

N. 1971-A

Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1975

ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

(Tabella n. 10)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 1975

PRESIDENTE	<i>Pag.</i> 453, 459, 462 e <i>passim</i>
CAVALLI	471
GROSSI	463
MADERCHI	462, 467
MARTINELLI, <i>ministro dei trasporti</i>	461, 462, 466 e <i>passim</i>
PACINI	459
PISCITELLO	458, 465, 466 e <i>passim</i>
SGHERRI	459, 461, 462
SANTALCO, <i>relatore alla Commissione</i>	453, 458, 472
SANTONASTASO	471

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

C E B R E L L I, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975

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

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975 - Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ».

Prego il senatore Santalco di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A N T A L C O, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'intento di facilitare l'analisi critica della tabella n. 10, riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e l'appendice I concernente l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato per l'anno 1975, reputo opportuno illustrare, in sintetico riepilogo, le più importanti variazioni apportate alla

tabella in esame rispetto al precedente esercizio, sia per le spese in conto capitale che per le spese correnti, senza con ciò esimermi dal sottolineare via via alcuni « punti critici » emergenti dal suddetto stato di previsione che, a mio avviso, non possono essere lasciati senza riscontro. In altri termini, al di là di un arido elenco di cifre, occorrerà disporre di esaurienti e dettagliati elementi di cognizione sui principali problemi di competenza del Ministero dei trasporti, sulle prospettive e gli orientamenti futuri, nonché sulle eventuali difficoltà esistenti.

Vediamo, allora, innanzitutto — ed è il primo punto critico — come anche il bilancio del Ministero dei trasporti mantenga le prerogative di stretta rigidità proprie del bilancio statale, se è vero che su un totale di 271 miliardi e mezzo di spese previste per il 1975, escluse quelle per le Aziende autonome, ben 237, e cioè oltre l'86 per cento, sono destinate alla parte corrente, per il puro e semplice funzionamento del Dicastero, e per le altre spese non produttive, con un aumento, rispetto all'esercizio 1974, del trenta per cento, dovuto, però, sostanzialmente a sussidi e sovvenzioni.

Del tutto irrilevanti, invece, le variazioni percentuali sull'intera spesa per ciò che concerne il settore degli investimenti, anche se l'accantonamento di 36 miliardi per il conto capitale del Ministero dei trasporti riportato nel fondo globale del 1975 (come da tabella del Ministero del tesoro) dovrebbe determinare qualche modifica in sede di previsione definitiva.

Per quanto riguarda i « servizi generali », v'è da rilevare solo una notevole variazione in meno di oltre due miliardi nel titolo primo — categoria III, capitolo 1071 (personale in quiescenza) — dovuta al fatto che quasi tutte le somme sono state trasferite nel capitolo 4351 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

Veniamo ora all'esame dei dati di spesa più significativi, relativi alle singole direzioni generali del Ministero.

Circa la direzione generale della MCTC, la variazione di spesa in più rispetto al 1974 (oltre il 32 per cento) è determinata in larga

parte da sovvenzioni e contributi. E da dire, anzi, a questo proposito, che lo stanziamento di lire 140,5 miliardi previsto al capitolo 1652, è inferiore di 28 miliardi rispetto a quello a suo tempo richiesto al Tesoro e sembra, comunque, insufficiente a fronteggiare in modo adeguato le esigenze del settore nel corso dell'anno.

Un accenno particolare merita il capitolo 7274 (metropolitane). Infatti, dopo l'emanazione della legge 1042 del 1969, concernente l'erogazione di contributi per la costruzione di linee metropolitane (tale legge, come è noto, aveva autorizzato un impegno di spesa annua che, da un valore iniziale di 1,5 miliardi nel 1969, doveva aumentare gradualmente negli esercizi successivi, in modo da raggiungere nel 1976 l'impegno di 12 miliardi all'anno) e dopo la sospensione dell'erogazione dei relativi contributi a seguito del trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle competenze in materia, solo nel 1974 il Ministero del tesoro ha consentito a ripristinare, nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti, i limiti di impegno di spesa a suo tempo autorizzati (e cioè 9 miliardi per talune realizzazioni prioritarie (metropolitanità di Napoli, Roma, Milano e Torino) in conformità anche alle direttive impartite dal CIPE nel gennaio 1971.

Nel bilancio del 1975, il limite di impegno per le finalità di cui trattasi è stato aumentato di altri 1,5 miliardi, raggiungendo il valore di 10,5 miliardi.

Si è così potuta ripristinare la possibilità di assegnazione di contributi da parte del Ministero dei trasporti per le metropolitane di Napoli e Roma, i cui Comuni hanno già provveduto a perfezionare i progetti dei tronchi da realizzare e tali progetti, debitamente approvati dalle competenti regioni, sono ora all'esame del Ministero (è opportuno precisare che i contributi per la realizzazione dei tronchi di linea per le città di Milano e Torino sono già stati assegnati).

Proseguendo nell'esame del bilancio, non si può non rilevare la pensante situazione di *deficit* esistente nella gestione delle linee di navigazione sui laghi e sottolineare la necessità di urgenti provvidenze per la

navigazione interna. Nel settore del trasporto su strada è urgente emanare il regolamento di esecuzione della legge sull'autotrasporto nonchè avviare a soluzione l'annoso problema dei pesi e delle dimensioni degli autoveicoli industriali.

Particolare attenzione merita il problema degli organici della MCTC, specie di quelli degli uffici periferici.

Premesso, infatti, che le funzioni di carattere tecnico-operativo svolte dagli uffici della Motorizzazione presentano caratteri di attualità e richiedono una particolare preparazione da parte del personale che vi è addetto, occorre accelerare al massimo l'iter del disegno di legge concernente l'ampliamento dei ruoli organici della predetta direzione generale, sistemando, nel contempo, le strutture periferiche attualmente carenti dopo il passaggio alle Regioni delle direzioni compartimentali MCTC.

Circa il settore dell'aviazione civile, si rileva innanzitutto una situazione di sostanziale stasi del livello della spesa per gli investimenti, mentre per quanto concerne la spesa corrente si osserva, rispetto al 1974, una variazione in meno di circa il tre per cento per il personale in servizio (va detto però che, sui 140 miliardi stanziati dalla legge 825 del 1973 per gli aeroporti, cinque miliardi sono stati messi a disposizione per il pagamento di nuovo personale assunto a contratto per il periodo di tre anni); si registra inoltre l'aumento del 45 per cento per i trasferimenti ed una riduzione di circa tre miliardi (pari al 38 per cento) per l'acquisto di beni e servizi (capitoli 2064, 2065 e 2068): tale riduzione è dovuta essenzialmente al passaggio della gestione degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino alla società per gli aeroporti di Roma in base alla legge n. 775 del 1973, nonchè alle riduzioni apportate dal Tesoro per ragioni di carattere generale legate al contenimento della spesa pubblica.

Sulla legge n. 825 è opportuno fare qualche considerazione. Dei 140 miliardi assegnati al Ministero dei trasporti, 135 verranno utilizzati per interventi aeroportuali in senso stretto e cinque miliardi per oneri connessi, quali somme a disposizione, come già detto,

per il pagamento del nuovo personale contrattista.

In base a tale programma, sono stati stanziati 59 miliardi 720 milioni per 13 aeroporti del centro Nord (escluso Fiumicino) e 68 miliardi 210 milioni per altrettanti aeroporti del meridione e delle isole; altri 7 miliardi e 70 milioni verranno impiegati per spese tecniche.

Nel riparto dello stanziamento, considerando sia gli interventi di competenza del Ministero dei trasporti che quelli di competenza della difesa e tralasciando le spese per lievitazione dei prezzi, risulta che al centro nord spetterà il 47 per cento dello stanziamento, e al Sud ed alle isole il 53 per cento.

Va anche rilevato il ritardo, invero deprecabile, nell'accreditamento dei suddetti fondi, ritardo che rischia di compromettere la attuazione del programma di investimenti di cui alla citata legge n. 825.

Altri problemi relativi alla direzione generale dell'aviazione civile, e sui quali gradirei chiarimenti da parte dell'onorevole Ministro, sono quelli dell'organico, specie di quello tecnico, del tutto insufficiente in molti aeroporti, e del servizio antincendio.

Trattando dell'aviazione civile non si può non evidenziare il quasi cronico disservizio a causa dei ritardi e degli improvvisi scioperi spesso non preannunziati, che provocano gravi disagi e vivo malcontento. La necessità di convogliare il turismo nel nostro Paese, specie in questo particolare momento di crisi economica che attraversa l'Italia, dovrebbe consigliare a tutti, comprese le organizzazioni sindacali, maggiore prudenza.

Vorrei ora fare un accenno al settore di competenza della direzione generale del Coordinamento.

Per svariati motivi che vanno dalla mancata creazione del Consiglio superiore dei trasporti con cui la suddetta direzione generale doveva operare a stretto contatto, ad un organico formato dal solo direttore generale e con il personale utilizzato in forma precaria, la direzione generale del coordinamento trova notevole difficoltà di azione. Di qui la necessità di intraprendere opportune iniziative per una chiara identificazione

di competenze ed una dotazione adeguata di personale qualificato.

Occorre in pratica accertare se esiste la volontà politica di mettere il Ministero dei trasporti nelle condizioni di coordinare la politica dei trasporti nel nostro Paese. Il mutamento della denominazione del Ministero, da me proposto, e dal Parlamento approvato con la legge 14 agosto 1974, n. 377, relativa al programma di interventi straordinari per l'ammmodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria.

Vediamo ora il bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Circa le entrate correnti (Cat. I - vendita di beni o servizi cap. 101) registriamo un aumento dei prodotti del traffico (treni e navi traghetto) di circa il 50 per cento rispetto alle previsioni del 1974, incremento che in termini assoluti ammonta a 237,5 miliardi e che è dovuto principalmente ai recenti aumenti tariffari.

Notiamo anche un notevole incremento (oltre il 20 per cento) delle somme dovute dal Ministero del tesoro a titolo di compensazione finanziaria per oneri relativi agli obblighi di servizio pubblico (come è noto, infatti, il regolamento comunitario — decisione n. 1191 del 1969 — stabilisce che gli oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico siano a carico della collettività e non delle aziende ferroviarie).

Rilevantissima (circa 328 miliardi) è la variazione contenuta nel capitolo 149 (trasferimenti) riguardante le somme dovute dal Ministero del tesoro per la normalizzazione dei conti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, con riferimento al regolamento comunitario — decisione n. 1192 del 1969 — il quale sancisce che tutte le imposizioni fatte dallo Stato alle aziende ferroviarie vadano compensate.

Per quanto riguarda le spese correnti, rileviamo, tra l'altro, un notevole aumento per il personale rispetto al decorso esercizio.

Circa i rinnovi e gli ammortamenti, la cifra di 85 miliardi prevista per il 1974 è salita, per il 1975, a 220 miliardi, con un incremento, quindi, di 135 miliardi. È utile pre-

cisare al riguardo che il valore da ammortizzare è stato determinato sulla base della rivalutazione del patrimonio aziendale riferita alla data del 31 dicembre 1972 e aumentata degli incrementi patrimoniali realizzati nel 1973. Sulla base di tale criterio il valore dei beni ammortizzati ammonta a 9.460 miliardi.

Circa il disavanzo di gestione (quello complessivo è di circa 3.600 miliardi al 31 dicembre 1974), questo è stato valutato in 701 miliardi 313 milioni 573 mila lire, circa mezzo mezzo miliardo in meno rispetto al 1974. È da notare però che la differenza in meno è dovuta al fatto che il Tesoro si è accollato l'onere di oltre 200 miliardi, somme corrispondenti agli oneri per interessi e quote di capitale che sono a carico dell'Azienda per la copertura dei disavanzi di gestione.

Quanto agli impegni di spesa relativi ai diversi piani di interventi straordinari (III piano O, piano ponte, fondo di 2.000 miliardi di cui alla legge 377 del 1974), va osservato con compiacimento che, dopo un rallentamento nel corso degli ultimi anni, si sta procedendo con maggiore speditezza in vista della realizzazione di opere di notevole portata.

In aggiunta all'ultima rata di 125 miliardi del piano ponte, con apposita nota di variazione del Ministero del tesoro, al capitolo 516 nella categoria IX, pagina 91 del bilancio, verrà iscritta la somma di 260 miliardi, prevista per il 1975 dal programma di interventi straordinari approvato con la citata legge 377 del 1974. Al riguardo, va dato atto al Ministro dei trasporti, senatore Martinelli, di avere già trasmesso alle Camere il programma di interventi straordinari di 2.000 miliardi approvato dal CIPE.

A fronte delle realizzazioni in corso e delle necessità esistenti vi è tuttavia, come ho avuto modo di affermare in precedenza, l'urgente esigenza di avviare una politica coordinata del trasporto in assenza della quale, ogni politica nel settore resterà avventurosa, frammentaria, piena di duplicazioni. Una politica che, in altri termini, acceleri l'inversione di tendenza, già in atto, a favore di un rafforzamento del mezzo pub-

blico rispetto a quello privato e che, per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, pone l'esigenza di un adeguamento tecnologico onde accrescere la produttività del servizio.

Sarà pertanto necessario un concreto potenziamento sia nel settore dei viaggiatori che in quello delle merci, adottando le più evolute tecniche di trasporto combinato mediante la containerizzazione dei traffici e la creazione di idonei terminali terrestri e ferro-marittimi.

Ma, per attuare tutto questo, appare indispensabile una più ampia autonomia operativa delle Ferrovie dello Stato — su questa necessità mi soffermo ogni qual volta si discutano provvedimenti riguardanti le Ferrovie — che, superando ogni frantumazione di competenze tra i vari Dicasteri, consenta all'Azienda ferroviaria di esercitare lo auspicato coordinamento.

Essa, inoltre, dovrà essere messa in grado di condurre la gestione con criteri industriali, volti a coprire i costi, previa modifica dell'attuale, oneroso, regime in base al quale l'Azienda non può autonomamente adeguare le sue strutture, la sua rete, le sue attività, le sue tariffe alle mutevoli condizioni di ambiente e di concorrenza, nè può impostare i programmi senza dovere subire influenze dall'esterno. Tutto ciò, oltretutto, faciliterebbe l'operazione di risanamento del bilancio ferroviario, secondo i voti della CEE.

Un accenno alle ferrovie in concessione o a gestione governativa. Una parte rilevante di queste ferrovie svolge un importante ruolo nel campo dei trasporti regionali, in particolare, quelle al servizio dei maggiori centri urbani devono far fronte al gravoso problema del trasporto quotidiano casa-lavoro di cospicue masse di lavoratori e studenti.

