 200.000 ettari di terreno se non si ha la possibilità di trasportare i prodotti nei mercati nazionali e internazionali?

Mi permetto di richiamare la cortese attenzione del Ministro su questo e su altri aspetti più marginali. Ad esempio, non sono adeguatamente studiati, a mio avviso, gli orari dei treni che vanno e vengono dal Sud. Anzi, sono studiati al contrario, in modo cioè da evitare le più elementari coincidenze; addirittura mi è stato detto che è difficile modificare tali orari. Sottolineo anche il fatto che si è verificato uno strano meccanismo per cui questo problema finisce per diventare di lana caprina, nel senso che le ferrovie dello Stato fanno continue indagini sull'indice di utenza nel Sud e rilevano proprio che l'utenza scende sempre più. Questo fatto giustifica, secondo alcuni, il mancato impegno nel mandare avanti i programmi di ammodernamento dei vettori e delle linee. Non si può però evidentemente continuare a distinguere tra « cittadini di serie A », che soffrono perchè i convogli sostano in una stazione sessanta minuti e per i ritardi aerei — non lo dico con spirito polemico —, e « cittadini di serie B » che si trovano in quest'altra più incresciosa situazione. Concludo dicendo che la zona ionica nel Mezzogiorno è quella indicata per lo sviluppo strategico. Le grandi trasformazioni si fanno proprio lì.

Infine quando si elaborano i programmi e i progetti sarebbe logico avvicinare il resto del paese che è isolato alle zone già servite. Mi pare strano che alcuni ammodernamenti partano da regioni come la Calabria per salire verso il Nord. Si parla di trasformazione delle linee (da trazione semplice a trazione elettrica): mi pare incongruente realizzare singoli tratti che, fine a se stessi, hanno poca importanza. Mi auguro che anche riguardo a questo aspetto, per noi molto importante, il Ministro possa dare un suo parere in sede di replica.

TOMELLERI. Avevo voglia di intervenire anch'io su questo tema, ma le cose dette dai colleghi e dal relatore mi esimono dall'entrare specificamente in argomento. Mi sono fatto però una convinzione: ricorreremo anche negli anni futuri a disquisizioni di questo genere, finchè non ci sarà il piano generale dei trasporti. Esso darà la possibilità di accostare i bilanci ad un piano che contempli le necessità. Il piano poi deve essere integrato; non possiamo lasciar fuori, ad esempio, le autostrade — voglio ribadirlo, signor Ministro, affinchè non arrivi un piano monco —. Stamattina si diceva chiaramente che i porti non possono essere considerati fine a se stessi: occorre una integrazione porto-rotaia, come c'è una integrazione porto-autostrada. Ma serve anche una integrazione aeroporto-autostrada, visto che si è parlato molto del terzo livello. Il trasporto funziona intelligentemente solo se c'è questa integrazione. Ritengo comunque — e su questo dissento da quanto ha detto il senatore Mascaro — che se non riusciamo a risolvere il problema delle arterie principali, sulle quali si può innestare tutto il resto, non possiamo fare un piano dei trasporti intelligente e risolutivo.

MASCARO. Per questo motivo ho firmato gli ordini del giorno: li ho fatti miei proprio in un'ottica di questo tipo.

TOMELLERI. Il senatore Mascaro ha detto in altra occasione che l'ordine del giorno relativo alla ferrovia Verona-Bologna è sostanzialmente un favore non soltanto ai cittadini bolognesi, ma anche a tutto il paese.

Dunque, solo il piano generale dei trasporti potrà dare risposta a tutti i problemi sollevati oggi. Il Gruppo della Democrazia cristiana darà il suo voto favorevole.

MASCARO. Chiedo scusa: voglio precisare che sono totalmente d'accordo con le valutazioni espresse dal collega, senatore Tomelleri.

LIBERTINI. Comunque non direi che la ferrovia Verona-Bologna è un favore al Sud, senatore Tomelleri.

PRESIDENTE. Riguardo all'aumento di stanziamento di circa 15.000 miliardi, che viene indicato come riferito a esigenze di revisione dei prezzi e di completamento delle opere, è possibile quantificare in che misura sia stato ripartito per le diverse voci? Sarebbe interessante anche verificare la effettiva economicità del meccanismo concessorio, cioè quali siano stati i vantaggi in termini di economicità, di tempi di realizzazione e anche di revisione prezzi. Dato il volume molto importante di queste opere, vorrei conoscere se parallelamente a questa esperienza sono state poste in atto delle verifiche per stabilire se la procedura scelta sia stata la più idonea.

La seconda domanda riguarda le proteste che sono giunte, relativamente alla modifica della copertura nel disegno di legge finanziaria intervenuta alla Camera dei deputati, circa la copertura al 100 per cento della spesa per gli autobus, che prima era prevista nella misura del 75 per cento. Vorrei chiedere se il Governo ha condiviso questa innovazione e le ragioni che hanno portato a questa decisione. Sarebbe utile, inoltre, conoscere quali sono le Regioni che non hanno utilizzato i fondi del piano autobus e se è possibile un eventuale trasferimento di risorse dalle Regioni che non le utilizzano a quelle che le utilizzano.

Ricollegandomi un attimo a quanto detto dal collega Tomelleri, non vorrei aggiungere scetticismo, ma ancora non si sa quando il

piano della grande viabilità verrà licenziato dal CIPE, che lo ha già a disposizione.

