

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 23 APRILE 1969

(17<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

### INDICE

#### DISEGNO DI LEGGE

##### Discussione e approvazione:

« Copertura del disavanzo della gestione 1968 dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » (538) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 225, 231, 234
AIMONI . . . . .	226, 231
BONAZZI . . . . .	229
CROLLALANZA . . . . .	228, 231
DERIU . . . . .	226, 232
FABRETTI . . . . .	230
FLORENA . . . . .	231
GENCO, relatore . . . . .	226, 228, 229, 230, 232
MARIOTTI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile . . . . .	233
MASSOBRIO . . . . .	231
RAIA . . . . .	227, 228
TANSINI . . . . .	229

*Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Maderchi, Massobrio, Noè, Piccolo, Poerio, Raia, Spagnolli, Spasari, Tansini, Togni, Venturi e Volgger.*

*Intervengono i ministri dei lavori pubblici Mancini e dei trasporti e dell'aviazione civile Mariotti.*

**P I C C O L O**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Copertura del disavanzo della gestione 1968 dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » (538) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura del disavanzo della gestione 1968 dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale e comunico che la Commissione finanze e te-

*La seduta ha inizio alle ore 9,55.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Crollalanza,*

soro ha espresso il seguente parere sul provvedimento in titolo:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, rileva il carattere non ortodosso anche se già adottato altre volte, del ricorso a prestiti obbligazionari per ripianare il *deficit* di gestione delle Ferrovie dello Stato. Tuttavia, in considerazione delle finalità del provvedimento, ed auspicando che provvedimenti del genere non si rendano più necessari, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso ».

Invito ora il senatore Genco, in sostituzione del senatore Lombardi, attualmente in congedo, a riferire sul disegno di legge.

**G E N C O**, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il provvedimento in esame è stato presentato alla Camera dei deputati il 1° ottobre 1968 dall'onorevole Scalfaro, a quel tempo Ministro dei trasporti, ed autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre prestiti per la copertura del disavanzo di gestione, previsto in lire 258 miliardi circa, relativo all'esercizio 1968.

La Commissione finanze e tesoro del Senato ha espresso parere favorevole, pur mettendo in evidenza il carattere non ortodosso della copertura proposta; purtroppo, però, il *deficit* delle Ferrovie dello Stato rappresenta una dolorosa e, direi, ineluttabile realtà e va diventando di anno in anno più notevole, imponendo continui ricorsi a prestiti obbligazionari o di altra natura sui quali gravano forti interessi passivi.

Anche nel caso del provvedimento in esame, come ho detto in apertura, l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a contrarre prestiti; in particolare, l'articolo 1 prevede che questa possa emettere obbligazioni fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari all'occorrente somma di circa lire 258 miliardi. Gli articoli 2 e 3 prevedono che l'emissione delle obbligazioni debba essere effettuata con le modalità ed alle condizioni stabilite dal Ministero del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio e precisano anche le caratteristiche proprie delle obbligazioni;

l'articolo 4 autorizza l'Amministrazione ferroviaria a ricorrere ad aperture di credito bancario in attesa di poter procedere alla emissione delle obbligazioni stesse mentre l'articolo 5 prevede l'esenzione da ogni imposta e tassa per le operazioni suddette e precisa che l'onere relativo alle obbligazioni ed alle aperture di credito fa carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Desidero aggiungere che uno degli ultimi atti del ministro Scalfaro fu quello di approvare, in Consiglio di amministrazione, l'apertura di un credito con un istituto bancario per un importo di lire 60 miliardi, senza dei quali non si sarebbe potuta pagare la tredicesima mensilità ai dipendenti dell'Amministrazione; è dunque molto urgente approvare il disegno di legge in esame, in considerazione dei tanti oneri che gravano sul Ministero dei trasporti e dello stato di necessità conseguente al disavanzo della gestione 1968.

**A I M O N I**. Ritengo che non si possa non essere d'accordo circa l'approvazione delle norme in esame; solamente, sarebbe utile sapere se il *deficit* di gestione dell'azienda ferroviaria registri un aumento rispetto agli anni precedenti, oppure no. In caso di risposta positiva, il ministro Mariotti ci dovrebbe dare chiarimenti al riguardo, mettendo in evidenza quali sono gli elementi che maggiormente contribuiscono alla formazione di questo disavanzo di gestione.