La legge 2 agosto 1962, n. 1221, aveva previsto l'ammodernamento di tali ferrovie con contributi dello Stato, ma, purtroppo, l'esiguità delle somme stanziare, la lievitazione dei costi e la precaria situazione economica delle Aziende non hanno consentito di effettuare tutte le necessarie opere di manutenzione e rinnovamento.

Peraltro, poichè l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972,

n. 5, ha previsto che le linee ferroviarie in concessione e quelle in gestione commissariale governativa possono essere trasferite alle regioni in cui sono ubicate, appare opportuno — tenuto anche conto dell'utilità di una unificazione dei poteri e delle competenze in materia di trasporto di interesse regionale — procedere senza indugio al trasferimento alle regioni delle linee necessarie per lo sviluppo economico delle varie regioni. Occorre poi sostituire con altri modi di trasporto quelle linee che per la scarsità di traffico e per la mancanza di concrete previsioni di sviluppo non si ravvisino economicamente e socialmente utili.

Ovviamente le linee di trasporto in questione andrebbero preventivamente riclassate, allo scopo di riportarne il livello al necessario *standard* di sicurezza e *confort* dal quale si sono allontanate per i ritardi nei rinnovamenti, potenziando in particolare quelle che servono le grandi aree metropolitane.

Prima di concludere la mia relazione, signor Ministro e onorevoli colleghi, credo sia opportuno intrattenermi brevemente sullo Istituto nazionale trasporti (INT) e sulla Compagnia italiana turismo (CIT). La situazione deficitaria dell'INT è preoccupante e le condizioni di liquidità e di cassa sono particolarmente gravi. Al 30 giugno 1974 il *deficit* accumulato si aggirava attorno a 2.659 milioni, pari al 77 per cento del capitale sociale. Va rilevato che il deterioramento della gestione è prevalentemente dovuto all'onere rappresentato dal settore autotrasporti viaggiatori, servizi, questi, che sono stati imposti all'INT in periodi in cui essi stavano per essere abbandonati dai privati concessionari in via di fallimento, e che le Regioni non hanno ancora provveduto ad assumerseli in carico. Va indubbiamente apprezzata la recente azione del Ministero tendente a richiamare le Regioni interessate sulla necessità di trasferire ad altri gestori, prescelti dalle Regioni stesse, le autolinee in concessione rientranti nella loro competenza. Purtroppo, la sola Regione Campania, in data 1° novembre 1974, ha provveduto al trasferimento dei predetti servizi. C'è da augurarsi che altrettanto facciano le altre Regio-

ni. Non si può pretendere il trasferimento dei poteri senza addossarsi, poi le responsabilità e gli oneri che ne derivano.

P I S C I T E L L O. Lo Stato non può trasferire solamente gli oneri ma anche i mezzi per farvi fronte. Comunque, ne discuteremo dopo.

S A N T A L C O, *relatore alla Commissione*. D'accordo, ne discuteremo. Desidero ricordare, con l'occasione, che dal febbraio 1974 trovasi alla Camera dei deputati un disegno di legge, già approvato dalla nostra Commissione, relativo all'aumento della partecipazione azionaria delle Ferrovie dello Stato all'INT. Si tratta di un provvedimento in grado di dare respiro all'INT e di risolvere molti dei problemi che angustiano l'Istituto e che sono giustamente oggetto di critica.

E passiamo alla CIT. Anche per la Compagnia italiana turismo non si può non rilevare la gravità del *deficit*: il disavanzo globale ha superato i 1.288 milioni di lire. Tale situazione ha portato alla decisione della assemblea dei soci del 13 maggio 1974, in base alla quale si è provveduto all'assorbimento delle perdite cumulate al 31 dicembre 1973 ed alla ricostituzione del capitale sociale. Ciò ha comportato, a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato, un onere di 1.288 milioni.

Non è improbabile, anzi è quasi certo, che si imponga, ai sensi dell'articolo 2447 del codice civile, un nuovo reintegro del capitale sociale, alla luce del disavanzo del 1974, che si prevede dell'ordine di 1.300 milioni di lire.

Il continuo deteriorarsi della situazione della Compagnia preoccupa seriamente la Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, la quale incontra serie difficoltà sia per ripristinare l'equilibrio economico della società, sia per trovare una diversa collocazione della stessa nell'ambito degli organi pubblici (Ministero del turismo e dello spettacolo, Ministero delle partecipazioni statali, Ente nazionale per il turismo) più strettamente interessati, rispetto alle Ferrovie dello Stato, all'attività svolta dalla Compagnia.

Ritengo giusto esprimere un giudizio positivo sulla decisione dell'assemblea del 28 febbraio ultimo scorso, che ha modificato lo statuto sociale, sostituendo il pletorico Consiglio di amministrazione con un amministratore unico allo scopo di facilitare la ricerca di una soluzione atta ad interessare alle sorti della Compagnia altri Enti disposti ad assumere la posizione di azionista di maggioranza.

A questo punto, onorevoli colleghi, potrei chiedere se non fossi costretto a porre allo onorevole Ministro dei trasporti, soprattutto dopo il dibattito del 6 marzo scorso in Aula, al quale ha partecipato per il Governo il Ministro dei lavori pubblici, la domanda circa l'atteggiamento del Ministero dei trasporti in ordine alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario attraverso lo Stretto di Messina.

Non credo sia necessario sottolineare come lo stretto di Messina, malgrado la presenza di numerose navi-traghetto, sia private sia delle Ferrovie dello Stato, che fanno la spola tra le due sponde, rappresenti un diaframma fra il Continente e la Sicilia.

P I S C I T E L L O. Perché non raccomanda al Ministro di sopprimere le gestioni private?

S A N T A L C O, *relatore alla Commissione*. Non credo che occorra mettere in evidenza come una prolungata indecisione sul problema continua a pesare negativamente sulla città di Messina e sull'intera isola, e quanto sia ormai indispensabile uscire dagli equivoci, facendo conoscere il chiaro indirizzo politico del Governo.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in base alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, dopo l'IRI, a cui è assegnato il 51 per cento delle azioni, assieme all'ANAS, alle regioni ed agli enti locali, è interessata alla costituzione della società che dovrà provvedere allo studio, alla progettazione, alla costruzione ed all'esercizio del suddetto collegamento viario e ferroviario. È necessario, in ordine a tale problema, ed alla parte di competenza del Ministero dei trasporti, che

il Ministro faccia conoscere al Senato le sue determinazioni.

Null'altro mi resta da aggiungere, se non l'invito ai colleghi della Commissione di voler esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1975.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Santalco della sua relazione, chiara ed esauriente. Prima di dare la parola a chi intenda intervenire, invito gli eventuali presentatori di ordini del giorno a farli arrivare subito alla Presidenza.

Dichiaro aperta la discussione generale. La parola al senatore Pacini.

P A C I N I Dopo l'ampia e vivace relazione del collega Santalco, ritengo di dover fare un brevissimo intervento per richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su due problemi che interessano la Toscana in modo particolare, ed anche su un altro aspetto della vita dell'amministrazione del Ministero dei trasporti. Il primo problema è quello relativo alla direttissima Roma-Firenze, che è stata considerata come una opera che dovrebbe avere un valore positivo sia per l'economia nazionale che per quella locale, in quanto, riducendosi i tempi di percorrenza per i collegamenti fra l'Italia del centro-Sud ed il centro Europa, si dovrebbero favorire i movimenti sia di passeggeri che di merci. Allo stato attuale dei lavori della linea — mi riferisco in particolare a quello che sarà il percorso sul territorio fiorentino — si dovrebbe, signor Ministro, non interferire con il sistema ferroviario esistente che dovrebbe essere utilizzato per consentire più rapidi collegamenti soprattutto per i pendolari, in una più organica visione di tutto il sistema ferroviario che fa perno sul centro di Firenze.

Sembra opportuno sottolineare che la realizzazione della direttissima non dovrà contrastare con il piano regolatore generale di Firenze, onde salvaguardare i valori urbanistici ed ambientali.

Ma accanto ai problemi connessi alla direttissima, ritengo doveroso richiamare l'at-

tenzione dell'onorevole Ministro sulle altre linee ferroviarie, che assumono grande rilievo per lo sviluppo di zone significative della Toscana. Lei, signor Ministro, ha risposto cortesemente ad una mia interrogazione relativa al raddoppio della linea Pistoia-Viareggio. Voglio esprimerle il mio ringraziamento, ma devo, pure, in questa sede, far presente che tale risposta risente di un giudizio probabilmente dato a livello burocratico. La linea in questione attraversa un territorio che, negli ultimi anni, ha avuto un grosso sviluppo commerciale e industriale, e richiede quindi servizi più confacenti alla nuova situazione. Sono problemi che riguardano i pendolari, il trasporto di merci di notevoli dimensioni; problemi insomma, che mi inducono ad insistere presso di lei per una riconsiderazione dei problemi di tale linea e per il suo eventuale raddoppio.

Vorrei inoltre indurre l'onorevole Ministro ad una valutazione più attenta di un servizio che, secondo la mia opinione e la mia esperienza, è di grande utilità: mi riferisco al Centro di prove automobilistiche. È un'istituzione del Ministero dei trasporti che appare un po' marginale rispetto a tutti gli altri grandi problemi, ma che rappresenta invece un servizio svolto da un personale attento, appassionato, esperto, preparato e che assolve a funzioni di estrema importanza per quanto riguarda la sicurezza del traffico nelle nostre città. Credo, signor Ministro, che questo Centro debba essere tolto dalla attuale fase di misconoscenza, sia — ripeto — per l'importanza che riveste per i problemi della sicurezza del traffico, sia anche per il grosso apporto che dà a nome del Ministero dei trasporti, quindi a nome del nostro Paese, a tutto il lavoro che viene fatto in questo settore a livello europeo e a livello mondiale.

La prego pertanto, signor Ministro, di tenere conto di questa mia puntualizzazione che ritengo si inquadri nella valorizzazione della linea di efficienza e di capacità esistenti all'interno del Ministero, da lui adottata.

S G H E R R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Io sono costretto a confessare lo sgomento che

provo alla lettura della parte del bilancio relativa all'aviazione civile. Del resto lo stesso relatore mi pare non abbia potuto esimersi dal fare garbate critiche e rilievi. Ora a me pare che un dato generale balzi evidente in tutta la sua eloquente drammaticità, e cioè lo scarto, il divario profondo tra il bilancio dell'aviazione civile, di scarso significato e la crisi profonda che attraversa questo settore, soprattutto per quanto riguarda gli aeroporti. Permangono inoltre un malessere e un turbamento profondi tra il personale addetto a questo servizio, come dimostrano, del resto, le dichiarazioni dell'Associazione piloti, dei sindacati e del personale. Scioperi avvengono ripetutamente nel settore, scioperi che creano un esteso disagio fra i passeggeri, che perdono le coincidenze con i voli internazionali, e ai quali nessuno risponde quando chiedono informazioni e spiegazioni.

Ora a queste considerazioni forse si risponderà che, malgrado tutto questo, il traffico aereo dell'Alitalia sulla rete nazionale ha registrato un aumento dell'8,8 per cento nei primi dieci mesi del 1974; questo dimostra che gli italiani continuano a volare, male, con un coraggio che rasenta l'incoscienza; volano forse perchè non ne possono fare a meno. Che in Italia si voli male lo riconoscono tutti. Uno dei maggiori difetti del viaggio aereo nel nostro Paese, insieme a quello dell'insicurezza, è quello dei ritardi. Ormai chi prende l'aereo non sa mai quando parte nè quando arriva. Lo scalo di Fiumicino è stato definito la « Torre di Babele ». Il 34,4 per cento degli aerei sono arrivati con ritardi notevoli e ancora una volta la situazione di Fiumicino si è riflessa sull'intera rete di tutti i Paesi toccati dall'Alitalia.

È quanto mai necessario, allora, e urgente, che il Ministero intervenga in primo luogo sull'Alitalia responsabile, almeno in buona parte di questa grave situazione.

Come ricordava il collega Santalco, il recente mutamento di denominazione del Ministero doveva significare, come era ed è nei voti di tutti, l'auspicato coordinamento fra i vari settori. E invece così purtroppo non è perchè la politica dei trasporti continua ad essere frantumata fra le molteplici compe-

tenze amministrative ancora esistenti in materia. È questa ancora una volta la dimostrazione che manca la volontà politica di fare questo coordinamento. Il risultato di questa situazione di immobilismo è che il settore dell'aviazione civile è ormai ridotto al rango di « Cenerentola ». Ora, di fronte a questa grave situazione, siamo chiamati a discutere un'arida elencazione di cifre di dubbia utilità e scarsamente significative, alle soglie peraltro di una discussione che dovremo fra pochi mesi fare sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1976. Dicevo scarsamente significativa ed arida elencazione di cifre perchè essa è ben lontana dall'offrire concrete indicazioni in ordine all'auspicato coordinamento generale della politica dei trasporti.

Onorevole Ministro, io le chiedo se e quando il Ministero da lei diretto pensa di presentare il piano generale dei trasporti, che cosa si sta facendo in merito, attorno a quali scelte prioritarie e indirizzi si sta lavorando attualmente soprattutto nel settore dell'aviazione civile. Si sente parlare di riorganizzazione, di ristrutturazione, ma la domanda è: chi discute con l'Alitalia, chi controlla l'Alitalia? Le Ferrovie, per esempio, discutono con le Regioni, ma l'Alitalia non sappiamo (o almeno io non lo so) con chi discute. E questo mi sembra non sia nè giusto nè corretto perchè se le cose continuano ad andare in questo modo la situazione esistente non potrà che peggiorare. Io credo che non sia possibile che la Compagnia di bandiera continui ad inseguire i propri sogni di grandezza senza che ad essa sia imposta dal competente organo una linea compatibile e rispettosa degli interessi del Paese; il risultato è l'attuale gravissima crisi di cui il recente progetto di ristrutturazione è lo specchio fedele.

Mi sembra che da quanto ho detto balzi evidente la necessità di una precisa inversione di tendenza nel settore dei voli *charters* e degli investimenti, al fine di un rilancio della presenza italiana, finalmente svincolata da onerose sudditanze verso l'industria.