Si è parlato in questa sede di trasporto merci; il tasso di trasporto merci sulle autostrade è tale che non possiamo pensare di risolverlo con la creazione di una terza corsia. Non è per fare del campanilismo, perchè non è mia abitudine, ma il traffico sulla autostrada Milano-Venezia, pur essendoci la terza corsia, è tale che questa non è più una autostrada. Quando si fece il piano autostradale fu previsto un traffico merci pari al 16 per cento di quello nazionale; attualmente è del 42 per cento. Per non parlare del tratto Bologna-Firenze, che rischia addirittura dei crolli. Ritengo perciò che se l'ammodernamento delle ferrovie non sottrarrà volume di traffico merci al trasporto su gomma, il piano della viabilità allora dovrà porsi il problema di fare una distinzione tra il traffico merci pesante e il traffico veicolare. Ormai il trasporto stradale ha perso quella caratteristica di integrazione; in certe tratte i veicoli sono penalizzati non solo in termini di velocità, ma anche di sicurezza. Per questo chiedo al Ministro se non ritiene che questa connessione tra trasporto merci su strada e trasporto merci su ferrovia sia uno dei punti prioritari da chiarire.

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

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione sulla tabella 10 ed estensore designato del parere sul disegno di legge n. 1027*. Sarò molto rapido, anche perchè gli interventi mi è sembrato abbiano completato la mia esposizione, ma non abbiano delineato posizioni di dissenso. Ringrazio perciò gli intervenuti per aver toccato anche argomenti che nel corso della mia relazione non ho ricordato di citare.

Il collega Libertini, ad esempio, ha citato il codice della strada che senz'altro è un punto che deve trovare una sollecita conclusione. Sarei più prudente sul discorso della unificazione ACI-Motorizzazione civile, anche se non nascondo che problemi di razionalizzazione e soprattutto di non duplicazione dei servizi sicuramente si pongono. Sono d'accordo sulla sua interpretazione dei « rami secchi »; del resto con altre parole io stesso avevo detto che bisogna discernere con attenzione non solo valutando le situazioni attuali. Considero importante poi l'accenno — non lo avevo fatto esplicitamente, ma era nel discorso — al piano nazionale dei trasporti dopo il 1985: è evidente che non si può improvvisamente chiudere il discorso con il prossimo esercizio finanziario.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, prescindendo dalle « veline » dell'Alitalia che non mi toccano, devo dire che non sono entrato nel merito al di là del rilievo sullo equilibrio conseguito da parte del bilancio dell'Alitalia; anzi, per quanto riguarda i voli *charter*, insisto nel rilevare la carenza in un settore che, a mio giudizio, va invece affrontato, sia pure tenendo presente le valutazioni che il senatore Libertini ha riportato come parere dell'amministratore delegato dell'Alitalia. Ma anche tenendo conto di ciò, non si tratta di un settore in cui un paese come il nostro, per il quale il turismo rappresenta un aspetto importante, possa essere assente. Pur tenendo conto dell'indubbia regressione che si è registrata rispetto al *boom* di qualche anno fa nello svolgimento dei voli *charter*, resta ugualmente un ampio spazio, come pure sono del parere che resti un ampio spazio anche per il terzo livello.

Certo, non si tratta del terzo livello degli Stati Uniti d'America; comunque, quand'anche le ferrovie funzionassero meglio di ora o le autostrade fossero meno intasate, credo che questo spazio resterà ancora, sia per il traffico, sia per l'utilizzazione di aeroporti minori, che sono disseminati nella Penisola e che potrebbero essere utilizzati economicamente. Sono d'accordo sul fatto che il terzo livello non debba nascere assistito o finanziato, ma ritengo che sia opportuno fare qualcosa in questo settore.

Il senatore Lotti, parlando del noleggio, mi ha fatto venire in mente che c'è un settore — vi ha accennato anche il Ministro — che è quello dei servizi fuori linea, che forse ha bisogno non solo di una riconsiderazione, ma anche di una normativa. Per il trasporto scolare, per il trasporto lavoratori, addirittura per i taxi ed il noleggio da ri-

messa, ovviamente entro determinati limiti di carattere generale, non invadendo competenze altrui, potrebbe essere opportuna una valutazione in tal senso.

Non ho nulla da dire circa l'intervento del senatore Mascaro e neanche su quello del senatore Tomelleri, il quale ha citato il Brennero. Ho presentato a tal riguardo un ordine del giorno, perchè la soluzione del problema del valico del Brennero può essere un punto di riferimento estremamente importante per numerose decisioni. In tale ordine del giorno si auspica che il Governo si faccia promotore di intese internazionali poichè il problema non può essere superato diversamente. Mi sembra poi importante l'osservazione fatta dal presidente Padula, che penso possa integrarsi con l'ordine del giorno che chiedeva notizie sul piano integrativo, sulla quota revisione prezzi, ma anche una valutazione sull'istituto della concessione che in questo piano è stato largamente utilizzato.