Certamente, si tratta di una situazione che ci lascia preoccupati poichè, a lungo andare, gli oneri determinati dagli interessi passivi possono aumentare a dismisura fino a diventare insostenibili. Su questi punti, pertanto, chiediamo all'onorevole Ministro delucidazioni e dati precisi.

**D E R I U**. Onorevole Presidente, ritengo sia impossibile — allo stato attuale — non approvare il presente disegno di legge; esso tuttavia, ci pone in una situazione molto delicata e preoccupante poichè ci dimostra chiaramente come le passività della gestione dell'Amministrazione ferroviaria siano in continuo e progressivo aumento.

E fuori dubbio che le Ferrovie dello Stato effettuano un servizio di pubblica utilità ed il Governo, a mio avviso, deve operare, in questo settore, delle precise scelte di politica economica prima di adottare una delle seguenti decisioni: 1) aumentare i prezzi del servizio sulla base dei costi effettivi, incidendo nell'economia generale della Nazione, oltre che in quella della società italiana, ma rendendo le Ferrovie attive o quanto meno portando il loro bilancio al pareggio; 2) oppure mantenere un prezzo politico dei servizi che le Ferrovie offrono, dando così ai trasporti un carattere più spiccatamente sociale.

Una di queste due scelte, ripeto, va finalmente fatta una volta per tutte ed è necessario che il Paese ne venga informato in modo esplicito.

Il parere che la Commissione finanze ci ha inviato è un parere che si giustifica sul piano tecnico, tuttavia tale Commissione, che non è composta di tecnici solamente ma di politici, non può non tener conto di tutto un contesto di scelte politiche e decidere di conseguenza; altrimenti, essa sembra che voglia addossare, a chi è chiamato a decidere, responsabilità che, pure se non respingiamo, e che anzi ci accogliamo volentieri, devono essere del Parlamento o, quanto meno, della maggioranza politica del Parlamento.

Dato che da molti anni a questa parte — e nel dire questo mi riallaccio alla mia relazione sul bilancio del Ministero dei trasporti di tre anni fa — le scelte politiche del Governo e della maggioranza sembrano, in pratica, orientate nel senso di considerare i trasporti servizi di carattere sociale, da effettuare a prezzi e costi politici, ritengo sia giunto il momento che lo Stato, e per esso il Tesoro, se ne assuma i relativi oneri e responsabilità.

Nel corso del tempo, infatti, abbiamo assistito a questo fenomeno: da principio il Tesoro ha accollato alle Ferrovie dello Stato soltanto determinati oneri riflessi, ma poi, a poco a poco, si è reso responsabile esclusivamente dei tassi di interesse dei mutui, senza preoccuparsi della restituzione dei fondi di investimento per giungere, alla fine, a

non occuparsi più neanche di questo. Attualmente, infatti, fondi ed interessi sono a totale carico delle Ferrovie dello Stato.

Di questo passo dove andremo a finire? Con le norme in esame autorizziamo le Ferrovie a contrarre prestiti per alcune centinaia di miliardi che vanno ad assommarsi ad un passivo che aumenta vertiginosamente di anno in anno anche a causa degli interessi passivi che continuano a gravare sulla gestione; mi sembra veramente giunto il momento di agire conseguentemente alla scelta politica che il Governo sembra, in pratica, di aver fatto: il Tesoro deve accollarsi le passività della gestione dell'Amministrazione delle ferrovie.

Mai e poi mai, infatti, a meno che non si cambi orientamento politico, le Ferrovie saranno in grado di restituire i fondi mutuati e gli interessi che le fanno carico; mai e poi mai, con le proprie risorse questa Amministrazione riuscirà ad arrivare ad un pareggio di bilancio. La situazione va guardata con coraggio e realismo e va risanata prima che raggiunga vertici paurosi, a meno che non si arrivi a considerare le ferrovie alla stregua di una qualsiasi azienda privata, la quale deve cercare, in tutti i modi, di raggiungere se non l'attivo, almeno il pareggio fra entrate e uscite.

Ma, ripeto, se le scelte politiche sono orientate in un'altra direzione è necessario che lo Stato, e per esso il Ministero del tesoro, si assuma il carico finanziario che ne consegue.

Arrivati a questo punto, signor Ministro, è necessario che noi siamo informati di ciò che si vuole fare perchè se costringiamo le Ferrovie dello Stato a contrarre altri debiti di questa entità, con l'ulteriore cumulo di centinaia di milioni di interessi, arriveremo alla bancarotta e mi pare che non sia questo il nostro intendimento nei confronti dell'Azienda ferroviaria, se è vero che essa deve essere sempre più efficiente per svolgere le funzioni istituzionali che le competono.