Io vorrei, a questo punto, entrare più specificatamente nel merito delle cifre, ed a

questo proposito c'è da rilevare che le spese di parte corrente del bilancio della Direzione dell'aviazione civile sono sensibilmente diminuite a detrimento dei servizi essenziali, come quelli antincendi ed aeroportuali, mentre sono aumentate certe sovvenzioni ad enti privati operanti nel settore. Le spese in conto capitale sono invece rimaste ai livelli dei precedenti esercizi, nè vi è traccia degli investimenti elencati dalla legge n. 825 del 1974. Nè si vede quale capitolo di bilancio possa realizzare gli interventi più urgenti del settore, ad esempio quello della sicurezza. Ora, come tutti sappiamo, nel 1973 venne approvata la legge Bozzi che prevedeva lo stanziamento di 320 miliardi di lire per interventi urgenti in 27 scali, e di quel denaro non vi è ancora traccia. La citata legge Bozzi prevedeva che entro la fine del giugno scorso fosse presentato al Parlamento un secondo piano di riassetto da attuare fra il 1977 e il 1985, ma il nuovo piano, nel quale si propone l'investimento di mille miliardi, è soltanto da pochi giorni arrivato al CIPE per esami e rettifiche che certamente richiederanno alcuni mesi.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. È stato inviato dall'agosto del 1974.

SGHERRI. Ma è stato rinviato al Ministero e poi è ritornato al CIPE.

Mi domando e le chiedo, signor Ministro, se questo ritardo non voglia significare che anche per quanto riguarda gli aeroporti funzionano le raccomandazioni e si esercitano pressioni. Nel frattempo, bisogna rilevare che le condizioni degli scali italiani sono e continuano a essere, come tutti si riconosce, precarie e pericolose. C'è da rilevare come sugli aeroporti italiani siano scese, anche in questo settore, le nebbie della nostra burocrazia. E c'è da sottolineare che se si applicassero con severità le disposizioni di legge, molti aeroporti italiani dovrebbero essere chiusi nel giro di 24 ore. Vorrei fare degli esempi. Il servizio antincendio, svolto dall'Aeronautica militare anziché dai vigili del fuoco, contrasta con una precisa disposizione della legge sulla protezione civile. Nel bilancio, lo stanziamento per questa voce è sceso, se non erro, da 2 miliardi e 950 milioni a

2 miliardi: il che è tutto dire. In molti aeroporti, inoltre, mancano gli inceneritori per i rifiuti scaricati dagli apparecchi durante le soste, cosicché l'immondizia finisce in qualche punto remoto dei campi d'aviazione e, oltre che l'ambiente, minaccia pure la sicurezza dei voli, perchè richiama stormi di uccelli alcuni dei quali, se aspirati dalle turbine dei *jet*, potrebbero anche provocare disastri. Ora io domando se è in omaggio a questa situazione che le spese relative al mantenimento degli aeroporti, eliporti, campi di volo, eccetera, spese relative ai servizi di pulizia, di acqua, igienici e di vigilanza sono scese da 3 miliardi a 1 miliardo e 360 milioni. Per gli stessi motivi chiedo di sapere perchè le spese di attuazione di corsi di preparazione, formazione, perfezione ed aggiornamento e le spese per l'addestramento degli ispettori di volo sono scese da 165 a 65 milioni. Così come gradirei conoscere, perchè le spese per il funzionamento e l'attrezzatura delle squadre di lavoro dei compartimenti di traffico aereo e del laboratorio sperimentale per le ricerche scientifiche del Compartimento del traffico aereo di Roma sono state ridotte alla metà: da 50 a 25 milioni. Tutto ciò mentre, di contro, i contributi e le sovvenzioni a enti e istituzioni nazionali e internazionali e a privati — e sottolineo privati perchè sarebbe interessante sapere chi sono questi privati — per attività genericamente intese in favore dell'aviazione civile sono aumentati di 185 milioni passando da un miliardo a un miliardo e 185 milioni. Così come sono aumentati di un miliardo e 300 milioni i contributi e le sovvenzioni alla Società di navigazione aerea per l'esercizio di servizi aerei interni ed esteri.

Mentre si sono stanziati questi aumenti, non si è pensato, è triste doverlo sottolineare, di aumentare i miseri stanziamenti di carattere assistenziale per le famiglie del personale in servizio deceduto in incidenti di volo o per altri incidenti, per infermità di servizio a favore dei dipendenti e delle loro famiglie. Infatti, questo stanziamento si mantiene ancora una volta nella favolosa cifra di 6 milioni annui.

Infine, signor Ministro, gradirei sapere cosa è successo a proposito della famosa terza pista di Fiumicino, subito chiusa dopo esse-

re stata completata e inaugurata con l'immane mancabile cerimonia.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Come ho già detto nell'altro ramo del Parlamento, mi riservo di rispondere a queste richieste in una seduta successiva. Dico questo perchè mi era stato fatto notare che entro oggi sarebbe stato necessario concludere la discussione sul bilancio.

PRESIDENTE. Il signor Ministro intende dire che, siccome sono state avanzate da parte di vari colleghi istanze specifiche, egli ritiene oggi di poter esaurire gli argomenti strettamente attinenti al bilancio e di dedicare una seduta diversa alla trattazione degli altri quesiti?

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. I problemi dell'aviazione civile fanno parte del bilancio. D'altro canto, le domande sono state poste in sede di discussione del bilancio ed è in questa sede che io sono tenuto a rispondere.

PRESIDENTE. Il Ministro propone pertanto di non concludere oggi la discussione del bilancio in quanto si riserva di rispondere in una successiva seduta ai quesiti che gli sono stati posti in tema di aeroporti.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Per il rispetto che debbo ai colleghi, ritengo necessario fornir loro solamente dati precisi.

SGHERRI. Questo significa che nella prossima seduta sapremo se la riapertura della terza pista di Fiumicino è prossima?

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Mi auguro di sì: tutto dipende dai dati che mi sarà possibile reperire e che intendendo siano quanto più possibile precisi e aggiornati.

MADERCHI. Se il collega Sgherri consente, noi potremmo aderire alla proposta del Presidente. Cioè, l'onorevole Ministro

risponde oggi sulle questioni di carattere generale, mentre per quelle particolari potrebbe anche farci pervenire una risposta scritta: non solleviamo eccezioni in proposito.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Se mi viene formalmente rivolta una richiesta di risposta scritta, sono pienamente d'accordo di seguire la procedura suggerita dal collega Maderchi.

SGHERRI. L'occasione può esserle fornita, signor Ministro, dalla interpellanza già indirizzata sull'aeroporto di Cagliari.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Per Cagliari sono già in grado di rispondere, in quanto ho potuto già ottenere i dati richiesti.

MADERCHI. Allora sarebbe opportuna una risposta scritta per tutti i quesiti sui quali in questo momento l'onorevole Ministro non ritiene di poter fornire una immediata risposta orale con sicurezza di dati.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Nel giro di due o tre giorni dal momento in cui sarò venuto in possesso del resoconto stenografico di questa seduta, potrò senz'altro rispondere.

SGHERRI. Signor Ministro, gran parte dei quesiti che oggi le sono stati posti sono contenuti in una interpellanza scritta presentata dal collega Maderchi e da me.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Sì, l'ho ricevuta, ma siccome non riguarda soltanto il Ministero dei trasporti, essa si trova alla Presidenza del Consiglio, la quale stabilirà la competenza per la risposta.

SGHERRI. Poichè alle questioni particolari risponderà in seguito, vorrei porle alcune richieste di delucidazione, signor Ministro, in ordine a problemi riguardanti i trasporti ferroviari in Toscana. Ella, signor Ministro, ha avuto l'amabilità di rispondere sollecitamente a una nostra interrogazione relativa alla « Direttissima » ed al suo attra-

versamento di Firenze. Già il collega Pacini s'è soffermato sulla « Direttissima »: concordo con quanto egli ha detto, vorrei solo aggiungere alcune considerazioni. La sua risposta è stata, nella sostanza, mi consenta di dirlo, negativa rispetto a quanto unanimemente era stato auspicato dalla Regione, dalla Amministrazione provinciale, dalle organizzazioni sindacali, da tutte le forze economiche e politiche della Toscana. Non intendo rifare nuovamente la storia della « Direttissima ». Voglio soltanto sottolineare che la soluzione proposta dalle Ferrovie per l'attraversamento di Firenze determina un condizionamento pesante sulla città e il territorio fiorentino, ferisce in maniera grave il tessuto della città, snaturando gravemente il paesaggio e l'ambiente. Si tratta, in definitiva, a parere delle istituzioni democratiche toscane, di una soluzione non razionale. Spero che tutto questo lei lo sappia, signor Ministro, perchè — del resto lo stanno dimostrare le interpellanze dei vari Gruppi — si sta determinando un profondo ed esteso malessere e un grave turbamento, che non passerà sotto silenzio, cioè senza serie conseguenze.

Ritengo sia bene che lei e il Ministero avvertano la gravità della situazione perchè sarete senza dubbio chiamati a rispondere e ad assumervi le responsabilità nel dibattito e nell'azione che si svilupperà nel Parlamento, a Firenze e nella Regione. Ed è per questo che mi permetto ancora una volta di richiamare la sua attenzione sulla necessità di un incontro con la Regione, gli Enti locali ed i parlamentari fiorentini per riconsiderare e riesaminare la soluzione che si intenda dare a questo problema.

Ci sono poi altre questioni sulle quali mi soffermo e che investono le ferrovie. La prima riguarda le Officine ferroviarie di Firenze, che si trovano vicino al parco delle Cascine. L'Azienda si dichiara d'accordo con la necessità di trasferirle altrove, data la ristrettezza dell'attuale ubicazione. A suo tempo furono, in proposito, stanziati dalla Direzione centrale delle ferrovie due miliardi. Il comune di Firenze aveva reperito l'area dove far sorgere le nuove Officine mentre l'area lasciata libera sarà acquisita dallo stesso Comune

perchè sia destinata a servizi sociali. Ora so bene, signor Ministro, che lei non ha responsabilità, ma devo sottolineare che i fiorentini hanno la sensazione che l'Azienda voglia adottare una politica di rinvio. Vorrei precisare che lo spostamento delle Officine ferroviarie risponde ad un loro preciso interesse di ammodernamento e di efficienza.

Infine, vorrei richiamare la sua attenzione sulla necessità di iniziare al più presto i lavori per il potenziamento e l'ammodernamento della linea Firenze-Pisa per la quale esistono già, in parte, degli stanziamenti. Questi lavori sono più che mai urgenti perchè la regione, e gli enti pubblici toscani, hanno giustamente rinunciato alla costruzione del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica perchè vi è stato l'impegno, anche in sede ministeriale, di potenziare l'aeroporto di San Giusto di Pisa e perciò esiste il problema di garantire un raccordo più rapido fra l'aeroporto di Pisa e Firenze, anche perchè si auspica una immediata smilitarizzazione del complesso pisano. Ripeto, quindi, che l'inizio dei lavori di ammodernamento della linea Firenze-Pisa potrà dare un serio contributo alla soluzione del problema. Spero che si superino tutte le *impasse* burocratiche e che almeno vengano utilizzati al più presto i soldi già stanziati.

G R O S S I . Esprimo il parere favorevole del nostro gruppo alla tabella dei trasporti, facendo comunque presente che questa discussione è di per sé un po' sfocata per il lungo tempo trascorso dalla presentazione del bilancio. D'altro canto faccio osservare come il ministro Martinelli non è neanche responsabile della stesura del bilancio che, al momento della sua nomina, era già stato predisposto. Certo, il suo contributo sarebbe stato notevole essendo egli stato, prima della sua nomina a ministro, presidente di questa commissione ed avendo seguito con passione le importanti leggi in materia di trasporti che qui sono state varate e che hanno caratterizzato positivamente il lavoro svolto dalla nostra Commissione. Faccio riferimento alla legge sui porti, a quella sugli aeroporti ed alla legge sull'ammodernamento delle ferrovie, che tuttavia non sono state tenute

opportunamente presenti nel bilancio, a causa delle difficoltà che il Governo ha trovato nel reperire i finanziamenti. Al riguardo ho l'impressione che, in sede governativa vi sia una certa dialettica tra i ministri che presiedono alla spesa ed i ministri che si occupano delle entrate.

Comunque, varie considerazioni portano alla conclusione che questo è un bilancio ordinario, che però tiene scarsamente presente ciò che è stato approvato dal Parlamento e dalla nostra Commissione in particolare. Perciò mi auguro che il futuro bilancio sia maggiormente adeguato all'esigenza di una nuova politica dei trasporti. Mi riferisco in particolare alla necessità di coordinamento tra le varie componenti dei trasporti, visto che gli altri aspetti dello sviluppo del Paese, quali quello urbanistico e territoriale, sono condizionati da una buona politica dei trasporti. Dovremmo, insomma, sviluppare meglio il concetto del trasporto coordinato con l'equilibrio territoriale del Paese, soprattutto con riguardo ai problemi urbanistici. Da ciò la necessità che i rapporti con le regioni assumano una maggiore intensità.

Io ricordo che pochi anni fa, alla relazione del programma per l'equilibrio territoriale della Lombardia, propostoci dall'allora presidente Bassetti, non si potè allegare la relazione del Compartimento di Milano delle ferrovie, il quale asserì che, per legge, non poteva avere nessun contatto o rapporto ai fini di una programmazione comune con la Regione; formalmente la relazione delle Ferrovie dello Stato fu infatti presentata a parte, proprio per sottolineare che quel rapporto non faceva nessun riferimento alle premesse in base alle quali era stato redatto il piano territoriale della Lombardia. Io so che da allora ad adesso le cose sono cambiate; si pensi che la settimana scorsa, in una provincia piccola come la mia, quella di Cremona, l'ingegnere capo del compartimento di Milano ha partecipato ad una riunione tra enti locali, e sindacati, per potere lui stesso relazionare e, nel contempo sentire l'esposizione di una serie di necessità. È evidente che si è fatto effettivamente un passo molto lungo da parte della burocrazia, chiamiamola così, delle ferrovie dello Stato. Penso che su que-

sta strada si debba procedere, perchè se il Ministero dei trasporti deve svolgere una sua azione, un suo ruolo strettamente coordinato agli equilibri del territorio, non può assolutamente fare a meno di avere un contatto continuo con le Regioni che, per certi aspetti, sono molto più avanzate dello Stato nell'elaborazione di questi programmi; a parte il fatto che al Ministero dei trasporti, preso atto e conoscenza di questi orientamenti delle Regioni, spetta il compito di coordinare e risolvere i problemi dei collegamenti interregionali e dei collegamenti internazionali.