Ritengo, in conclusione, che gli interventi abbiano concordato con la relazione da me presentata.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti.* Procederò cercando di dare le risposte, i chiarimenti, le precisazioni opportune, non secondo l'ordine degli interventi, ma secondo la qualità dei problemi, anche perchè — e di questo ringrazio la Commissione — il dibattito è stato molto costruttivo e le valutazioni ispirate alla collaborazione, anche quando improntate ad una giusta individuazione critica dei problemi. Spero, quindi, che questa discussione sulla tabella 10 anzichè essere puramente formale, consenta di fare ulteriori passi avanti per l'approfondimento dei temi che stiamo svolgendo. Ringrazio il relatore e la maggioranza ed altresì l'opposizione per le valutazioni che ha espresso e lo spirito con cui ha affrontati i vari problemi.

Per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, posso dire alla Commissione, e prendere su questo un preciso impegno, che il 14 mattina vi sarà la riunione del Comitato degli esperti per la discussione sul « piano zero » che si svilupperà il 14, il 15 e il 16; quindi tra il 18 ed il 20 credo si potrà riunire il Consiglio dei Ministri, presenti le Regioni, per la valutazione di quel piano. Immediatamente dopo, esso sarà trasmesso ai membri delle competenti Commissioni parlamentari. Non vi è per legge l'obbligo di trasmettere questo documento, ma vorrei arrivare alla discussione sul piano avendo dato ai membri delle Commissioni competenti il materiale occorrente.

Cos'è il « piano zero »? Non si tratta di una lettura critica, ma di un documento molto snello attraverso il quale viene sintetizzato un lavoro estremamente complesso ed analitico svolto in collaborazione con numerosi esperti e centri di ricerca. Non ho il conto preciso dei fondi spesi, credo che a tale piano abbiano lavorato contemporaneamente circa 800 persone, forse anche più se consideriamo i centri studi, i singoli esperti e le grandi strutture quali il CNR e l'Istat. C'è stato quindi un enorme lavoro di convergenza nella valutazione dei dati e nella loro elaborazione.

Il « piano zero », il primo passo cioè del piano generale dei trasporti, si basa su una programmazione che, invece di essere statica, ferma e fissata una volta per tutte, è dinamica e procede attraverso un sistema di decisioni: costituisce la verifica, la lettura diagrammatica del sistema dei trasporti ed introduce in tale lettura degli elementi per la ottimalizzazione dei movimenti merci, passeggeri, eccetera. Senza voler anticipare nulla, desidero assicurare che i tempi che ci eravamo prefissi, grazie agli sforzi compiuti da quanti hanno partecipato ai lavori, saranno rispettati e che la Commissione verrà messa in grado di esprimere giudizi di merito già sul primo punto preparatorio.

Il senatore Tomelleri nel corso del suo intervento ha posto l'accento sulla necessità di un maggiore raccordo tra i trasporti ferroviari, stradali, portuali e aeroportuali. Per quel che concerne i due grandi piani di spesa, quello autostradale e quello ferroviario, devo dire, con mia grande soddisfazione, che è già in atto una collaborazione reale tra l'ANAS, le Ferrovie e gli altri organismi interessati. È la prima volta che queste grandi aziende stanno lavorando non in termini autarchici, ma puntando piuttosto

sullo scambio di informazioni, dati e valutazioni. Lo stesso CIPE, al cui esame si trova il piano decennale, si sta rendendo conto che i tempi di lavoro sono molto più snelli se la discussione prende l'avvio dal risultato di più letture contestuali degli investimenti compiuti. L'ANAS, le ferrovie dello Stato, il Ministero e le altre strutture che operano nel settore hanno inoltre beneficiato in questo processo analitico di valutazione dell'aiuto fondamentale delle Regioni che, fin dal primo momento, hanno dato il loro contributo attraverso un'attiva presenza tecnica e politica. Posso dire che l'ottica di confronto con cui le varie aziende si sono mosse nell'elaborare i rispettivi programmi ha permesso di superare vecchie impostazioni. Ad esempio l'analisi che precedentemente veniva fatta sul cosiddetto recupero del traffico merci per ferrovia e che si fondava su una sorta di autarchia del sistema ferroviario merci rispetto a quello stradale si è rivelata ormai priva di fondamento. Non appena, infatti, abbiamo operato una verifica sulla qualità del traffico merci e sui tempi di scambio, ci siamo accorti che il problema si pone in termini completamente diversi e che determinate qualità di merci vengono trasportate su strada non per carenze di linea, ma a causa dei lunghi tempi di scambio. Nel momento in cui la strategia della movimentazione viene ad essere letta in questa maniera, il discorso cambia e la ferrovia in alcuni casi diventa sostitutiva della strada; anche se questo naturalmente non vuol dire che la strada verrà a perdere capacità concorrenziale, probabilmente anzi avverrà proprio il contrario. Noi stiamo in sostanza tentando di individuare una diversa distribuzione del traffico e soprattutto di determinare un sistema di intermodalità reale e a tale scopo abbiamo studiato attentamente quanto avviene in Svizzera, Germania ed Austria, i paesi cioè che hanno una economia trasportistica molto più complessa della nostra. Prima di decidere che è meglio puntare esclusivamente sulle ferrovie o che piuttosto è preferibile costruire nuove autostrade, dobbiamo individuare qual è il sistema venoso ed arterioso del traffico italiano e regolarci di conseguenza.