R A I A . Credo che l'onorevole Ministro vorrà approfittare dell'occasione che oggi ci viene offerta per esporci, come ci aveva promesso in altre circostanze, il quadro del-

la situazione relativa alle Ferrovie dello Stato perchè è bene, anche in relazione a quanto diceva il senatore Deriu, avere le idee chiare in ordine a questo argomento. D'altra parte, per quanto attiene alla questione che viene posta, è vero, senatore Genco, che non è stato l'attuale Ministro a determinare il disavanzo di gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, bensì un preciso orientamento politico; quindi il discorso andrebbe allargato in relazione alle cause remote che hanno dato origine a questa situazione.

**G E N C O**, *relatore*. Se lei ha la possibilità di indicare un toccasana per ovviare a certi inconvenienti, renderà un servizio utile al Ministro e al Parlamento.

**R A I A**. Premetto che per quanto ci riguarda voteremo a favore di questo disegno di legge, come hanno fatto i nostri colleghi alla Camera dei deputati; ma sia chiaro che sarà l'ultima volta che daremo il nostro consenso a questo tipo di interventi per una ragione molto semplice.

In sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti abbiamo fatto un'analisi dei motivi del *deficit* di gestione dell'Azienda ferroviaria e ricordo che, sia pure senza indicare esattamente una soluzione, abbiamo detto che l'attuale situazione di disavanzo in cui si trova l'Azienda stessa è conseguenza di una scelta che il Governo ha fatto, per cui si è inteso dare un indiscriminato sviluppo alle autostrade favorendo i trasportatori privati. C'è stato un deliberato orientamento politico in questo senso, che a nostro avviso dovrebbe essere modificato se vogliamo che le ferrovie svolgano la funzione sociale di cui abbiamo spesso parlato e non finiscano, invece, col prevalere gli orientamenti di coloro i quali affermano che le ferrovie debbono soccombere. Ella sa, senatore Genco, che intendimenti del genere esistono; e se non si provvede ad un potenziamento del settore, quella che è oggi solo una preoccupazione potrà risolversi domani in una dolorosa realtà.

Riteniamo che l'attuale situazione non sia ineluttabile ma che, al contrario, sia neces-

sario provvedere al fine di porre le ferrovie nella condizione di svolgere quella funzione sociale alla quale ci siamo sempre riferiti. A nostro avviso è assurdo che lo Stato debba contrarre dei debiti per pagare le spese ordinarie delle ferrovie: questa è una conseguenza del modo con cui si è imposta la politica ferroviaria. Ecco il concetto fondamentale che abbiamo sempre espresso e, praticamente, tutti i rilievi da noi fatti — di cui potrei portare una lunga documentazione — arrivano a questa conclusione. Ma deve esserci una possibilità di intervenire per ovviare a questo stato di cose. Non possiamo continuare a pagare interessi passivi; e a questo proposito credo che alla domanda posta dal collega Aimoni bisogna aggiungerne un'altra: non è possibile, per esempio, che le Ferrovie siano esonerate dal pagamento degli interessi passivi, dal momento che si tratta di un'azienda pubblica alla quale si concedono i mutui?

Vi sono problemi sui quali oggi dovremmo avere da parte del Ministro una risposta più chiara ed esauriente in ordine alla sua volontà politica e alla linea che intende seguire per quanto riguarda l'Azienda ferroviaria.

**C R O L L A L A N Z A**. Ho ascoltato con molto interesse gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto e in modo particolare le osservazioni fatte dal collega Deriu. Allo stato delle cose, per quanto riguarda questo disegno di legge, penso che non ci resti altro da fare che approvarlo, il che non significa che i rilievi sollevati in questa occasione, che si riferiscono a problemi di fondo, non debbano dar luogo ad un esame approfondito del sistema che ha prevalso finora per risanare i disavanzi di gestione dell'Amministrazione delle ferrovie. Tali disavanzi, in fondo, sono comuni, in gran parte, alle ferrovie di tutta l'Europa, perchè mi risulta che anche quelle che fino a qualche anno fa presentavano un equilibrio di bilancio rivelano oggi notevoli *deficit*. Evidentemente c'è un problema nuovo, quale è appunto quello della concorrenza tra strada e rotaia, che ha aggravato la situazione e che implica un discorso molto

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)17<sup>a</sup> SEDUTA (23 aprile 1969)

ampio. Pertanto, più che chiedere oggi all'onorevole Ministro dei chiarimenti, io credo che dobbiamo pregarlo di voler dedicare un'apposita seduta alla trattazione dei problemi relativi all'Amministrazione delle ferrovie — la data, naturalmente, potrà concordarla con il Presidente —, nella quale egli possa fare un'esposizione della situazione dell'Azienda ferroviaria e delle prospettive per risolverla.