Io credo che questo sia tra gli impegni più importanti del Ministero dei trasporti, che, d'altra parte, non può essere indifferente a quanto avviene nelle Regioni, anche nei settori collaterali di trasporto che non sono più di competenza di detto ministero, come, ad esempio, i servizi di autolinee, che, pur essendo di competenza regionale, sono strettamente collegati con le ferrovie dello Stato.

Così il Ministero dei trasporti non può essere indifferente (anzi dovrebbe esserne promotore) alla proposta della costruzione di 30.000 autobus da assegnare alle Regioni; io penso che il ministro, che dovrebbe essere il più interessato a una programmazione di questo genere, sia il Ministro dei trasporti, proprio per le ragioni che ho qui esposte. Così pure il Ministro dei trasporti credo che sia il più interessato a far sì che il Governo presenti il piano generale di coordinamento dei trasporti.

Vorrei esporre al ministro un ultimo argomento che pare avere un aspetto locale riguardando la Lombardia, ma che in verità ha implicazioni di interesse nazionale: la navigazione interna. Essendo state approvate dal Parlamento alcune leggi relative all'istituzione di consorzi, che dovevano presiedere, a norma di legge, alla costruzione di canali navigabili, io penso che il Governo oggi non possa essere indifferente all'esigenza di mettere a punto una politica della navigazione interna. Se teniamo presente che da anni sono stati spesi alcuni miliardi per la navigazione fluviale, ritengo che, a questo punto, sia giusto chiedere al Governo una precisa soluzione politica. Non credo ai tentativi locali fatti nel passato a Cremona, a Milano,

a Padova o a Venezia; tentativi cioè di pressione sulle autorità di governo facendo leva su sollecitazioni di tipo campanilistico. Il discorso è invece un discorso di scelta politica che va ripreso e approfondito.

La navigazione interna sui fiumi — che, tanto per fornire un dato, consentirebbe tra Cremona e Milano di sottrarre, attraverso il canale navigabile, qualcosa come 12 milioni di tonnellate al trasporto su strada — ben si raccorda del resto con gli indirizzi odierni, tendenti alla diminuzione del consumo degli idrocarburi; si pensi infatti alle economie realizzabili con il trasporto su acqua rispetto a quello su strada, nonchè alle possibilità di decongestione del sistema viario.

Ciò nonostante si è arrivati con una certa facilità a concepire e attuare la terza corsia sull'autostrada del Sole, quando, con una spesa almeno dieci volte minore, si sarebbe potuto realizzare il canale Cremona-Milano; con 50 miliardi, si può realizzare un percorso su acqua che supera i mille chilometri, collegando il Nord al Sud ed ottenendo inoltre una valida difesa dalle piene.

Non sto qui a ricordare ciò che, a questo proposito, è stato proficuamente fatto all'estero. Restiamo pure in casa nostra ma per fare un discorso serio, cioè capace di stabilire delle priorità, delle scelte logiche nell'ambito di istanze talune valide, altre decisamente prive di valore già in partenza. Naturalmente, è chiaro che il tema della navigazione interna è valido praticamente soltanto nell'ambito della pianura padana. Tuttavia è evidente che una linea navigabile da Milano al mare consentirebbe di concepire un modo nuovo di collegare il Sud al Nord. Infatti, accanto alle linee ferroviarie e a quelle autostradali, si creerebbe un sistema di collegamento via mare e via fiume in grado di consentire un insieme di trasporti di piccolo e medio cabotaggio, facilitando notevolmente lo scambio delle merci tra il Nord ed il Mezzogiorno. Anzi, ne verrebbe favorito lo sviluppo del Sud, in particolare delle zone delle Puglie, che usufruirebbero di un nuovo e rapido sistema di collegamento con il Nord.

Per quanto riguarda le Ferrovie, desidero fare alcune osservazioni molto rapide. Settimanalmente viaggio su treni TEE e ho potuto rilevare che sono quasi sempre vuoti per più

della metà. Non solo, ma di fronte a 3 TEE che partono da Milano per il Sud e ritorno, in pratica 3 rapidi, vi è un solo rapido con carrozze di seconda classe che parte da Milano. Quindi la possibilità di usufruire di un rapido da parte dei viaggiatori che non possono prendere la prima classe è ridotta al minimo. Il resto dei collegamenti è effettuato con i cosiddetti espressi, cioè con i direttissimi, che impiegano almeno un'ora e mezzo in più. Mi chiedo se debba permanere questo tipo di impostazione, che porta i cosiddetti treni di bandiera a viaggiare semivuoti, salvo le rare eccezioni in cui è fermo il traffico aereo, o se non sia il caso di modificarlo, nel senso o di ammettere sui treni TEE anche i viaggiatori di seconda classe oppure di diminuire il costo del biglietto.

Sempre a proposito dei TEE, pare che sia esclusa per questo tipo di treni la possibilità di agganciamento delle nuove carrozze — che mi pare siano una ventina — con servizio ristorante *self-service*; rimarrebbero, invece, le attuali carrozze-ristorante, quasi si trattasse di un privilegio. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, almeno fino all'anno scorso, corrispondeva una certa cifra per ogni pasto alla Compagnia dei vagoni letto, che è poi la stessa che gestisce i vagoni ristorante, per consentirle di quadrare il bilancio. Il senatore Premoli, infatti, denunciò che le Ferrovie dello Stato pagavano 800 o 900 lire, per ogni pasto distribuito, alla Compagnia dei vagoni letto. Se così dovesse essere e soprattutto se le Ferrovie continuassero a corrispondere questo indennizzo, si tratterebbe evidentemente di un fatto assurdo, perchè tendente a mantenere in vita un servizio non apprezzato, pressochè inutile, e comunque largamente superato come concezione. Io penso che questo delle vecchie carrozze ristorante con *chef* e camerieri sia un servizio da sopprimere, perchè intanto troppo costoso, poi troppo scomodo e poi neppure ben accetto perchè francamente vi si mangia male. Sono sicuro che un servizio *self-service* richiamerebbe molta più gente e si rivelerebbe molto più redditizio.

P I S C I T E L L O. Non tenterò di fare un esame analitico del bilancio, nè farò rife-

rimento a casi specifici; mi limiterò a svolgere soltanto qualche considerazione di ordine generale. Non posso esimermi dal rilevare anzitutto che la discussione del bilancio si è ridotta ad una mera liturgia parlamentare svuotata di ogni reale contenuto, riducendosi, in pratica, ad una semplice ratifica delle decisioni dell'esecutivo. Questa tendenza, inoltre, si fa più scoperta quando affrontiamo il bilancio in seconda lettura, dopo l'approvazione da parte dell'altro ramo del Parlamento. Per quanto ci riguarda, noi non ci limitiamo a formulare denunce o ad esprimere recriminazioni; vorremmo invece che l'esame di un provvedimento come il bilancio dello Stato avvenisse con un approfondimento adeguato all'importanza di tale atto.

L'onorevole Ministro sa che noi abbiamo presentato, il 12 febbraio scorso, una mozione sulla politica generale dei trasporti e sulle gravissime, inammissibili inadempienze governative in ordine a taluni provvedimenti già adottati dal Parlamento e che il governo rischia di vanificare; mentre l'esecuzione di tali provvedimenti potrebbe determinare effetti davvero positivi non solo nel settore dei trasporti, ma, più in generale, anche per la ripresa economica, per la necessaria riconversione produttiva del nostro apparato industriale, per lo sviluppo dell'occupazione. Con questa nostra mozione, signor Ministro, intendiamo sollecitare una discussione e speriamo che essa, quanto prima, sia iscritta all'ordine del giorno dell'Assemblea. In questa mozione noi compendiamo tutta la nostra posizione sulla politica dei trasporti, e su questa base intendiamo confrontarci anche con gli altri gruppi. Intendiamo sapere quali sono le intenzioni precise, del governo, al quale chiederemo conto dei ritardi, e delle inadempienze che consideriamo lo ripeto, inammissibili. Si tratta di responsabilità davvero pesanti che il governo si assume di fronte al Paese e di fronte al Parlamento, disattendendo e quindi vanificando, come dicevo prima, atti solenni del potere legislativo.

Perciò, perchè attardarci nella discussione del bilancio, a che serve? Ci poniamo questa domanda anche con preoccupazione. Il Parlamento — e la nostra Commissione ne ha di-

retta esperienza — viene spesso messo alla frusta per decidere, per deliberare, e poi tutto entra nella morta gora. Da chi dipende questo fatto? Vogliamo avere risposte chiare. Chi ha il potere di bloccare delle leggi, di mettere il veto al Parlamento? Chi si assume queste responsabilità è un sovversivo, quanto meno. Non sembri pesante questo aggettivo. Il Ministro del tesoro ha il compito, certamente duro, difficile, di dirigere quel dicastero. Ma non può in nessun modo mettere in forse la volontà del Parlamento. Si può certo intervenire, nella fase formativa di questa volontà, magari ponendo la questione di fiducia, ma non quando le leggi sono leggi della Repubblica e debbono essere semplicemente applicate. Il Ministro del tesoro ha il semplice ed elementare dovere di approntare gli strumenti assolutamente necessari per la esecuzione. Nessuno ha il potere di disattendere la volontà del Parlamento.

Sono fatti gravissimi che noi denunciavamo con molta forza davanti al Ministro dei trasporti, che rappresenta il suo dicastero ma anche la collegialità del governo; una protesta che, comunque, cercheremo di far riecheggiare in Aula.

D'altro canto, anche per non accollare tutte le responsabilità al Ministro del tesoro, devo ricordare che soltanto pochi giorni fa il Ministero dei trasporti ha approntato il programma di spesa per gli interventi straordinari.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Quello dei 2.000 miliardi.

PISCITELLO. Non dei 2.000 miliardi; della parte, diciamo, più urgente, perchè 2.000 miliardi non si spendono in un solo giorno.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Senatore Piscitello, non è che voglia accusare nessuno; il programma è stato approvato dal CIPE il 3 febbraio. Dopo il 3 febbraio è passato qualche giorno prima di avere il testo della delibera del CIPE. Ho provveduto immediatamente a far fare il decreto, il quale decreto, firmato da me, è stato firmato dal Ministro del bilancio e si trova ancora

al Ministero del tesoro, dove ho sollecitato personalmente la firma del Ministro. Dov'è il ritardo?

M A D E R C H I . Ce l'aveva dato per fatto, invece così non è.

P I S C I T E L L O . Possiamo convenire col Ministro del tesoro che un solo giorno di residuo passivo possa essere nocivo; quindi il fatto di commisurare la provvista delle risorse alla spendibilità ci sembra corretto. Mi sembra opportuno tuttavia chiarire un punto: noi vediamo indicati nella nota di variazione, se non abbiamo letto male, 260 miliardi per le ferrovie dello Stato. È questa la reale spendibilità, e per quale periodo?

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. 260 miliardi per l'esercizio 1975.

P I S C I T E L L O . Le ferrovie dello Stato, in esecuzione di quella legge, possono spendere soltanto questa cifra, o è la cifra che ha deciso, autoritariamente, il Ministro del tesoro?

P R E S I D E N T E . Diciamo autonomamente.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti*. La legge dice che questi 260 miliardi possono essere impegnati, ma che non possono essere pagati che nei limiti degli stanziamenti.

P I S C I T E L L O . Mi rendo conto, ma il problema dell'impegnare è strettamente collegato, a nostro parere, anche a quello del pagare perchè bisogna vedere come s'impegna e come si paga con questa spaventosa lievitazione dei prezzi e con questa inazione che ha fatto decurtare del 25-30 per cento l'ammontare degli interventi previsti.

Noi non ignoriamo — e l'abbiamo dimostrato varie volte — le difficoltà finanziarie del Paese, anzi abbiamo spesso sottolineato in molte sedi che, pur non portandone alcuna responsabilità, perchè le scelte sbagliate sono state fatte dal Governo, e dalla maggioranza che lo sostiene, ciò nondimeno inten-

diamo farci anche noi carico di queste difficoltà finanziarie. Abbiamo dato un contributo critico e stimolante per l'elaborazione di leggi che miravano a correggere alcuni di questi errori, alcuni effetti delle scelte sbagliate.

Queste leggi sono espressamente citate, nella mozione che noi abbiamo presentato, di cui appunto richiederemo la più sollecita discussione: la legge sul potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie, la legge sugli aeroporti, la legge sui porti e sulla ristrutturazione dei servizi marittimi, e anche la legge, di cui abbiamo avuto l'appendice questa mattina, per l'autotrasporto di merci su strada. Ora ci si potrà dire che non si tratta di leggi che attengono tutte alle competenze del Ministero dei trasporti; questo lo sappiamo, l'abbiamo detto varie volte, però si tratta di leggi che riguardano comunque la politica generale dei trasporti.

La nostra posizione è conosciuta: è conosciuta dalla Commissione, dalla presidenza e dall'onorevole Ministro. Noi siamo, e lo vogliamo ribadire ancora una volta, per l'unificazione sotto un unico ministero di tutta la materia dei trasporti stradali, ferroviari, marittimi ed aerei. Dinanzi a queste nostre sollecitazioni il Governo, in qualche modo, dovrebbe prendere, come suol dirsi, la palla al balzo e presentare un disegno di legge. È questa una necessità generalmente riconosciuta e avvertita, ma sempre disattesa nonostante le sollecitazioni del Parlamento.

Si cominci, intanto, a far funzionare la Direzione generale del coordinamento e il Governo assuma poi l'iniziativa di presentare un apposito disegno di legge per l'unificazione delle competenze nel settore dei trasporti, senza ulteriormente attardarsi in una posizione che crea disorientamenti e contraddizioni.

M A D E R C H I . Evidentemente aspettano sempre che si muova l'opposizione.

P I S C I T E L L O . È proprio così. A proposito del coordinamento, tutti conoscono, signor Presidente, il nostro impegno, tendente a far varare un piano generale dei trasporti. L'abbiamo proposto più volte e finalmente siamo riusciti a farlo inserire nel piano po-

liennale per le Ferrovie. Quest'esigenza, espressa appunto nella legge per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie, impegna il Governo a presentare tale piano entro il 31 dicembre 1976. Si potrà obiettare che ben altre scadenze sono state disattese e che, comunque, c'è tempo da qui al 31 dicembre 1976. Comunque, il Governo è impegnato a presentare tale piano e a coordinare, tramite esso, tutta la politica generale dei trasporti: questo mi pare sia chiaro. Ma se il Governo non si muove tempestivamente, finira per disattendere anche quest'altra precisa norma di legge. Perchè il piano generale dei trasporti sia pronto per il 31 dicembre 1976 non possiamo aspettare l'ultimo momento per muoverci. Un piano degno di questo nome, infatti, presuppone non soltanto una precisa ed attenta elaborazione tecnica per tutti i comparti del trasporto e per il loro coordinamento, ma un'ampia e vera, quindi non formale, consultazione democratica con Regioni, sindacati, forze sociali e politiche, che può essere rapidissima, perchè torniamo a confermare che, per noi, democrazia ed efficienza non sono mai in contrasto quando c'è la volontà politica di dirigere bene i singoli settori dell'attività governativa e l'intero Paese.