Un discorso a parte meriterebbe poi il problema, estremamente importante e complesso, degli interporti, tema che sarà affrontato in una sede più propria. Voglio intanto assicurarvi che anche in questo settore stiamo lavorando attivamente e che sarete parte decisiva già nella fase di determinazione delle scelte.

Per quanto concerne il codice di autoregolamentazione, pur senza voler assumere atteggiamenti trionfalistici, posso dire che esso ha funzionato — e sì che io sono ottimista — al di là delle mie speranze. Non è necessario che vi ricordi qual era in passato la situazione: oggi invece abbiamo scioperi dichiarati e revocati a catena. Per l'aeroporto di Fiumicino, estremamente « caldo », siamo riusciti, attraverso il sistema elementare della definizione di itinerari vertenziali, a stipulare i contratti più difficili del settore aereo senza che nessuno se ne accorgesse, come è giusto che sia, perchè in un paese civile queste cose debbono essere di normale amministrazione. Anche nelle ferrovie, dove pure abbiamo scioperi locali, la situazione è complessivamente sotto controllo. Non altrettanto invece posso dire per il personale di Civilavia che, oltretutto, non ha avuto a mio avviso alcuna ragione pratica per scioperare, dal momento che non siamo in fase contrattuale e che le varie rivendicazioni stavano trovando una definizione attraverso la collaborazione dei Ministeri del tesoro e della funzione pubblica. In questo caso forse si tratta di una forma di immaturità che, nella fase iniziale, bisogna in qualche modo scontare.

Se la Commissione lo riterrà opportuno — lo farò anzi senz'altro — vi trasmetterò una relazione su come il codice ha funzionato in questi mesi. Come certamente sapete, esiste un nucleo operativo, alla cui testa è stato messo un magistrato del lavoro, che interviene nei momenti cruciali per realizzare quelle forme di incontro che consentano di far sì che lo sciopero sia il momento finale di un confronto.

Entrando nel discorso delle varie modalità, inizio da quella su strada. Questa materia presenta diversi aspetti: il primo riguar-

da il fondo della legge n. 151 del 1981, che metto da parte.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, invece, siamo in una fase molto avanzata di razionalizzazione. Hanno ragione coloro che dicono che questo settore si trova in un momento di forte crisi nei confronti del mercato; ma è anche vero che rispetto alla situazione di mercato selvaggio che si è determinata qualche anno fa, grazie anche ai provvedimenti urgenti per il settore approvati e ad altre iniziative conseguenti che penso di far approvare dal Consiglio dei Ministri, si può dire che l'autotrasporto è in ripresa. Per esempio, c'è la legge sulla rottamazione che permette di utilizzare finalmente la normativa che la CEE aveva bloccato; inoltre con detta legge si ha la possibilità di rinnovare il parco macchine; il che in termini economici significa anche una maggiore produttività della singola azienda, visto che si procede a uno svecchiamento e dunque ad una contrazione dei mezzi che circolano con una conseguente maggiore sicurezza ed economicità complessiva delle vetture.

Il vero problema dell'autotrasporto consiste nel passaggio da una situazione di offerta che si è determinata in una fase nella quale c'era una illusione di espansione pressochè illimitata, ad una situazione come quella odierna che configura un processo di razionalizzazione mirante all'accorpamento del mercato. Il problema non è solo quello di prevedere ipotesi associative. Faccio un ragionamento diverso, anche se non contraddittorio: occorre prevedere ipotesi economiche da realizzare nelle aziende. Che queste siano consorziate, che siano cooperative, eccetera non mi interessa: il dato più importante deve essere la dimensione aziendale del settore dell'autotrasporto. Dobbiamo uscire dalla visione artigianale della gestione di questi servizi. Solo con lo sviluppo di questa iniziativa e con il coordinamento del trasporto ferroviario e stradale su bacini di traffico nei quali distribuire la domanda più importante riusciremo a risolvere un problema altrimenti irrisolvibile, riusciremo cioè a determinare una situazione positiva di mercato in un settore che altrimenti è destinato a vivere una crisi sociale permanente. Non è possibile continuare a reggere la concorrenzialità che si crea tra il « padroncino » di un'azienda e la grande impresa di trasporti. Questa conflittualità comporterebbe grandi rischi di sicurezza, una lotta senza quartiere sul mercato per sfruttare i prezzi più stracciati pur di ottenere la commessa, una situazione cioè opposta a quella che noi auspichiamo.

Dunque il ragionamento che si intreccia su questi tre punti (intermodalità, bacini di traffico e possibilità di determinare il passaggio ad una visione aziendale dell'impresa) configura una strategia della politica dell'autotrasporto di cui alcuni atti sono conseguenti. La legge sulla rottamazione è, per esempio, arrivata a questo: è un modo per avviare un processo di ammodernamento del parco veicoli e contemporaneamente di favorire l'aziendalizzazione dell'impresa che assume forme societarie diverse.

Talvolta il settore dell'autotrasporto è stato considerato marginale e secondario. Potrà esserlo per quanto riguarda gli investimenti pubblici, ma è fondamentale nel quadro della politica dei trasporti nel suo insieme. Pur considerando la quantità degli investimenti in campo ferroviario, dobbiamo ricordare che l'autotrasporto è la chiave di volta del trasporto merci. Pensare a questi due fatti separatamente, significa commettere errori già commessi in passato e che hanno prodotto effetti negativi prorompenti. Abbiamo sopportato situazioni pesantissime per non aver compreso questa esigenza di integrazione del sistema dei trasporti, nonchè la possibilità di ricaduta positiva per il sistema dell'autotrasporto. Anche su questo aspetto avremo presto occasione di svolgere discussioni specifiche, sulla base di provvedimenti legislativi che il Governo porta avanti.