Nel dichiarare il mio voto favorevole al presente disegno di legge, debbo muovere però un rilievo per quanto concerne il sistema ormai invalso in questi ultimi tempi di fare sempre più ricorso al credito e quindi al risparmio. Tale comportamento, oltre a ridurre le possibilità di investimenti anche da parte delle iniziative private, altera l'impostazione del bilancio, perchè quando si dice che nel bilancio di un determinato esercizio il disavanzo è di 1.800 miliardi si sa che a questa cifra bisogna aggiungere altri 700 miliardi di obbligazioni che lo Stato intende emettere per fronteggiare sia gli oneri del disavanzo delle Ferrovie, sia il finanziamento delle autostrade, sia quello della riforma universitaria, nonchè tutti gli altri finanziamenti che non trovano capienza nelle pieghe del bilancio. Il bilancio dovrebbe essere invece impostato su un piano di priorità nelle scelte.

Con questa riserva, e pregando l'onorevole Ministro e il Presidente della Commissione di mettersi d'accordo per riservare un'apposita seduta alla trattazione di tutti i problemi relativi all'Amministrazione delle ferrovie, io credo che possiamo tranquillamente approvare il presente disegno di legge.

B O N A Z Z I . Darò voto favorevole al presente disegno di legge perchè, pur rilevando che il *deficit* di gestione dell'azienda ferroviaria è notevole, non posso tuttavia disconoscere che purtroppo un po' tutte le gestioni dei servizi pubblici nel nostro Paese portano a conclusioni di questo genere. Penso infatti — e pertanto non mi sorprende molto il provvedimento di cui discutiamo — al settore dei trasporti pubblici, alla situazione delle aziende municipalizzate e

provincializzate dei trasporti, ad esempio, che si trovano nella situazione di dover registrare notevoli disavanzi. E si deve rilevare che là dove disavanzo non c'è nell'Amministrazione pubblica, se poi si va a guardare in profondità, si può constatare che talvolta il pareggio viene mantenuto per determinate ragioni e di fatto vi è uno stato di immobilismo.

Mi associo, comunque, alle richieste avanzate dal collega Aimoni e prego l'onorevole Ministro di voler chiarire in particolare, nelle risposte che ci darà, se il *deficit* di gestione dell'Azienda ferroviaria deriva anche dalla costruzione di nuove linee.

G E N C O , *relatore*. È un *deficit* di esercizio.

B O N A Z Z I . L'onorevole Ministro chiarirà, io spero, se vi sono anche riflessi di interventi particolari, di costruzione di nuove linee o di istituzione di nuovi servizi.

Poc'anzi il senatore Deriu chiedeva dove si vuole arrivare. Quali programmi nell'ambito delle Ferrovie dello Stato s'intendono portare avanti? Io sono convinto che il problema delle autostrade non incide nè inciderà negativamente sulla situazione delle ferrovie, perchè, nonostante tutto quello che si è detto o si è fatto nel nostro Paese contro i servizi ferroviari, l'esigenza di un potenziamento della rete ferroviaria appare sempre più evidente. D'altra parte, lo stesso fenomeno si è verificato in altri Paesi dove sono stati eseguiti complessi notevoli di autostrade e nello stesso tempo sono stati potenziati i servizi di trasporto su rotaie. L'esigenza, quindi, di conoscere i nuovi programmi mi sembra che sia fondamentale.

T A N S I N I . Nell'esprimere il voto favorevole del Gruppo socialista non entrerò nel merito del provvedimento, che dobbiamo adottare per risanare una situazione di disavanzo di gestione dell'Azienda ferroviaria, ma accennerò ad un argomento di interesse particolare, che è anche in discussione presso gli organi comunitari e che io considero favorevole come prospettiva per su-

perare lo stato di disagio finanziario dell'Amministrazione delle ferrovie.