Noi riteniamo, signor Ministro, di essere già oggi in ritardo nell'impostazione di questo piano generale dei trasporti. Comunque riprenderemo il discorso allorchè sarà discussa la nostra mozione sui trasporti.

Oggi, piuttosto, vogliamo porre al signor Ministro qualche altro quesito. Non so, per esempio, cosa ci dirà intorno al fantomatico piano di costruzione e acquisizione dei 30.000 autobus, concordato dal Governo in appositi e solenni incontri con le Regioni. Questa cifra di 30.000 autobus non l'abbiamo inventata noi. Ne ha parlato l'allora Presidente del Consiglio, onorevole Rumor, dopo l'accordo con le Regioni; l'argomento è stato ripreso, anche se non specificamente, dall'attuale Presidente del Consiglio, onorevole Moro, nelle sue dichiarazioni programmatiche. Però, di quest'impegno del Governo non c'è alcuna traccia non soltanto nel bilancio del Ministero dei trasporti ma neppure del bilancio dello Stato nel suo complesso. Nè abbiamo no-

tizia di iniziative in proposito da parte della maggioranza o da parte del Governo per onorare un impegno assunto davanti al Paese.

Ora, mi pare che il perdurare della crisi energetica, a parte i problemi dell'intasamento delle strade, soprattutto di quelle urbane, rende indilazionabile l'esigenza di privilegiare il trasporto collettivo. Non si tratta, quindi, come poteva essere qualche anno addietro, d'una scelta alternativa; oggi si tratta di una necessità. Non solo le forze sociali ma anche quelle dalla cultura, avvertono l'esigenza di salvaguardare alcuni valori nei centri storici, di regolamentare comunque il traffico nei centri urbani.

Cosa si fa da parte del Governo per risolvere questo problema? Ho ritenuto di dover interrompere l'onorevole relatore, presumo doverosamente, anche se chiedo scusa della vivacità con cui forse l'ho fatto, per far presente che non sono le Regioni a rivendicare poteri nuovi, ma che è la Costituzione che glieli assegna. L'inadempienza viene, invece, dallo Stato, dal Governo centrale, che non trasferisce le necessarie risorse finanziarie per fare fronte a questi poteri autonomi delle Regioni, che vengono non delegati dal Governo, ma attribuiti dalla stessa Costituzione.

E noi, proprio perchè vogliamo farci carico dei problemi che scaturiscono dalle scelte negative della politica governativa, anche se noi non ne portiamo certo la diretta responsabilità, abbiamo presentato un disegno di legge, che vuole proporre un confronto con la posizione di altre parti del Parlamento e, soprattutto, con il Governo. Il Governo non può dire che questo problema non esiste, perchè è stato un Presidente del Consiglio in carica a parlare di un piano di 30.000 autobus. Che cosa dice allora oggi il Governo? È evidente che non può starsene zitto. Deve esprimere la sua posizione. Qual è questa posizione?

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Avrà sentito, penso, le dichiarazioni del ministro Morlino, incaricato dei rapporti con le Regioni.

PISCITELLO. Il ministro Morlino non solo non ha dato una risposta esauriente

a questo quesito, ma l'ha addirittura data negativa, in quanto ha detto che non ci sono soldi, che di questo problema è pertanto inutile parlare. Mi pare sia questa la sostanza della risposta del Ministro delle Regioni, una risposta evidentemente gravissima, allarmante perchè non si tratta di un lusso o di uno spreco o di una scelta qualsiasi; si tratta di una scelta determinata da una necessità: se vogliamo ridurre il tanto lamentato *deficit* petrolifero, non esiste strada diversa da quella del potenziamento e della rivalutazione del trasporto pubblico collettivo su rotaia e su strada.

Questi sono gli investimenti che servono a ridurre il *deficit* della bilancia dei pagamenti e che possono aiutare la ripresa economica.

Vi sono poi, signor Ministro, alcuni problemi di cui hanno già parlato il relatore Santalco ed altri colleghi. Sul problema dell'Istituto nazionale dei trasporti noi vogliamo sentire con precisione qual è finalmente l'orientamento del Ministero: ce lo dica il Ministro, magari in una seduta specifica, perchè sarebbe bene, secondo me, non affrontare tutti i problemi in occasione della discussione del bilancio. Sarebbe opportuno stabilire rapporti nuovi tra Governo e Parlamento, tra Governo e Commissioni, sulle singole questioni. Venga il Ministro a chiarire in Commissione qual è la posizione del suo dicastero in ordine all'INT.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. Le risulta che, invitato, io abbia risposto di no?

PISCITELLO. Questa richiesta noi l'abbiamo avanzata a tre Ministri: al ministro Bozzi, al ministro Preti ed in ultimo, bene augurando, al ministro Martinelli.

La nostra posizione è nota. Noi abbiamo detto: o quest'ente, che così come viene gestito è inutile, viene soppresso, oppure va ristrutturato e potenziato. Non c'è altra soluzione. Ma la ristrutturazione non deve essere fatta per affidare a questo istituto linee urbane ed extraurbane che siano considerate deficitarie o rami secchi; noi vediamo l'INT invece come uno strumento di possibile collegamento strada-rotaia e da porta a porta,

per rendere conveniente il trasporto delle merci su rotaia.

E avvertita anche l'esigenza che il Ministro si presenti al Parlamento con una posizione chiara sulla CIT, nonchè su un'altra questione di non minore importanza, anzi per noi di ben maggiore importanza: quella delle ferrovie in concessione. Non si può andare avanti anche qui, come abbiamo sempre denunciato, in modo disorganico: ci vuole una linea complessiva. Non chiediamo che tutto si realizzi in un solo anno, ma che ci sia un piano, con le necessarie gradualità e nell'esecuzione delle opere e anche nell'impegno delle somme per gli investimenti necessari, altrimenti si naviga davvero senza alcuna bussola, senza alcun punto di orientamento.

Una semplice annotazione poi, signor Ministro, in ordine alla situazione del trasporto aereo. Come ha fatto presente il collega Maderchi, a noi non interessa la mera soddisfazione della risposta, intendiamoci. Il senatore Martinelli ci conosce bene per aver in precedenza molto degnamente diretto la nostra Commissione: a noi interessa la chiarezza e la regolarità del rapporto. Non abbiamo l'urgenza di una risposta purchessia. A noi interessa che si prenda buona nota e delle nostre richieste e anche delle nostre impostazioni, perchè ci sia un confronto tra Governo ed opposizione. Per il trasporto aereo abbiamo approvato una legge, la n. 285, ma anche questa legge, purtroppo, è stata in gran parte disattesa o comunque messa in moto con gravissimo ritardo. Rimangono serie preoccupazioni; peraltro le ha espresse l'onorevole relatore e noi le condividiamo, anche se ne diamo una diversa motivazione. La confusione degli aeroporti è spaventosa e non possiamo disinteressarci di questo problema. La disfunzione degli aeroporti più importanti alimenta il qualunquismo e la sfiducia nei poteri dello Stato. Non deve essere più consentito che un piovasco o qualche nuvola su Fiumicino faccia dirottare il traffico lasciando i passeggeri provenienti dall'estero, come è capitato a me, alle 2 di notte a Ciampino senza alcuna assistenza, senza alcuna attrezzatura per riceverli. È un disdoro per l'intero nostro paese: in tutte le lingue sentivo dire: « Ma che paese è questo? ». E

non è la prima volta che ciò accade; lo sappiamo tutti. Bisogna intervenire senza tentazioni autoritarie ma con fermezza democratica, perchè siamo tutti corresponsabili. Non possiamo diffondere il qualunquismo o creare centrali di eversione, giacchè talvolta si sente dire che quando c'era il fascismo certe cose non accadevano. Quando c'era il fascismo, in realtà c'era la violenza e c'era la galera, e noi non ipotizziamo una società ordinata in quel modo, basata sulla violenza e sulla galera. Però bisogna che negli aeroporti, nei limiti delle possibilità, tutti facciano il loro dovere. Non ci sembra che tutti e in ogni momento facciano o abbiano fatto il proprio dovere.

In ordine sempre ai trasporti aerei, c'è poi il problema della commistione permanente delle competenze tra i vari Ministeri e delle interferenze che altre volte abbiamo denunciato, ma su cui non abbiamo mai avuto una posizione chiara da parte dei Ministri che hanno preceduto l'onorevole senatore Martinelli. Noi desideriamo sapere se queste interferenze in qualche modo possono essere corrette; oppure ci si dica che non si può far nulla e che le cose continueranno così, con la sovrapposizione e le interferenze appunto del Ministero della difesa e del Ministero dell'interno. Noi vogliamo sapere fino a quando durerà questa situazione e se in merito c'è un orientamento complessivo del Governo. È bene che si sappia quali sono le reali difficoltà che impediscono di eliminare queste interferenze, che vengono sistematicamente denunciate dai piloti e dai responsabili del traffico aereo.

Passando ora ad un'altra questione, che riguarda le ferrovie, vorremmo sapere come vanno le trattative col sindacato per risolvere il problema dei vuoti del personale previsto dal vigente organico, che non è ancora quello derivante dalle reali ed accresciute esigenze odierne. Qual è la determinazione del Ministro in ordine a tale problema, che peraltro mantiene sempre viva e preoccupante l'agitazione del personale dipendente di ogni ordine e grado? E per il piano delle ferrovie, quali sono i rapporti che ci sono tra il Ministero del tesoro e il Ministero dei trasporti? Come procede l'assegnazione delle commes-

se? Un'amministrazione dotata di un minimo di saggezza le commesse avrebbe dovuto già predisporle. Se non fosse stato fatto neppure questo, veramente il ritardo sarebbe enorme.

MARTINELLI, *ministro dei trasporti*. È già stato fatto tutto per il materiale rotabile, mentre ancora non c'erano i decreti.

PISCITELLO. Ne prendiamo atto, siamo felici di questo. Noi desideriamo che la realtà sia migliore di quella che diciamo; noi vogliamo aver torto, non ragione, su queste cose. Non stiamo certo ad auspicare il tanto peggio, tanto meglio. Siccome sappiamo che vi sono difficoltà in questo settore del materiale rotabile anche dal punto di vista dell'occupazione, riteniamo che mettere il piede sull'acceleratore per le commesse convenga non solo al potenziamento delle ferrovie ma anche all'occupazione operaia ed al rinsanguamento di queste aziende, che hanno avuto momenti preoccupanti di crisi.

Varie volte poi abbiamo accennato ai problemi nuovi — lo ha fatto anche, da par suo, il collega Sema — derivanti dall'apertura del canale di Suez ed abbiamo posto l'esigenza di una politica nuova del nostro paese nei confronti dei paesi del Medio ed Estremo Oriente e dei paesi produttori di petrolio. Ne abbiamo parlato spesso ma, siccome non si tratta di questioni transitorie, di poco momento, giacchè attorno a questo nodo può costruirsi l'avvenire economico e produttivo del paese, riteniamo che la politica italiana dei trasporti debba tener conto di questo fatto di grande portata. Altre volte abbiamo avuto occasione di dire che l'estero non incomincia alla frontiera alpina, ma a Genova, a Trieste, a Taranto, a Siracusa, ad Augusta, a Napoli, in tutte le zone portuali. Anche qui si avverte l'esigenza urgente del piano generale dei trasporti. Come ci si attrezza per fare della nostra penisola e anche della Sicilia, con o senza collegamento viario e ferroviario dello Stato, un ponte da offrire all'Europa verso i paesi emergenti? C'è bisogno di attrezzature portuali, ma soprattutto di trasporti « containerizzati ». È questa una tematica

appassionante, che non può essere affrontata e risolta miracolisticamente. Ci vogliono linee, idee, proponimenti chiari; perchè altrimenti si perderà ancora qualche decennio inutilmente e ne soffrirà l'economia del nostro paese, in particolare quella del Mezzogiorno.

In conclusione, signor Ministro, noi siamo molto scettici e preoccupati per le inadempienze ed i ritardi governativi. Non indugiamo però al qualunquismo perchè, nonostante tutto, abbiamo fiducia nelle capacità di lotta e di mobilitazione dei lavoratori per avviare a soluzione i problemi del trasporto.

SANTONASTASO. Solo pochi minuti, per dichiarare anzitutto, a nome del gruppo DC, parere favorevole all'approvazione della tabella relativa al bilancio del Ministero dei trasporti. Vorrei poi osservare che — come giustamente ha fatto rilevare il senatore Santalco — il bilancio che stiamo esaminando è estremamente rigido e viene posto alla nostra attenzione con ritardo, per cui vi è l'impossibilità di introdurre la benchè minima variazione. Comunque riteniamo che l'attuale Ministro possa, con il bilancio che esamineremo l'anno prossimo, ovviare a questo inconveniente presentandoci un documento completo. Certo sarebbe stato meglio se questa tabella fosse stata accompagnata da una relazione del Ministro che avesse affrontato tutta la problematica dei trasporti. Ciò avrebbe notevolmente facilitato il dibattito perchè la relazione del collega Santalco, per quanto esauriente, non ha certo potuto colmare questo vuoto.

Dal nuovo Ministro dei trasporti noi ci aspettiamo il superamento di tutte le difficoltà che sono state evidenziate da varie parti e specialmente il coordinamento dei trasporti stradali con quelli ferroviari e marittimi. Il relatore si è domandato ad un certo punto se vi sia in Italia una vera e propria politica dei trasporti. A tale domanda il Ministro deve dare una risposta, che noi ci auguriamo positiva perchè da questa risposta dipende tutta la politica futura.

Una risposta chiara, che soddisfi non soltanto l'opposizione ma anche noi della maggioranza che vivamente sentiamo questi problemi.

A proposito dei trasporti stradali, indubbiamente bisogna rilevare che il piano autobus, di cui si era parlato all'inizio del 1974, pare abbia avuto un rallentamento; e su questo punto gradiremmo dal Ministro un chiarimento; così per quanto riguarda le ferrovie. Noi abbiamo approvato nel 1974 delle leggi importanti per le ferrovie, però è stata espressa preoccupazione in merito alla realizzazione di detti piani. Gradiremmo dei chiarimenti anche in merito alle linee in concessione, per eliminare le quali il Ministero dovrebbe fare ogni sforzo, nonchè circa la situazione delle metropolitane di Napoli e di Roma, che potrebbero risolvere i notevoli problemi del traffico in queste città.