Sempre rispetto al trasporto su strada, voglio fare un accenno alla legge 10 aprile 1981, n. 151. Condivido il ragionamento che è stato fatto: nel 1985 dobbiamo procedere — è un impegno già preso in altra sede che qui posso temporalizzare a febbraio — al rifinanziamento del fondo previsto dalla legge n. 151; ma vi presenterò anche una serie robusta di modifiche, da apportare alla leg-

ge stessa, volte a riadeguare il suo aspetto di programmazione. Ho indicato febbraio perchè vorrei avere un confronto ed un accordo preventivi con le Regioni. Non penso affatto ad un veto da parte di questi enti; tuttavia la legge deve essere gestita in gran parte dalla Regioni ed è bene che venga riorganizzata dopo un confronto con esse.

Il meccanismo della legge n. 151 è infernale; questa legge è diventata sostanzialmente di ripiano; aziende, Regioni e comuni che amministrano obiettivamente male o che sono in situazioni di assoluto degrado si trovano, non dico ad avere un premio, ma certo un sostegno. E per questo non escono fuori da tale situazione. Dunque il meccanismo deve essere diverso e noi stiamo lavorando in questa direzione. Però, nella presentazione della legge sulle ferrovie in concessione, per il rifinanziamento dei progetti mirati, cui accennava il senatore Libertini, sono partito dalla seguente valutazione: vi è una concentrazione della spesa della legge n. 151 in cinque aree metropolitane. Queste da sole assorbono poco meno del 70 per cento del finanziamento della legge.

A questo punto se non vogliamo soltanto fare operazioni di tipo finanziario, dobbiamo sapere che in queste cinque aree metropolitane, che presentano certe caratteristiche (Milano, Torino, Genova, Roma e Napoli), dobbiamo operare un sostanziale recupero del traffico passeggeri sulla modalità ferroviaria, nel senso integrato di metropolitane, ferrovia leggera di superficie, ferrovia ordinaria nel tratto interno delle aree metropolitane. La dilatazione di Roma ha fatto pensare ai punti di scambio della ferrovia interna alla città come ad un naturale sistema metropolitano; ovviamente per far questo, oltre alle opportune modifiche tecniche, dovrà essere aperta tutta una serie di stazioni che servano i quartieri periferici. D'altronde la rete metropolitana di Roma è stata pensata senza che si tenessero presenti determinati problemi; pensate che la linea A e la linea B non hanno neanche un punto di scambio con la rete ferroviaria, tanto che abbiamo un vero e proprio raddoppio dei costi. Quindi, pensando ad un progetto metropolitano integrato, attraverso la riorganizzazione di un servizio con la finalità esclusiva del traffico passeggeri, e spostando il traffico merci sui centri di scambio esterni (Orte, Pomezia, eccetera) risponderemmo ad uno dei problemi che pesa di più sulla finanza del trasporto pubblico romano e laziale in un modo finalmente concreto e visibile. In questa maniera il traffico passeggeri verrebbe trasferito equilibratamente sulla modalità su ferro, che incide in minor misura in termini di congestione e di inquinamento.

Per quanto riguarda Milano, Torino e Genova, siamo già alla firma degli atti di intesa: per Milano la convenzione è stata già firmata; per Torino è prevista per il 10 mattina, mentre per Genova è prevista per la metà di gennaio. Quando parlo di convenzione intendo quel sistema di intese tra Regioni, comuni, aziende di trasporto e ferrovie dello Stato che consentiranno di portare avanti questo lavoro in termini rapidi. Ho parlato di queste cose perché attraverso questi cinque centri riusciamo a dare, in sostanza, una risposta alle richieste che prima venivano avanzate. Innanzitutto non è stata fatta una lettura del risanamento delle ferrovie in concessione, anche se è chiaro che in questo non rientrano tutte le ferrovie in concessione. C'è sempre lo scartamento ridotto, ma il punto di scambio diventa razionale, perchè si crea una integrazione delle stazioni. È possibile così creare delle condizioni di traffico diverse.

Entrando in questa logica cerchiamo di dare a questo cancro del trasporto pubblico così pesante per le aree metropolitane — costa migliaia di miliardi — una risposta in termini di applicazione del concetto di integrazione delle modalità. Il soggetto è portato così a scegliere e, al tempo stesso, a poter operare secondo una selezione di convenienza. L'utente potrà in tal modo non essere più costretto a servirsi unicamente dell'autobus, ma potrà prendere, ad esempio, il treno-navetta, che passerà ad una frequenza di dieci minuti e poi la metropolitana. Non è un sogno, sono cose concrete, perchè oltre ad una reale convenienza hanno una grossa ricaduta in termini di assetto urbanistico.