Come i colleghi certamente sanno, gli organi comunitari oggi propongono addirittura di far pagare al concorrente più vicino alle ferrovie, cioè all'autotrasportatore privato, la manutenzione delle strade: questo è un argomento che se andrà avanti in sede comunitaria potrà portare notevoli vantaggi economici al Ministero dei trasporti, tra i quali la riduzione del disavanzo che oggi viene registrato.

Vi sono poi i problemi dei rami secchi e delle agevolazioni ferroviarie nonché tante altre questioni che, meglio studiate e regolamentate, gioverebbero al buon funzionamento delle Ferrovie dello Stato; ad esempio, per i sovrappassi ferroviari le spese a carico del Ministero dei trasporti sarebbero notevolmente diminuite se queste opere venissero studiate di concerto con il Ministero dei lavori pubblici.

A Piacenza abbiamo sensibilizzato l'attenzione dell'Amministrazione ferroviaria per la costruzione di un sovrappasso ferroviario riguardante la statale n. 642; le Ferrovie si sono impegnate a concedere un contributo di circa 100 milioni di lire per la costruzione di quest'opera che è di grande vantaggio per evitare ingorghi di traffico su una linea di grande comunicazione; ripeto, anche questo problema, considerato e trattato di concerto con il Dicastero dei lavori pubblici, potrebbe eliminare alcune spese che attualmente ricadono esclusivamente sull'Amministrazione dei trasporti. Naturalmente, questo mio discorso può essere allargato ed esteso, in senso generale, a molte delle opere che fanno carico a questo Dicastero.

F A B R E T T I . Mi pare che dalla discussione sia emersa, da parte di tutti gli oratori intervenuti, la preoccupazione di approvare un'ulteriore sanatoria delle passività di gestione dell'Amministrazione ferroviaria per l'anno 1968, che ammontano alla rilevantissima somma di lire 258 miliardi.

Ci troviamo infatti dinanzi ad un altro disegno di legge che ci vien presentato, per così dire, a scatola chiusa, impedendoci quindi ogni elemento di valutazione, soprattutto

in riferimento alla politica che si intende perseguire in questo settore così importante per l'economia nazionale.

Pur riconoscendo che il servizio dei trasporti, per la sua stessa natura sociale, si presterà sempre a notevoli passività, non possiamo tuttavia esimerci dallo studiare come queste passività possano essere ridotte e se il sistema migliore per sanarle sia quello prospettato dalle norme in esame.

Resta cioè da vedere in base a quali scelte ed orientamenti, come giustamente sottolineate dal collega Deriu, il *deficit* di bilancio dell'Azienda ferroviaria dovrà essere ripianato e, in proposito, sarebbe stato quanto mai utile — prima di arrivare all'approvazione di questo provvedimento — fare un ampio dibattito sulla politica dei trasporti che ci servisse di guida nelle successive decisioni. Noi abbiamo bisogno di conoscere l'orientamento che il ministro Mariotti intende dare al suo Dicastero, poichè desideriamo collaborare affinché la politica dei trasporti sia confacente ai compiti che sono propri di questo servizio.

Richiesta analoga rivolgemmo al predecessore del ministro Mariotti, onorevole Scalfaro, ed ora rinnoviamo nuovamente la raccomandazione che, al più presto, si arrivi ad un dibattito serio in sede di Commissione su tutta la tematica dei trasporti.

G E N C O , *relatore*. Un dibattito di questo genere l'abbiamo fatto in sede di discussione dell'ultimo bilancio dei trasporti.

F A B R E T T I . Quando discutemmo quel bilancio non fummo in grado, per il modo stesso con cui si esaminano i bilanci dello Stato, di fare un discorso approfondito sulla politica del Ministero dei trasporti; anzi, proprio in quella circostanza, venne assunto l'impegno perchè un esame particolare fosse fatto con una certa sollecitudine in considerazione della delicata situazione di questo settore dei pubblici servizi.

Noi vogliamo conoscere meglio la situazione degli investimenti, del rinnovo delle attrezzature ferroviarie, delle passività di bilancio, proprio perchè è nostra intenzione contribuire alla politica dei trasporti.

Non vorremmo che questa nostra richiesta, signor Ministro, questa necessità di un dibattito approfondito, sentita da tutti, continui ad essere, da parte del Governo, un impegno che poi non viene mantenuto e soddisfatto; ci auguriamo che, finalmente, ci si diano risposte chiare ed impegnative per quanto riguarda il futuro dell'Azienda ferroviaria.