Per quanto riguarda gli aeroporti, abbiamo approvato un'apposita legge nel 1974. Gradiremmo dal Ministro un chiarimento circa i tempi di attuazione dei nuovi aeroporti e degli ammodernamenti per quelli già esistenti. Per quanto riguarda la tabella nel suo complesso ribadisco il nostro avviso favorevole. Il giudizio definitivo credo che lo potremo dare soltanto con il bilancio del 1976, quando le istanze da varie parti avanzate avranno potuto trovare accoglimento.

C A V A L L I. Vorrei chiedere al signor Ministro quando si pensa di nominare il nuovo direttore generale dell'Azienda ferroviaria.

M A R T I N E L L I, ministro dei trasporti. Nel corso della prossima seduta del Consiglio dei ministri, dato che è un provvedimento di sua competenza. Dalla seconda metà di febbraio il Consiglio dei ministri non si è più riunito.

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

Comunico che è pervenuto alla presidenza un solo ordine del giorno: è del senatore Santalco. Ne do lettura alla Commissione:

Il Senato,

considerata la necessità, più volte evidenziata, di provvedere al completamento del raddoppio della linea Messina-Palermo,

invita il Governo a voler disporre affinché si provveda, con la massima urgenza, alla progettazione delle opere a tal fine necessarie.

Do la parola al senatore Santalco per una breve replica.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente ed onorevoli colleghi, io ho poco da aggiungere a quello che ho detto nella mia relazione, perchè coloro che sono intervenuti hanno affrontato argomenti che io avevo già trattato in massima parte e quindi non posso che condividere quelle impostazioni che sono comuni alla mia relazione. Alcuni colleghi, peraltro, hanno trattato problemi particolari, come il senatore Pacini, o hanno posto delle domande al signor Ministro, il quale risponderà direttamente.

Un ringraziamento particolare desidero rivolgere al collega Grossi, che ha fatto un intervento molto pacato ed equilibrato, ponendo alcuni problemi specifici all'attenzione del Ministro e della Commissione, tra cui quello del coordinamento dei trasporti, del quale ha parlato anche il collega Sgherri e sul quale anch'io mi sono soffermato, nella mia relazione, sostenendo la necessità che si arrivi ad un coordinamento di tutti i trasporti nel nostro paese.

Ringrazio anche il collega Piscitello, al quale vorrei solo dire che chi vuol sapere se il ponte sullo stretto si fa o non si fa, non fa demagogia, perchè si tratta di adempimenti precisi previsti da una legge che è stata approvata all'unanimità dal Parlamento. Noi non siamo per la demagogia: se demagogia v'è stata, essa è stata fatta dal Parlamento all'unanimità. Ma io escludo questo, perchè il Parlamento ha inteso appro-

vare una legge che affrontasse il problema del ponte sullo stretto di Messina.

PISCITELLO. Non ho esitazione a dire che forse non mi sono espresso bene. Il concetto non è quello; se il Presidente consente, posso dare i necessari chiarimenti.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Prendo atto che il concetto non era questo. Però, se ve ne fosse bisogno, desidero sottolineare che la richiesta vuol avere un significato, che è quello di conoscere se sarà costituita la società così come vuole la legge e se saranno portati a termine gli studi e le progettazioni per realizzare il ponte o altro manufatto. Il giorno in cui ci si dirà che non sarà possibile realizzarlo, cioè che la tecnica non consente ancora di realizzarlo, noi non ne parleremo più e per noi la partita sarà chiusa. Non abbiamo problemi di natura personale: si tratta di problemi di carattere generale, che investono gli interessi delle nostre zone, dell'intero nostro paese.

Io, signor Ministro, non avrei nulla da aggiungere se non che ho tanta fiducia nell'azione che ella svolge al Ministero dei trasporti. So che miracoli non se ne possono fare e so che lei dirige un Ministero da cui dipendono delle amministrazioni particolarmente complesse, con problemi gravosi; però sono convinto che la sua saggezza e la sua capacità consentiranno di avviare a soluzione i più importanti problemi relativi al Ministero dei trasporti.

PISCITELLO. Desidero dare un chiarimento non solo al senatore Santalco ma a tutta la Commissione.

La nostra posizione in ordine al problema del collegamento viario, autostradale e ferroviario tra la Sicilia e il continente è nota, perchè, tra l'altro, è registrata negli atti del Parlamento; quindi non si può in nessun modo equivocare in proposito. Noi abbiamo sempre detto che non si può inseguire il sogno del ponte sullo stretto fornendo alibi a coloro che non affrontano, e quindi non risolvono, i problemi dei collegamenti di tipo

tradizionale tra la Sicilia e il resto del Paese. La richiesta del ponte sullo stretto può fornire questo alibi.

Ma, a parte questo, quando noi ci riferiamo a posizioni demagogiche, chiamiamo la gente per nome e cognome: Ministri e Presidenti del Consiglio, come sa bene l'onorevole Santalco, sono venuti in Sicilia a vendere come merce disponibile il ponte sullo stretto, creando confusione e scarsa credibilità nei poteri centrali dello Stato in una popolazione che certamente ha subito tanti torti e che non può nè deve essere ingannata. Chiediamo chiarezza anche noi, forse prima degli altri, e non vogliamo in nessun modo indulgere a debolezze o posizioni demagogiche.

Noi abbiamo detto che il Governo deve adempiere pienamente alla volontà del Parlamento. Non c'è discussione alcuna su questo. Noi abbiamo espresso voto favorevole alla Camera dei deputati, mentre al Senato ci siamo astenuti, sull'ordine del giorno della maggioranza, solo per la confusione, l'incertezza e anche l'ambiguità che si registravano nelle file della stessa maggioranza. A noi preme il rafforzamento delle vie di comunicazione in generale e naturalmente, quando ne sarà registrata la fattibilità, anche la realizzazione del ponte sullo stretto. Riteniamo perciò di essere in una posizione non solo chiara ma anche molto coerente.

P R E S I D E N T E . Do la parola al signor Ministro.

M A R T I N E L L I , *ministro dei trasporti.* Io la ringrazio, signor Presidente, e con lei ringrazio i colleghi della Commissione, in particolare i senatori Pacini, Sgherri, Grossi, Piscitello e Santonastato, che sono intervenuti, ciascuno esponendo idee di estremo interesse. Avverto che se per qualche caso particolare non darò qui risposta, (per esempio cito un problema che non conosco, prospettato dal senatore Sgherri e relativo al trasferimento delle Officine di Firenze), risponderò per iscritto.

Dicevo dunque che in tutti gli interventi ho trovato qualcosa di utile, di interessante

e soprattutto quel clima così schietto, tipico di questa Commissione.

Sono un po' in imbarazzo nel rispondere perchè vorrei, da una parte, dire che il Ministero che ho l'onore di rappresentare ha tre grandi settori dei quali vorrei esporre le linee politiche generali, e dunque dovrei fare precedere le risposte ai singoli interventi da una relazione generale sullo stato della politica dei trasporti, così come l'ho trovata e così come la vedo. D'altra parte nei singoli interventi sono stati puntualizzati elementi di notevole importanza. Dunque, nel fare la mia esposizione generale, farò riferimento anche, ove la cosa mi parrà opportuna, a interventi particolari, riservandomi poi, in conclusione, di toccare gli argomenti sui quali sono in grado di riferire. Parlerò anzitutto del comparto maggiore del Dicastero dei trasporti, almeno per la quantità dei dipendenti, cioè delle ferrovie dello Stato; parlerò poi dell'ampio settore dell'aviazione civile, e della motorizzazione civile: ognuno dei tre settori è notevolmente importante nell'economia del Paese; però, ripeto, le ferrovie sono ancora oggi, amministrativamente e organizzativamente, la parte più rilevante. Debbo dire al riguardo che dal mese di settembre le statistiche dei trasporti, sia viaggiatori che merci, hanno cominciato ad accusare una depressione. Nel 1973, in rapporto al 1972, eravamo passati in unità tecniche, vale a dire in miliardi di viaggiatori-chilometri, da 34,5 al 36,5 e in miliardi di tonnellate-merci da 16 e mezzo a 17 e mezzo. Il 1974 era stato iniziato con una notevole crescita; a partire dal settembre si era avuta una riduzione di gettito finchè nel mese di gennaio 1975, sono stati rilevati due dati estremamente preoccupanti: i viaggiatori-chilometro erano scesi del 28 per cento in rapporto al gennaio del 1974 e le tonnellate-chilometro di merci erano scese del 14 per cento. Non nascondo che i dirigenti dell'amministrazione ferroviaria mi avevano sottoposto questi dati con molta preoccupazione. Fortunatamente nel febbraio vi sono indicazioni, non certo ottimistiche, ma che permettono di nutrire meno preoccupazioni. Nel trasporto merci il gettito si è ridotto ancora, ma del 3,8 per cento e

non del 14 per cento; il trasporto viaggiatori si è incrementato (salto qui le frazioni) del 6 per cento in confronto alla diminuzione del 28 per cento del mese di gennaio. Nell'insieme vi è stato un aumento del prodotto in febbraio. Forse sarebbe imprudente parlare di primavera che si sta avvicinando, debbo dire però che i dati di gennaio rivelavano un inverno veramente terribile e nello stesso tempo mettevano in evidenza la fase critica nella quale si trova l'azienda delle ferrovie, critica nel senso etimologico del termine. È una grossa fase di trasformazione e di miglioramento per dare servizi più efficienti, una fase critica di crescita che si inserisce in un momento economicamente difficile per il nostro paese; la ricerca del carro ferroviario per il trasporto è notevolmente diminuita e dunque le cifre che io ho ricordato testimoniano, accanto a quelle generali dell'andamento economico, che l'Azienda delle ferrovie si trova in un momento delicato che merita tutta l'attenzione del Parlamento.

Noi siamo usciti dall'ultima guerra con una ricostruzione rapida del mezzo ferroviario che era il primo mezzo per il rinvigorismento dell'economia del Paese. Chi vi parla è un costituente: allora da Milano si arrivava a Roma — via Falconara — in 20 ore e poi in 18, e quando si cominciò ad arrivare in 18 ore sembrava di essere ritornati ai tempi dei servizi migliori. Si è fatta, dicevo, questa ricostruzione, poi sono incominciate ad intervenire delle previsioni critiche nei confronti del mezzo ferroviario. Si diceva: l'avvenire è del trasporto su gomma e dell'aviazione civile, e debbo dire che, fatta la ricostruzione del dopoguerra, per una decina d'anni si lasciò da parte le ferrovie.

La prima legge per una politica di rinnovo, non nel senso della ricostruzione ma nel senso di una concezione moderna del trasporto ferroviario, è del 1958. Al primo quinquennio, 1958-1962, seguì — essendosi il paese accorto che il mezzo ferroviario non era da abbandonare — la legge « ponte »; arrivò poi la legge dei 2.000 miliardi del nuovo quinquennio. Nel periodo dei dieci anni, non dico di dimenticanza, ma di attenzione esclusiva agli altri mezzi di trasporto, la

ferrovia andò incontro ad un grosso logoramento. Si considerarono gli impianti ricostruiti come non bisognosi di manutenzione ordinaria (questo non in senso assoluto, ma nel senso che si dedicarono pochi mezzi alla manutenzione) e il risultato è stato che oggi la ferrovia ha servizi che si svolgono molte volte su linee o con vetture o con orari che non sono, soprattutto nel campo delle merci, assolutamente compatibili con le esigenze moderne.

Dunque, l'Azienda delle ferrovie, che si propone di recuperare il tempo perduto con vigorose iniezioni di capitale pubblico, sconta una certa dimenticanza — che io non attribuisco a persone e nemmeno (sarebbe troppo comodo per me) al Parlamento (anch'io facevo parte del Parlamento!) — essendosi data la precedenza ad altri mezzi invece che alle ferrovie; queste ultime sembrano essere molto conosciute nel nostro paese, ma io vi devo dire che, andando a guardare da vicino, ho scoperto aspetti che per me sono stati una rivelazione. Per esempio, ho scoperto che, dei 16.100 chilometri di ferrovia, ben 7.000 hanno un tracciato di oltre un secolo, quindi con curve limitate e pendenze oggi non più sostenibili; che certe ferrovie congiungono un capoluogo ad un altro perchè gli staterelli di allora non potevano prescindere dal far passare il treno attraverso i due capoluoghi. Tutto questo basta a dire quali enormi problemi si devono affrontare per dare alla gestione delle attuali linee una modernità di servizio e quali ingenti capitali si devono impiegare. Chi sa che, su 16.000 chilometri di ferrovia, ci sono 13.500 passaggi a livello, che sono propri di una ferrovia costruita tanti anni fa? Chi sa che ci sono 1.850 gallerie? Chi sa che ci sono 2.200 stazioni, ma in 200 di esse si raccoglie l'80 per cento del traffico, mentre in altre 900 solo il 18 per cento e in 1.100 stazioni addirittura il 2 per cento del traffico? Millecento stazioni che tuttavia non possono essere soppresse così, con un semplice tratto di penna, perchè si impedirebbe che residue speranze di sviluppo legate al binario siano coltivate in quelle zone.

Chi, per esempio, sa che l'evoluzione enorme dei mezzi di trasporto ha fatto sì che poche linee raccolgano gran parte del traffico e un numero limitato di chilometri ne raccolgano la maggior parte? Io mi limiterò a dire che 5.000 chilometri raccolgono il 3 per cento del traffico e che una linea, la Napoli-Chiasso, da sola raccoglie ben il 36 per cento del traffico totale.