Per rispondere a diverse questioni poste, il discorso della legge n. 151 va incontro alla riconduzione ad un unico fondo, magari articolato in diverse voci, in grado di consentire e garantire questo meccanismo di finanziamento dei nuovi processi. Infatti, nella legge sulle ferrovie in concessione si prevede proprio la utilizzazione graduale della legge n. 151 come una sorta di legge di programmazione complessiva del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, non sono molto favorevole all'ipotesi, che il senatore Libertini avanzava, di aziendalizzazione della Motorizzazione civile: credo molto di più alle direzioni che operano secondo autonomie funzionali, utilizzando in questo una disposizione della legge-quadro sull'impiego, che prevedeva i comparti proprio tenendo conto di specificità di carattere tecnico che possono riguardare determinati comparti dell'Amministrazione. Non è detto che l'Amministrazione dello Stato debba significare solo burocrazia; essa può essere anche tecnica. Circa la Motorizzazione civile, la mia ipotesi quindi — che potrò cambiare sulla base di indicazioni che il Parlamento mi vorrà dare — non è tanto quella di procedere secondo un sistema di aziendalizzazione, ma di autonomie funzionali. La verità è che le ferrovie dello Stato sono, sì, un'azienda, ma producono servizi; la Motorizzazione civile, Civilavia, producono servizi, ma gestiscono e controllano i termini complessivi di esecuzione di atti altrui.

Da questo punto di vista sono personalmente abbastanza perplesso sull'ipotesi dell'aziendalizzazione e sono invece più favorevole al discorso delle autonomie funzionali e di gestione che possono, naturalmente, anche comportare riforme; del resto la legge-quadro sul pubblico impiego privilegia la incentivazione specifica di quella professionalità che per questi comparti dell'amministrazione dello Stato è necessaria.

Per quanto riguarda poi il piano integrativo delle ferrovie, devo dire che considero il consistente stanziamento disposto dal disegno di legge finanziaria un grande fatto politico. Soltanto oggi, infatti, possiamo dire che il piano integrativo esiste. Le prestazioni integrate comportavano la necessità di una disponbilità ad una copertura completa e finchè non avevamo la disponibilità complessiva l'impresa non cominciava i lavori. Oggi abbiamo, dal punto di vista finanziario, una copertura completa per tutte le opere previste, in passato l'avevamo solo per alcune opere, quindi vi erano pezzi e strutture che rimanevano poi non utilizzati. Siamo pertanto di fronte ad una scelta significativa ed importante.

Voglio fornire alla Commissione alcune notizie. La prima è che con l'orario 1984-1985 siamo finalmente riusciti a far comprendere la necessità di quelli che in chiave tecnica vengono definiti « orari tesi », cioè gli orari reali, non quelli previsti, per fare in modo che vengano assorbiti eventuali ritardi e che sono indispensabili almeno sui tratti di maggiore percorrenza. Avremo quindi un quadro da cui risulterà un notevole recupero di tempi di percorrenza sui tratti principali. Occorre, inoltre, tenere conto del fatto che tale recupero potrebbe essere maggiore, ma che è reso più difficile dal fatto che le ferrovie sono un grosso cantiere per cui, per alcuni, anni dobbiamo prevedere che i recuperi di velocità che avremo su alcuni tratti verranno pagati da altre penalizzazioni: il percorso Roma-Napoli peggiorerà perchè i lavori stanno ormai procedendo e vengono pagati, la stessa cosa vale per la linea adriatica.

Desidero a tal proposito rispondere al senatore Mascaro. Considero un dovere quello di ricondurre il versante ionico della Calabria — che è una zona d'ombra nei trasporti — nella priorità degli investimenti in quanto, se non completiamo il collegamento, diventa improduttivo il discorso che noi facciamo del potenziamento della dorsale tirrenica e della dorsale adriatica. Sarà poi prevista tra breve la possibilità, su cui qualcuno ha ironizzato, di un rimborso del supplemento rapido per i servizi non prestati a causa di ritardi superiori all'ora: si tratta del tentativo di capovolgere una tendenza. Anzichè cioè ritenere le ferrovie una sorta di realtà che sopravvive, che tira avanti, si comincino a considerare non solo un servi-

zio sociale, ma anche una struttura economica vitale. Le scelte erano due: o si sceglieva la strada del ritardo minore però sempre giustificato, su cui non poteva aprirsi alcun contenzioso, o si « taglia la testa al toro » e, come avviene in Giappone — non inventiamo nulla — ed in altri paesi europei, chi non può utilizzare il servizio per mancata prestazione viene rimborsato. Nei prossimi giorni ci sarà la circolare applicativa ed avremo un piccolo segnale di inversione di tendenza. Non mi faccio certo grandi illusioni, però queste cose sono importanti, se non altro sul piano del rapporto tra l'utente e l'operatore dei servizi, senza contare che, nello stesso tempo, l'operatore dei servizi si sentirà più responsabilizzato ad ottenere un risultato positivo.

Sempre per quanto riguarda le ferrovie, la situazione della riforma dell'azienda, come del resto ha detto lo stesso senatore Libertini, è ad un buon punto e credo che prima delle prossime festività la riforma potrebbe essere varata. Il confronto con il sindacato e già avvenuto ed il sindacato, da questo punto di vista, ha espresso pareri sostanzialmente positivi. Certo, ciascuno vorrebbe tutto, ma tutto non si può dare.

Una delle cose che ho dovuto spiegare è che non si può chiedere ed ottenere di uscire fuori dal pubblico impiego, mantenendone però tutti i vantaggi. Questo non è possibile, è possibile invece che vi sia una salvaguardia delle caratteristiche del servizio pubblico. A tale scopo abbiamo anzi predisposto un testo che è piuttosto ragionevole e su cui c'è un'ampia convergenza delle forze politiche.