**A I M O N I .** Chiedo scusa, signor Presidente, di questo mio secondo intervento, ma desidererei avere chiarimenti in merito alla questione degli oneri derivanti dagli interessi passivi a carico dell'Amministrazione ferroviaria.

Ricordo che, in sede di discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti si disse chiaramente che bisogna arrivare a sollevare l'Amministrazione ferroviaria da tali oneri poichè, come è stato detto da più parti, essa assolve un servizio di carattere eminentemente pubblico e sociale.

Inoltre vorrei aggiungere che per quanto riguarda il finanziamento della seconda parte del Piano decennale, il ministro Scalfaro ci assicurò che, per una certa quota di finanziamenti, l'Azienda ferroviaria era stata esonerata dal pagamento degli interessi che sarebbero andati a carico del bilancio del Ministero del tesoro.

**C R O L L A L A N Z A .** Si tratta degli investimenti patrimoniali, non della gestione.

**A I M O N I .** Mi pare che, in sostanza, si parla della medesima cosa poichè il fine è sempre quello di rendere alla collettività un servizio sociale. Non vedo dunque perchè nel caso degli investimenti patrimoniali gli oneri derivanti dagli interessi passivi si possano addossare al Tesoro e nell'altro caso no.

**M A S S O B R I O .** Mi pare che tutti gli oratori intervenuti abbiano messo in evidenza la necessità di approvare il presente disegno di legge, sul quale io stesso mi dichiaro favorevole.

Per quanto riguarda il complesso problema della gestione delle Ferrovie dello Stato, anche in passato sono stati fatti studi e discussioni. Evidentemente il pareggio del bilancio non sarà mai raggiunto se non si provvederà in maniera diversa. Nelle condizioni attuali non si poteva fare di meglio. C'è la necessità, come hanno detto altri colleghi, di esaminare a fondo tutto il problema. Accenno soltanto all'esigenza di pensare all'ammmodernamento della rete ferroviaria e di tutti i servizi che gravano in questo momento sull'Amministrazione generale delle ferrovie: ammodernamento che consentirà se non altro di ridurre in buona parte il disavanzo attuale e di andare incontro alle esigenze di coloro che ricorrono al servizio ferroviario.

**F L O R E N A .** Ho ascoltato tutti gli interventi che si sono succeduti e ho potuto rilevare che il problema principale al quale ci si è riferiti è ancora quello degli interessi passivi che gravano sul bilancio delle Ferrovie. Per quanto si riferisce alla situazione attuale, paragonando la gestione delle ferrovie italiane con quelle di altre undici reti europee (Francia, Inghilterra, Austria, Paesi Bassi, Svizzera, Danimarca, Spagna, Germania, Jugoslavia) posso dire che l'Amministrazione ferroviaria italiana è al quarto posto sotto il profilo della produttività economica e al sesto posto sotto quello della produttività tecnica.

Questi sono i dati, però insisto sul principio per il quale ci siamo battuti da venti anni, cioè che non debbono gravare sul bilancio delle Ferrovie gli interessi di tutte le operazioni di credito che le Ferrovie medesime debbono effettuare per adeguarsi anche ai provvedimenti di carattere politico, che finiscono col determinare maggiori disavanzi nella gestione dell'Azienda e non rispondono ad esigenze tecniche.

**P R E S I D E N T E .** Prima di dare la parola all'onorevole Ministro, mi sembra di dover rilevare che nel complesso è stata espressa una unanimità di consensi circa la approvazione, sia pure per ragioni di necessità, del disegno di legge che ci è stato proposto. Sono emerse alcune considerazioni

che io ritengo sia opportuno che vengano ulteriormente dibattute. E non dubito che l'onorevole Ministro sarà a nostra disposizione per discutere in modo più ampio e preciso i problemi che assillano sia i responsabili diretti della gestione dei trasporti pubblici e delle ferrovie, sia noi che di volta in volta ci troviamo di fronte a provvedimenti di emergenza che siamo costretti comunque ad approvare.

Mi sembra che nella discussione siano emersi taluni temi che riepilogo brevemente e che formeranno oggetto di un più ampio e approfondito esame.