Dicevo che la ferrovia è in via di trasformazione e di ammodernamento. Per esempio, con il piano dei 2.000 miliardi, finiranno di circolare le vetture con le casse di legno, così come scompariranno i vagoni a due assi per il trasporto merci, giacché saranno tutti con carrello. Non aumenteranno molto i vagoni merci (sono circa 110.000 e diventeranno grosso modo 120.000) ma, essendo su carrello, avranno dimensioni e cubature maggiori, per cui lo spazio caricabile aumenterà del 30 per cento. Nell'ambito di questo enorme sforzo per l'ammodernamento delle ferrovie si sta provvedendo anche al rifacimento delle massicciate e al rinnovo dei binari: ci sono dei binari, messi 60 anni fa, che sono ancora buoni, ma sui quali non possono circolare treni che vadano a più di 80 chilometri all'ora. Oggi sulle grandi linee, per esempio sulla Roma-Firenze, i binari sono completamente saldati per chilometri e chilometri. Tra gli aspetti tecnici da tener presenti vi è quello del raddoppio delle linee, ove è indispensabile. Su 16.100 chilometri, solo 5.000 sono costituite da linee raddoppiate, che col piano dei 2.000 miliardi aumenteranno grosso modo di ottocento chilometri. C'è anche il problema dell'elettrificazione: abbiamo circa 8.000 chilometri di linee elettrificate, che saranno notevolmente aumentate. Bisognerà pensare anche a quadruplicare certi binari per i pendolari: le ferrovie forniscono ogni giorno il mezzo di trasporto a 300.000 pendolari, raccolti grosso modo in sei centri, il maggiore dei quali è Milano, che registra ogni giorno l'afflusso di 140-150.000 pendolari. Si è visto che i doppi binari, soprattutto dove le linee nelle ore del mattino sono affollate da treni di altro genere, non permettono che si dia la precedenza

ad un treno senza far ritardare l'altro. Se si fa ritardare il treno dei pendolari (che sono, in genere, operai e studenti), costoro arrivano al posto di lavoro o alla scuola con un'ora o due di ritardo.

Si costruiranno perciò 300 chilometri di quadruplicamento di linee e soprattutto si darà, attraverso la cosiddetta direttissima Roma-Firenze, la possibilità a questo tratto, estremamente difficile come tracciato perché risale ad un secolo fa ed estremamente affollato come frequenza di treni, di corrispondere meglio e più velocemente alle crescenti esigenze. La nuova linea è concepita per elevate velocità commerciali per cui anche i carri merci, mi è stato detto, ridurranno di ben due giorni il trasporto merci dal Sud al Nord che oggi è ancora di 5 giorni, tranne che per i carri studiati per il trasporto di prodotti ortofrutticoli su lunghi tragitti. Avendo avuto la possibilità di prendere cognizione del problema alla Fiera di Verona devo dire che, in questo settore, le Ferrovie hanno progredito molto negli ultimi tempi.

In sostanza, questo quadruplicamento, che secondo una certa polemica dovrebbe servire per treni di lusso, di fatto è uno strumento di enorme valore per accorciare l'Italia, e, come hanno detto molto bene i colleghi Santalco e Piscitello, per tenere meno emarginata l'Italia dall'Europa.

Purtroppo — e lo voglio subito precisare — la direttissima Roma-Firenze non è finanziata completamente: mancano 150 miliardi per realizzare il percorso studiato dalle Ferrovie, che arriva a S. Andrea di Rovazzano, passa da Campo di Marte e termina praticamente a Prato. Questo tracciato fa tuttavia temere agli enti locali una certa emarginazione di Firenze. È stato perciò proposto un progetto alternativo, in forza del quale, un po' prima di Sant'Andrea di Rovazzano, la linea andrebbe verso occidente, passerebbe sotto l'Arno, arrivando sotto l'attuale stazione di S. Maria Novella. Tutto questo non presenta difficoltà tecniche, perché con i soldi oggi si risolve tutto. Richiederebbe, però, ad avviso dei tecnici, altri 150 miliardi di lire.

Tale progetto non implica difficoltà insormontabili; pone soltanto l'esigenza di notevoli finanziamenti aggiuntivi. Siccome un lavoro di questo genere va fatto lentamente per poterne anche studiare le conseguenze e richiederebbe, pertanto, un periodo di tempo di 6-7 anni, dico subito che un finanziamento di 150 miliardi di lire al valore economico attuale non può essere considerato ineffettuabile. Devo però aggiungere che io do la precedenza ai 150 miliardi per il completamento del primo tratto della linea come è studiato oggi, perchè ci sono 5 cantieri che stanno per cessare l'attività: uno, anzi, ha già in corso le procedure di licenziamento. Siamo nel secondo lotto, in una zona dove la disoccupazione è piuttosto notevole. Nè può essere accettato il principio che, cessando i lavori, il personale possa essere riversato alle Ferrovie. È evidente infatti che un principio in base al quale coloro i quali lavorano per l'attuazione di una grande linea, siccome ad un certo momento cesseranno l'attività, devono essere assorbiti nel personale delle Ferrovie dello Stato — e si tratterebbe di migliaia e migliaia di persone — a mio giudizio non è accoglibile.

In realtà, rappresentanti di questi lavoratori sono venuti a manifestarmi il diritto alla continuazione al lavoro con modi anche abbastanza bruschi; ma io non mi sono sentito in alcuna maniera offeso, perchè chi rimane senza lavoro e sa che il lavoro perduto rientra nella gestione del Ministero dei trasporti, ha il diritto naturale di credere che se non lavora più la colpa sia del titolare del Dicastero. Comunque, questo problema io l'ho prospettato alla Presidenza del Consiglio e naturalmente al Ministro del tesoro, precisando che non vorrei che intervenissi quando la materia sarà divenuta scottante, perchè a mio giudizio sarebbe opportuno intervenire prima.

Che cosa ho fatto per intanto? Proprio l'altro giorno ho nominato una Commissione di tecnici delle Ferrovie e dei vari Enti regionali, ivi compresi rappresentanti della Sovrintendenza per le Belle arti. Tra l'altro è diffuso il sospetto che se non si finanzia subito il tratto che deve arrivare sotto S. Ma-

ria Novella, una volta effettuato il passaggio sul ponte di Sant'Andrea di Rovazzano, le Ferrovie dimenticheranno — come se non ci fosse il Parlamento e non ci fossero i fiorentini — di fare l'altra linea. Devo dire che il problema per me sta in questi termini: per intanto ci sono migliaia di disoccupati che hanno il diritto di non stare a sottilizzare sugli equilibri della contabilità. Infatti quando ho detto che non potrei trasferire fondi da una legge ad un'altra perchè commetterei peccato per distrazione, ho sentito dei buoni fischi. Ma, mi sono chiesto: posso, in definitiva, rimproverare a questa gente di non conoscere la legge di contabilità? Siamo noi che dobbiamo arrivare a predisporre per tempo i mezzi perchè non si verificano simili complicazioni.

Circa il problema del personale, occorre tener presente che l'Azienda delle Ferrovie dello Stato dovrebbe avere 235.000 dipendenti. Arriva ad averne meno di 228.000. Perchè? Perchè non si riesce a compensare il naturale esodo del personale che va in quiescenza. Secondo la vecchia legge, i concorsi potevano essere effettuati soltanto dopo che si erano resi disponibili i posti. Per essere espletati, però, i concorsi richiedono un anno, un anno e mezzo. Parecchi di coloro che li avevano vinti, mandati a chiamare, non rispondevano all'invito in quanto, nel frattempo, avevano trovato un altro impiego. Risultato: si erano già verificate nuove vacanze. Ora, opportunamente, il Parlamento, con legge, ha facoltizzato concorsi per assunzione di personale nella misura del 5 per cento oltre il quadro organico, ritenendosi, con tale percentuale, di far fronte alle esigenze che si sarebbero andate evidenziando nel periodo intercorrente tra il verificarsi delle vacanze e l'espletamento delle procedure concorsuali. Si è constatato, però, che ciò non è sufficiente.

Avendo compreso il problema e ricevendo i rappresentanti dei sindacati, ho prospettato l'opportunità di passare dal 5 al 10 per cento, ma non credo che arriveremo mai ad assumere personale che superi l'organico, che è di 235.000. D'altra parte, in tal caso, faremmo un provvedimento per la sistema-

zione del personale in eccedenza. Per intanto la realtà è che non ne abbiamo a sufficienza.

Al riguardo devo anche dire che, per me, una delle più felici sorprese è stata quella di riscontrare lo spirito di corpo che c'è ancora nei ferrovieri: scioperano, protestano, ma sono legati alla loro azienda, cosa che non si riscontra in nessun altro settore.

Che cosa ci si attende dal piano dei 2.000 miliardi? Il piano dei 2.000 miliardi incontra, come qualsiasi stanziamento nella nostra realtà economica attuale, la difficoltà dei prezzi che si muovono. Io ho visto che quando si è preparata la legge n. 377, ad un certo momento ci si è accorti che occorrevano 4.000 miliardi; allora, dato che il Tesoro non aveva mezzi diretti, si è ripartito il finanziamento in due *tranches* e si è fatto ricorso al credito. Il ricorso al credito è una cambiale che il Parlamento emette sui risparmiatori, a condizione che i risparmiatori poi scelgano la strada che noi vogliamo utilizzare per approvvigionarci di mezzi. Devo dire che la Azienda delle ferrovie, che ha capacità tecniche notevoli, ha cercato di rivolgersi anche al credito esterno; probabilmente si riuscirà ad avere 150 milioni di dollari, penso petro-dollari. La verità però è che l'accredito può avvenire in bianco; qualcuno dei colleghi ha infatti rilevato che in bilancio non c'è niente di tutto questo, ci sono solo le spese ordinarie, ma l'iscrizione può avvenire quando c'è una disponibilità di mezzi.

Che cosa sta cercando di fare l'Amministrazione delle ferrovie d'accordo col Tesoro, dato che il Parlamento non ha posto a carico del bilancio in sé il finanziamento di questi mezzi? Sta cercando di porlo a carico delle risorse che si renderanno disponibili nel nostro paese o all'estero. Il Ministero dei trasporti, o meglio l'Azienda delle ferrovie, si preoccupa di seguire la formazione delle risorse e di utilizzare tutto quello che può essere disponibile (e devo dire che da questo punto di vista non ha bisogno di sollecitazioni); e poi si preoccupa di predisporre quelle che il senatore Piscitello ha chiamato commesse. Ma da questo punto di vista l'Amministrazione delle ferrovie, più che es-

sere sollecitata, dovrebbe essere un po' frenata perchè, attraverso la politica fatta per i 750 miliardi riguardanti i materiali rotabili, ha non solo interessato tutte le aziende e quantificato le commesse distribuendole secondo le regioni, ma ha già fatto delle convenzioni azienda per azienda (io sono intervenuto solo per fare aumentare alcune assegnazioni, per cui si arriverà ad una cifra maggiore) quando ancora non c'era il decreto. Io ho dovuto dire ai responsabili che o queste aziende si mettono in moto dopo che c'è l'atto formale del Parlamento o quello che fanno lo fanno a loro rischio e pericolo. Allora mi è stato domandato se può darsi che i duemila miliardi vengano ritardati e io ho risposto che potranno essere ritardati come pagamento, ma, siccome c'è una legge, il Ministro del tesoro deve trovare questi mezzi, magari rivolgendosi all'Officina carte e valori.

Devo dire che ci sono state anche sollecitazioni da parte degli organismi sindacali, che quando devono invitare il Ministro a muoversi non è che siano molto delicati nell'uso degli aggettivi (io ne sorrido, non mi sento offeso, perchè in definitiva si vede che pensano che solo urlando possono ottenere qualcosa), ma tutto questo si sta veramente facendo. Alle ferrovie non si può, in questo senso, rimproverare di attendere che ci sia la virgola.

Voglio dire che abbiamo visto gente agitarsi e correre con il testo legislativo in mano prima ancora che il CIPE avesse espresso un suo avviso e prima che la Commissione regionale consultiva si fosse a sua volta espressa.

Mi sembra dunque che nulla si possa rimproverare all'Amministrazione delle ferrovie e correlativamente al Ministero dei trasporti, anche se devo dire che sono rimasto molto colpito quando ho preso contatto con il Consiglio di amministrazione, composto da persone di grande valore particolarmente per il settore tecnico, la cui attività è limitata alla espressione di alcuni pareri, poichè tutto è alla mercè della firma del Ministro. Ciò evidentemente risale all'epoca precedente alla nostra, quando il Ministro era tutto. Io ho

detto chiaramente al Consiglio di amministrazione che ogni qualvolta riterrò di dover avversare una sua decisione, mi sentirò in dovere di motivare ampiamente il mio no, salvo poi ritornare sul mio atteggiamento qualora venissi dissuaso dall'insistere in esso nel corso della discussione che desidero si possa sempre svolgere tra di noi. È necessario che il Consiglio di amministrazione finisca di essere un organo incaricato soltanto di dare pareri, nel senso che sia lasciata al Ministro la responsabilità del puro indirizzo di carattere politico, ma una volta stabilito che i duemila miliardi vanno spesi in un determinato modo, non occorra la firma del Ministro per procedere nella direzione indicata.

Quando nell'assumere il mio attuale incarico ho ricevuto le consegne, mi si è presentato un signore che ha detto di essere il presidente della CIT. Io mi sono meravigliato perchè non vedevo che relazione ci fosse tra il Ministero dei trasporti e la CIT. Ma il signore mi ha subito illuminato, dicendomi che il rapporto consisteva nel fatto che il capitale con cui opera la CIT appartiene alle Ferrovie dello Stato. Questo era concepibile nel momento in cui venne creata la CIT, poichè il turismo era essenzialmente navale e ferroviario. Ma ora le cose sono notevolmente cambiate e la situazione è tale che il lavoro svolto dalla CIT riguarda per il solo 14 per cento le Ferrovie, però il disavanzo del suo bilancio è interamente a carico del Ministero dei trasporti.

Approfondendo il problema ho constatato che, per esempio, l'Alitalia ha i suoi magnifici uffici a New York, e così pure la CIT come l'ENIT che dipende dal Ministero del turismo. Io ho pensato che la CIT deve vivere perchè svolge una sua funzione, ma non può vivere come organismo delle Ferrovie dello Stato. È necessario che le Partecipazioni statali — da cui dipende l'Alitalia — e il Ministero del turismo — da cui dipende l'ENIT — si accordino per unificare i vari uffici esistenti a Parigi, New York, eccetera, evitando che ne esista uno per l'Alitalia, uno per l'ENIT e un'altro per la CIT. Questo corrisponderebbe anche alla tante volte afferma-

ta volontà di ristrutturazione della spesa pubblica. Dal canto mio ho scritto una lettera ai ministri Sarti e Bisaglia, informandone il Consiglio di amministrazione, e, sia pure non senza difficoltà, ci stiamo avviando verso la soluzione del problema.

Per quanto riguarda l'Istituto Nazionale Trasporti (INT), devo sottolineare la sua utilità specialmente nel settore dei trasporti minori che per una serie di ragioni preferiscono affidarsi alla gomma degli automezzi piuttosto che al ferro delle rotaie.