Sempre in tema di ferrovie, desidero assicurare al senatore Mascaro che farò fare un controllo sull'orario del Sud, anche se mi hanno già spiegato che sarà difficile modificarlo profondamente perchè le strutture sono quelle che sono.

Ringrazio poi il relatore per la lancia che ha spezzato a favore di una riqualificazione di quelli che, in modo improprio, sono definiti i treni di lusso. Che le ferrovie italiane debbano fornire un servizio per medie distanze ad un certo livello di *comfort* lo considero un fatto addirittura ovvio. Senza raggiungere i vertici del Giappone, possiamo fornire un servizio confortevole come avviene in Inghilterra, dove le ferrovie anche se non danno un servizio strepitoso sono però ad un livello civile.

Per quanto concerne il materiale rotabile, ne parlava già nel suo intervento il senatore Libertini, desidero ricordare che il potenziamento delle linee e del materiale rotabile è previsto dal disegno di legge finanziaria. Sarà così possibile attivare già dal 1985 la procedura di impegno. Voi sapete infatti che ora esiste un meccanismo in base a cui l'impegno precede la spesa effettiva e possiamo quindi spostare sul 1986, 1987 e 1988, se vogliamo fare un'ipotesi triennale, la spesa effettiva. Subito dopo la approvazione della « finanziaria », io conto di presentare al Consiglio dei Ministri il disegno di legge relativo e spero che il Parlamento — modificandolo se lo riterrà opportuno — lo approvi con rapidità. Ritengo infatti che la definizione di questo provvedimento si rivelerà utile all'intero sistema di produzione e di ricerca (non soltanto all'industria meccanica, quindi, ma a quella elettronica, chimica, eccetera) che, intorno al rilancio e al rinnovamento del sistema ferroviario, si sta ormai avviando.

In chiusura del mio intervento desidero soffermarmi più a lungo di quanto non sia avvenuto altre volte sul trasporto aereo. A questo proposito vorrei innanzitutto affrontare il problema dell'ANAV che indubbiamente fa lamentare ritardi, incertezze ed alcune inefficienze. Credo però che a questo punto si renda necessario prendere una decisione; ritengo infatti che l'ANAV vada riformata almeno per quanto concerne la sua organizzazione interna. Il Parlamento ha fatto di una struttura con un altissimo tasso di tecnicità e la cui componente direzionale è determinante dal momento che si tratta di servizi estremamente sofisticati, una struttura che viene governata come se fosse un'azienda economica di tipo tradizionale. Mi permetterò pertanto, magari attraverso una relazione sulla situazione dei servizi di controllo, di chiedere il conforto del Parlamento sulle valutazioni e sulle cose che

devono essere fatte. Sono d'accordo con il senatore Libertini quando afferma che l'attuale spezzettamento va risolto e credo che su questo punto specifico troveremo una disponibilità — che prima magari non c'era — nell'Aeronautica militare. Si potrà arrivare così, se non proprio a un comitato di coordinamento, ad un organismo che consenta comunque di superare l'attuale situazione assolutamente inefficace, dando al settore militare il primato per quel che riguarda gli aspetti strategici e di difesa e a quello civile il primato per l'esercizio di un servizio che è indispensabile in uno spazio aereo come il nostro. Questo era quanto mi premeva dire come premessa.

Passando ora al trasporto commerciale, argomento sul quale si è particolarmente soffermato il senatore Spano, vorrei sottolineare che ci stiamo avviando verso la definizione dell'assetto finale, per prima cosa perchè il piano dei trasporti ci obbliga a definire il sistema aeroportuale e, in secondo luogo, perchè ci troviamo in presenza di un sistema di liberalizzazione CEE che è ormai irreversibile. Possiamo difendere una sorta di autarchia per due, tre o quattro anni, e non so neanche se questo sarà possibile. Il processo di liberalizzazione, anche per la spinta fortissima che inglesi, olandesi ed anche altri tendono a dare, investe anche noi che dobbiamo pertanto adeguarci. Tanto per cominciare ritengo che il mercato del traffico aereo italiano non consenta più l'esistenza di compagnie con caratteristiche di concorrenzialità verticali e non vorrei che si ripetesse l'esperienza fallimentare, non per colpa di qualcuno ma del mercato, di Itavia. Da parte nostra possiamo garantire che il traffico tra Nord e Sud venga esercitato dalla compagnia di bandiera e che, sempre attraverso la compagnia di bandiera, avvenga il collegamento tra le varie Regioni e gli aeroporti intercontinentali di Fiumicino e di Malpensa, in modo da garantire a tutta l'Italia un'integrazione col traffico aereo internazionale.

Ho poi fatto svolgere delle indagini di mercato molto precise sul fenomeno dei voli *charter*, una realtà che non può e non deve essere valutata solamente nell'ottica di concorrenzialità diretta alle linee ordinarie. Il « charterismo » può essere gestito in modo da garantire a tutto un settore che opera, ad esempio, col turismo un raccordo con il mercato esterno senza che ciò debba avvenire tramite compagnie estere.