Il primo riguarda il modo eterodosso con cui si tende a sanare il *deficit* di un'Azienda pubblica, ricorrendo al risparmio privato anno per anno e accumulando interessi passivi. Questo sistema, tra l'altro, falsa non solo il bilancio delle Ferrovie ma anche quello dello Stato, il quale spesso si limita a controllare cifre modeste o rilevanti relative alle varie gestioni ma ignora, ad un certo punto, perchè si accumulano miliardi di debiti che producono ogni anno miliardi di interessi passivi che gravano sul bilancio delle Ferrovie. Occorre, quindi, che il sistema di copertura venga costituzionalizzato, perchè mi sembra che il sistema sin qui adottato non sia conforme dal punto di vista classico della contabilità dello Stato.

Ho ascoltato con particolare interesse quanto ha detto il senatore Deriu in ordine a questo problema. Le Ferrovie sono in *deficit* e ogni anno accumulano in capitale e interessi una cifra passiva non indifferente. Ebbene, ad un certo punto è indispensabile operare una scelta di politica economica per quanto riguarda il sistema di conduzione dell'azienda in questione. Intendiamo gravare sui costi pubblici e quindi sulla capacità di acquisto ridotta del mercato con un aumento delle tariffe sì da coprire annualmente il *deficit*, oppure consideriamo producendo questo *deficit*, nel senso che preferiamo mantenere basse le tariffe, o quanto meno inadeguate al costo dei servizi, per lasciare più spazio al potere di acquisto del mercato?

Un altro tema che mi sembra debba essere preso in considerazione è quello della concorrenza. Ho sentito parlare spesso di

questo argomento e io stesso l'ho affrontato quando ero Ministro dei lavori pubblici e tutte le volte che mi è stato possibile. Dobbiamo trovare un giusto equilibrio negli interventi pubblici a favore dei settori stradale e ferroviario.

Non vogliamo prospettare soluzioni drastiche a danno delle fabbriche di automobili o del traffico stradale, ma non vogliamo nemmeno che il continuo aumento dei trasporti su strada finisca con lo isterilire l'esistenza delle ferrovie. Voi sapete che in Germania e in Francia questo problema è stato in gran parte risolto; nel nostro Paese non solo non viene risolto, ma si propone addirittura di adottare provvedimenti intesi ad aumentare la capienza dei mezzi-merce, con l'illusione di portare un vantaggio all'economia, favorendo un incremento del trasporto su strada, ma senza considerare il maggior *deficit* che di conseguenza si registra nel bilancio delle Ferrovie. È una questione che va esaminata; non è questo il momento per discuterne, ma penso che noi in particolare dobbiamo trovare una giusta via di mezzo per dare una risposta a quello che è l'interrogativo fondamentale dell'attuale politica dei trasporti.

G E N C O , *relatore*. Non ho nulla da aggiungere. Debbo solo rilevare che l'onorevole Ministro aveva già dichiarato la sua disponibilità per un dibattito in Commissione sulla politica dei trasporti; se questo non è ancora avvenuto non possiamo addebitare a lui nessuna colpa, ma dobbiamo riconoscere che i nostri lavori non ce lo hanno consentito.

D E R I U . L'impostazione della mia richiesta era diversa: nessuno intende accusare l'onorevole Ministro. Io ho chiesto: qual è la politica che in questo momento intendiamo condurre in tale settore? Dobbiamo sapere quali scelte si intendono operare!

G E N C O , *relatore*. Non ho parlato di questo; sto dicendo che una seduta per una discussione approfondita della politica dei trasporti deve aver luogo. Ciò non toglie, pe-



rò, che oggi noi approviamo questo provvedimento.

M A R I O T T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ringrazio il presidente Togni per aver riassunto i temi principali emersi nel corso del dibattito e ringrazio anche i colleghi senatori per le interessanti osservazioni fatte.

Mi rendo perfettamente conto che prima di approvare la copertura di un *deficit* di esercizio di ben 258 miliardi sarebbe stata opportuna una disamina approfondita dei tanti problemi che fanno capo al Ministero dei trasporti, e dello stesso disavanzo di esercizio che non rappresenta altro se non la proiezione della conduzione della gestione dell'Azienda ferroviaria.

Devo dire che io sono da molto tempo a disposizione per fare una relazione sull'indirizzo generale della politica dei trasporti nel nostro Paese tanto è vero che ho distribuito agli onorevoli deputati membri della Commissione trasporti della Camera, che ne avevano fatta richiesta, una relazione scritta sull'argomento così da poter avviare una discussione seria fondata su dati ed elementi precisi. Il Ministro per primo sente la profonda necessità di questo dibattito ed è, ripeto, a vostra disposizione per iniziarlo.