Comunque devo far rilevare che nel 1973 le Ferrovie hanno trasportato ogni giorno — festivo o feriale — un milione e centomila persone mediamente, le quali hanno percorso — sempre mediamente, — cento chilometri ciascuna. Voglio dire che le Ferrovie sono ancora uno strumento di trasporto di enorme valore che merita gli sforzi che il paese sta facendo.

Si verifica però un addensamento eccessivo su certe linee, e ringrazio il senatore Grossi per aver sollevato il problema. Io stesso mi sono sentito in dovere di esortare i responsabili dei vari servizi a puntare meno sui convogli di prestigio, quelli che devono coprire determinati percorsi in tempi *record* che esistono solo sulla carta perchè in pratica portano sempre ritardo, e di curare di più la rapidità e il rispetto degli orari da parte dei treni di cui si servono i viaggiatori di seconda classe. Si tenga presente che del milione e centomila viaggiatori che si servono del servizio ferroviario, novecentomila sono viaggiatori di seconda.

Io come Ministro resto sempre un politico e altri ne fanno più di me, però devo dire che, anche attraverso il piano quinquennale di duemila miliardi stabilito dalla legge n. 377 dell'anno scorso, si tende a dare meno importanza ai servizi di prestigio, in favore di quelli più utili per l'utente italiano.

Riguardo a questo problema c'è da fare un'ultima considerazione, cioè che effettivamente l'Amministrazione ferroviaria non sempre è libera di operare come vorrebbe. Per esempio i « TEE » spesso viaggiano con poche persone a bordo, ma, essendo dei convogli internazionali, i loro orari ed i loro

percorsi non possono essere spostati secondo le nostre esigenze.

Un'ultimissima considerazione su come si giungerà alla presentazione del piano previsto dalla legge n. 377. L'articolo 1 di tale legge, all'ultimo periodo, stabilisce che: « Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ». Già alla Camera dei deputati mi è stato detto, con il tono agrodolce usato in questa sede dal senatore Piscitello e da un collega del suo partito: naturalmente arriverete all'ultimo momento. A questo proposito devo dire che io ho assunto l'impegno di dare disposizioni per studiare, fin da adesso, tutte le norme interessate dal progetto, in modo che io o il mio successore si possa presentarlo prima della scadenza, dal momento che « entro il 31 dicembre 1976 » non significa necessariamente « il 31 dicembre 1976 ».

Quindi l'impegno io l'ho assunto. Ho dato una disposizione scritta. Ho emanato un ordine di servizio. Devo dire anche che l'amministrazione ha molto materiale allo studio e non è che si faccia pregare per essere spinta in quella direzione.

Mi è spiaciuto il rilievo fatto al Ministro dei trasporti circa i tempi di predisposizione del decreto relativo al piano poliennale. L'amministrazione delle Ferrovie dello Stato aveva predisposto un decreto per la ripartizione della spesa di 2.000 miliardi che doveva avvenire secondo i criteri indicati all'articolo 2 della legge n. 377; cioè in questo modo: per l'adeguamento delle strutture, raddoppio dei binari eccetera, 300 miliardi; per l'acquisto di vetture, 50 miliardi. Sottolineo che sono cifre indicative, non ricordo quelle esatte. Ora i colleghi sanno meglio di me che questo programma, prima di essere approvato dal CIPF, si è dovuto sottoporre alla Commissione consultiva interregionale. In questa sede ogni rappresentante di regione illustrò i problemi di sua competenza. Dopo lunga e approfondita discussione fu approvato all'unanimità un elenco nel quale per ogni Regione — secondo i valori del '74 — erano previste le opere da realizzare. Per completare questa operazione il Ministero dei trasporti ha impiegato due settimane. Inoltre,

io posi ai dirigenti delle Ferrovie dello Stato questa domanda: chi assicura che una spesa destinata alla realizzazione di un'opera in una certa Regione non finisca in un'altra? E citai a questo proposito un episodio del quale ero stato informato e che è inutile io riferisca in questa sede. Mi fu risposto: ma se i prezzi aumentano si fermano i lavori e noi vogliamo poter disporre dei fondi con una certa elasticità, com'è accaduto tempo fa quando 7 miliardi destinati alla tratta Cremona-Mantova, non essendo stati ancora iniziati i lavori, furono riversati sulla tratta Cancellone-Cassino, i cui lavori erano iniziati, trattandosi di opere analoghe. Io ho detto « no »: non me la sento di compiere, anche con il parere dei rappresentanti delle Regioni, un'operazione che è un'autentica presa in giro. Se i prezzi aumentano, ciò avverrà per tutte le opere e in questo caso saranno il Parlamento e il Governo o a fare uno stralcio delle opere, assumendosene la responsabilità, o a predisporre degli stanziamenti integrativi. Devo dire anche che i dirigenti delle Ferrovie dello Stato non mi sono sembrati molto persuasi del mio ragionamento ma, comunque, la volontà politica ha prevalso. Il decreto reca quindi per ogni opera la cifra di spesa prevista e non sono possibili cambiamenti. Eventuali cambiamenti dovranno essere deliberati con le stesse procedure con le quali è stato stabilito il programma. Ho preferito scegliere questa linea anche se mi rendo conto che, in un'epoca di svalutazione della moneta, essa può determinare difficoltà amministrative di esecuzione.

Credo di avere esaurito l'argomento ferroviario.

Riferisco ora sommariamente sull'aviazione civile. I colleghi sanno meglio di me che la aviazione civile ha avuto una direzione generale solo a partire dal 1967. Nel '63 fu istituito un ispettorato generale che si occupava della materia. Devo dire che naturalmente la direzione generale dell'aviazione civile, pur essendo affidata a gente capace, esperta, competente e anche provvista di vigore giovanile, non ha le tradizioni di altre amministrazioni e si trova anche a dover

affrontare una quantità di servizi che sono in continuo crescendo. La crisi energetica ha colpito anche questo settore e ha costretto e costringe a riorganizzare i servizi in modo diverso. Devo dire però che non è una crisi del mezzo di trasporto: l'aviazione ha un grande avvenire. Comunque i servizi che nel '67 erano stati concepiti in un certo modo si sono dovuti modificare in quanto erano necessari una dimensione maggiore e servizi più funzionali. E in attesa che venga varata una legge sulla politica unitaria dei trasporti, la quale stabilisca quanta parte delle risorse deve essere data all'aviazione, con la legge n. 825 si è stabilito che 350 persone vengano assunte, con modalità particolari, per l'aviazione civile e per ottenere servizi che gli organici attuali non sono in grado di rendere.

Si è stabilito un criterio triennale perchè, entro tre anni, si dovrebbe finalmente arrivare a predisporre il piano generale dei trasporti. Quindi, per il settore dell'aviazione, non solo vi è una scarsità di mezzi ordinari derivante dal fatto che gli organici sono limitati, ma tutto viene affidato alla politica delle leggi straordinarie. È stata varata una legge che ha previsto una spesa di 220 miliardi così suddivisi: 20 miliardi per gli aeroporti, 60 miliardi per la strumentazione, 135 miliardi per le strutture e 5 miliardi per il personale.

Per quanto riguarda gli aeroporti, devo anche dire — in risposta alla domanda che mi è stata posta — che esiste un programma generale che prevede una spesa di 900 miliardi, che sono poi saliti a 1.000. Questo programma fu inviato al CIPE nel giugno del 1974. Fu rettificato e la rettifica è arrivata nell'agosto del 1974. Secondo la mia richiesta dovrebbe essere discusso in sede CIPE nell'aprile del 1975.

Non rivelo alcun segreto politico dicendo che vi sono due richieste addizionali che riguardano programmi non inseriti nella legge che ha previsto la spesa di 220 miliardi. Devo far rilevare che per gli aeroporti esiste una legge che fissa determinati limiti e non è compito di un Ministro cambiare una legge.

Perchè al CIPE si è in ritardo nel discu-

tere questo programma di mille miliardi? Perchè, alla fine, il titolare del Ministero del tesoro dovrà dire « Ecco, qui ci sono mille miliardi che distribuiremo in cinque esercizi ». È questa la ragione del ritardo.

Comunque ribadisco che nella direzione generale dell'aviazione civile ci sono uomini che si muovono, che si impegnano a portare avanti il loro lavoro. A questo proposito aggiungo che le disposizioni della legge 825 si stanno gradualmente concretizzando. Si è già chiuso il termine per la presentazione degli elaborati. La commissione è già costituita ed io ho rivolto la preghiera di svolgere tutto entro due mesi. Entro l'estate ritengo si potranno consegnare i lavori e si potrà procedere. Perchè una delle tante scoperte che può fare chiunque vada in un ministero nuovo è di accorgersi che il tempo di esecuzione dei lavori è tre anni. Si può sapere perchè? Per mettere su dei prefabbricati, fare delle piste, per firmare il modello per gli appalti ci vogliono tre anni, come tempo massimo. Ho fatto notare la cosa ed ho suggerito di stabilire come tempo massimo due anni, perchè non credo sia necessario tutto quel tempo.

Per quanto riguarda la Motorizzazione civile e noto che esiste un grosso problema di personale. Al riguardo sta procedendo rapidamente l'iter di preparazione di un apposito disegno di legge (e di questo devo rendere omaggio al collega Cossiga, che presiede il Consiglio superiore della pubblica amministrazione), disegno di legge che adesso attende solo il parere del Tesoro. Sarà sottoposto al Consiglio dei ministri e quindi mi raccomanderò al Parlamento per una sua sollecita approvazione.

La Motorizzazione civile è un altro dei settori, insieme ai trasporti in concessione, che merita molta attenzione e che ha notevole importanza per l'economia del Paese. Non ho bisogno di dire che il trasporto su gomme nell'area internazionale, e soprattutto nella area europea (intendo la Comunità), è alla faticosa ricerca di una politica comune. Era già stata iniziata una politica comune, ma il sopraggiungere di altri tre Paesi ha rimesso in discussione il tutto in quanto questi tre

Paesi hanno avanzato delle clausole di riserva che hanno congelato l'accordo a sei.

La Direzione generale segue molto anche la materia degli assi e sta cercando di arrivare ad un'armonizzazione anche su questa materia. È noto, del resto, che abbiamo in proposito una concorrenza dei Paesi Bassi, del Regno Unito e della Francia i cui autotrasportatori vengono in Italia con questi autocarri estremamente pesanti che permettono di lucrare sui costi. Ripeto, anche su questa materia si sta cercando di portare avanti una politica comune. Altrimenti presenteremo al Parlamento una richiesta di aumento ad undici tonnellate e mezzo dei nostri assi.

Un altro settore affidato a questa direzione generale è quello dei trasporti in concessione. Si tratta di un settore preoccupante, anche per quanto riguarda gli oneri che lo Stato dovrà assumere. Già siamo arrivati a duecento miliardi di oneri circa. E noi non ci limitiamo a ripianare i conti, a saldare i disavanzi. C'è un programma studiato dal ministro Preti, con molta diligenza, che prevede il rinnovo di quella che è la tecnica del trasporto e che facendo spendere in capitale ottiene un maggior risparmio nelle spese correnti. È un programma di rinnovo che richiede seicento miliardi di lire. Altri 200 miliardi di lire sono previsti da un disegno di legge presentato dal Governo — che si trova da troppo tempo alla Camera — relativo alla Circumvesuviana, alla Circumflegrea, ed alle Ferrovie Nord-Milano.

Ho avuto occasione di recarmi a Napoli e di vedere gli impianti della Circumvesuviana. Devo dire che sono rimasto stupito, in primo luogo, nel constatare quante persone si servono di essa: si tratta di ben centoventimila individui al giorno! È di una modernità veramente impressionante e, mi hanno detto, le ferrovie dello Stato stanno mettendo a punto l'applicazione del comando autonomo che, in pratica, si sostituisce al macchinista in qualsiasi momento.

Esiste però sempre il problema della disponibilità dei mezzi necessari: seicento miliardi di lire, della metà del 1974, da imputare alle risorse pubbliche. A ciò si collega l'altro tema, che sono costretto a trattare rapidamente, della politica unitaria dei trasporti.

È indispensabile al riguardo mettere a punto il conto nazionale dei trasporti, la cui redazione è attualmente difficoltosa a causa dei ritardi delle Regioni nel fornire i dati di loro spettanza.

Non bisogna dimenticare, fra l'altro, che la questione della politica comune dei trasporti ha enorme importanza nel momento in cui stabiliamo il programma del settore. Oggi come oggi non abbiamo l'autorità di presentarci con una singola voce di fronte al CIPE per la destinazione dei mezzi necessari a svolgere la nostra attività.

Per quanto attiene alla questione del ponte sullo Stretto di Messina, dopo aver discusso a fondo su quella che poteva essere una certa visione dell'Amministrazione ferroviaria, ho inviato un appunto al Ministro dei lavori pubblici — dal momento che è stata la Presidenza del Consiglio ha stabilire che ne rispondesse il responsabile di quel Dicastero — del quale favorirò copia ai membri della Commissione.

Purtroppo la tirannia del tempo non mi permette di dilungarmi come vorrei sugli argomenti che mi sono stati sottoposti. Tuttavia, mentre mi scuso di tale incompletezza, mi riservo di rispondere adeguatamente per iscritto.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il ministro Martinelli per quanto ci ha detto.

Passiamo ora all'esame dell'ordine del giorno presentato dal relatore Santalco, di cui do di nuovo lettura:

Il Senato,

considerata la necessità, più volte evidenziata, di provvedere al completamento del raddoppio della linea Messina-Palermo, invita il Governo a voler disporre affinché si provveda, con la massima urgenza, alla progettazione delle opere a tal fine necessarie.

M A R T I N E L L I , ministro dei trasporti. È già a doppio binario la tratta Palermo-Fiumetorto. Da Fiumetorto a Messina ci sono 189 chilometri: il raddoppio di un primo tratto è previsto nel programma dei 2 mila miliardi con uno stanziamento di 31 mi-

liardi; devo dire al riguardo che ho dato disposizioni alle Ferrovie dello Stato di provvedere immediatamente alla progettazione. Ma il collega che ha presentato l'ordine del giorno potrebbe chiedermi, con un po' di malizia: se questi 189 chilometri, oggi come oggi, fossero raddoppiati, quanti miliardi effettivamente occorrerebbero? Io risponderei che ne occorrono 250. Ecco perchè ho disposto che si faccia, intanto, il possibile, cioè il raddoppio di un altro tratto sia pure limitato.

Dichiaro comunque di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Santalco il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 14,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. FRANCO BATTOCCHIO