Ancora un discorso a parte possiamo fare per l'aziazione del terzo livello che, nel nostro caso, non è il terzo livello americano dei Jet e dei DC9, ma degli aerei a turboelica che vanno dai 20 ai 40 posti ed hanno quindi costi infinitamente minori e corrispondono ad una qualità e ad una domanda completamente diversa da quella che indicano la macchina o il treno; ciò consente di leggere il terzo livello non in chiave generica, ma di spazi interregionali ben definiti. Parlo in maniera molto chiara; a mio avviso gli spazi sono fondamentalmente tre: il Mezzogiorno continentale e insulare, il quadrante centro-nord orientale e quello centro-nord occidentale, aggiungendo che noi siamo obbligati dalla CEE ai voli frontalieri che rientrano perfettamente in una concezione del terzo livello e significano, per essere precisi, tratte inferiori ai 350-400 chilometri (traffico rapportato a un turboelica), significano tratte secondo aeroporti frontalieri e cioè che non abbiano caratteristiche intercontinentali; questo è un tipo di spazio reale sul quale posso dire di avere una situazione positiva da poter presentare alla Commissione e preciso che sarà una cosa del tutto commerciale, perchè chi si mette in questo campo deve valutare costi e ricavi; non si metta in testa di avere il contributo dello Stato. Diversa è la questione delle Regioni che si convenzionano con una certa compagnia (è il caso della Sicilia o del Veneto): sono affari loro, basta che non ce li facciamo ricadere addosso in qualche modo. Da questo punto di vista e visto in questa maniera, il terzo livello non solo esiste, ma è una realtà importante che ci consente di uscir fuori da una sorta di monopolio paralizzante da un lato e nello stesso tempo ci consente di dar vita a dei soggetti commercialmente vitali, anche se di dimensioni ridotte.

Credo di aver finito, scusatemi per avervi annoiato, però mi premeva darvi un resoconto sul lavoro che sta andando avanti con risultati abbastanza soddisfacenti.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno devo dire, signor Presidente, di essere d'accordo con tutti quelli che sono stati presentati perchè corrispondono agli intendimenti del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

I senatori Colombo Vittorino (V.), Spano Roberto, Tomelleri, Degola, Pacini, Mascaro, Riggio e Lotti hanno presentato cinque ordini del giorno. Essi sono stati già illustrati dal relatore, senatore Colombo Vittorino, nel corso del suo intervento.

Ne do nuovamente lettura:

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti ad adottare tutte le misure atte ad accelerare la realizzazione degli investimenti previsti dalla legge finanziaria e dal bilancio dello Stato in attuazione della legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successive integrazioni, e a trasmettere al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato con l'indicazione delle opere date in appalto e delle commesse di materiale rotabile assegnate sino alla data odierna, nonchè informazioni motivate sullo stato d'avanzamento dei lavori e sulle previste date di consegna ».

(0/1028/1/8-Tab. 10)

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata l'importanza dei problemi di riqualificazione e potenziamento della direttrice ferroviaria che, attraverso il valico del Brennero, collega la pianura padana con l'Italia centrale,

rilevato come a tal fine sia urgente la definizione della soluzione da adottare circa la galleria di valico, anche in relazione alla durata dei lavori di realizzazione,

impegna il Governo a promuovere tutte le iniziative idonee al raggiungimento di una rapida definizione mediante intesa tra gli Stati interessati e le relative aziende ferroviarie ».

(0/1028/2/8-Tab. 10)

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti affinchè, nel quadro delle priorità di cui al programma contenuto nel decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, e delle possibilità offerte dall'ulteriore finanziamento alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, disposto dalla legge finanziaria 1985, promuova l'accelerazione e l'intensificazione dei lavori di raddoppio e potenziamento dell'intera tratta ferroviaria Bologna-Verona, allo scopo di recuperare il lungo tempo perduto e pervenire quanto prima alla eliminazione della strozzatura costituita da questa tratta a binario unico sull'intero asse Amburgo-Reggio Calabria ».

(0/1028/3/8-Tab. 10)

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Ministro dei trasporti affinchè nel quadro del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato venga assicurato per la linea appenninica pontremolese l'integrale finanziamento delle opere definite dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, e la cui realizzazione ha già avuto parziale inizio nel 1984, e affinchè nel piano poliennale delle Ferrovie dello Stato venga inserito, in posizione prioritaria, il raddoppio e potenziamento dell'intera linea citata con la prosecuzione Parma-Suzzara-Mantova-Verona ».

(0/1028/4/8-Tab. 10)

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo a procedere, nel corso dell'esercizio finanziario 1985, alla risoluzione consensuale dei rapporti di concessione delle ferrovie Parma-Suzzara e Suz-

zara-Ferrara e a disporre affinchè le linee citate siano gestite direttamente dallo Stato mediante commissari governativi nominati dal Ministro dei trasporti fino alla data del trasferimento all'azienda delle Ferrovie dello Stato ».

(0/1028/5/8-Tab. 10)

SIGNORILE, *ministro dei trasporti.* Come ho già detto, accolgo gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

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

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

LOTTI. Esprimo il voto contrario del Gruppo comunista.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto resta conferito al senatore Vittorino Colombo (V.).

Non facendosi osservazioni, il seguito dell'esame del disegno di legge n. 1027 è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 19,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ANTONIO RODINÒ DI MIGLIONE