Fatta questa premessa, ritengo quasi superfluo inoltrarmi oggi in un'ampia discussione sul testo in esame, salvo fornire alcune precisazioni in ordine all'attuale *deficit* di esercizio.

Come accennava poc'anzi il Presidente, tale *deficit* è costituito da circa 130 miliardi di interessi passivi; vi sono poi 100 miliardi, dei quali il Tesoro rimborsa solo 30 miliardi, per tessere gratuite ed agevolazioni ferroviarie a favore delle varie stratificazioni sociali per un considerevolissimo numero di persone.

Eliminando dunque gli interessi passivi e gli oneri che l'Amministrazione è costretta a sostenere per esigenze sociali, il *deficit* effettivo di bilancio si aggirerebbe intorno ai 70 miliardi di lire.

Ritengo utile comunicare alla Commissione che di recente, a Bruxelles, è stato concordato un regolamento, che diventerà auto-

maticamente operante, se approvato, il quale stabilisce che il disavanzo di esercizio di tutte le Ferrovie dello Stato dei Paesi membri del MEC dovranno essere ripianati dal Tesoro di ogni singolo Stato che rimborserà alle varie Amministrazioni gli interessi passivi e tutti gli oneri che queste sopportano indipendentemente dalla conduzione e dal servizio.

Attualmente, l'Azienda ferroviaria è chiamata a far fronte ad esigenze imposte da ragioni di servizio, ma anche da motivi politici o di altra natura e mi sembra ragionevole che la collettività nazionale sostenga una parte di questi oneri.

Naturalmente questo accordo in sede di Comunità Economica Europea lascia ai singoli Stati la facoltà di realizzarlo in un certo numero di anni. Debbo anche dire che in sede di relazione io farò alcune scelte di fondo, salvo poi ad avere l'approvazione da parte del Parlamento. Certamente, signor Presidente, dovremo parlare di un coordinamento dei trasporti ferroviari, vale a dire di una loro complementarietà, perchè, si voglia o non si voglia, l'autotrasporto, sia per le merci che per i viaggiatori, è una realtà e registra un notevole livello di occupazione. Centinaia di aziende sono sorte durante le calamità della guerra, quando si sono verificate le disfunzioni delle ferrovie. Alcune di tali aziende, come succede in tutte le fasi storiche, sono fallite man mano che sono sorti dei servizi più moderni: vi sono realtà economiche che sorgono, altre che muoiono, altre che si devono arrestare. La polverizzazione che registriamo anche nell'autotrasporto crea uno scompensamento estremamente grave. Per ristrutturare i trasporti si può scegliere la via delle tariffe, che dal 1963 non sono state aumentate di una lira e sono le più basse.

Potrei seguire a lungo, ma ad ogni modo la sostanza è che la Comunità Economica Europea ha approvato un regolamento che è già operante, salvo che da parte italiana. Si tratta di vedere se questo onere piuttosto cospicuo può essere assorbito dal bilancio dello Stato. Se lo Stato intervenisse direttamente (il disavanzo effettivo delle Ferrovie è poco più di quattro-cinque decine di miliar-

di di lire) e si provvedesse all'ammodernamento e potenziamento dei trasporti ferroviari, si potrebbe certamente arrivare, se non al pareggio del bilancio, quanto meno assai vicino.

Debbo dire, fra l'altro, che, nonostante impegni presi dal Ministro del tesoro nei confronti del Ministro *pro tempore* dei trasporti, il mio predecessore onorevole Scalfaro non era riuscito a portare a conclusione l'accordo con i sindacati per il nuovo orario di lavoro, che è stato realizzato da me personalmente e che comporta una spesa di circa 45 miliardi di lire all'anno.

Esiste quindi una situazione estremamente caotica, che ritengo transitoria anche perchè nell'economia moderna gli squilibri regionali vengono sanati con gli insediamenti industriali e con i servizi collaterali soltanto se ci sono delle infrastrutture in termini di trasporti, siano esse strade o ferrovie. Noi, in realtà, abbiamo in Italia i vuoti estremamente gravi delle regioni depresse e alcune sacche di miseria in altre zone e quindi direi che appare evidente l'importanza del trasporto come infrastruttura. Ormai è già avviata una ristrutturazione completa della Azienda delle ferrovie dello Stato, che è rimasta vecchia: si pensi a come si gestisce ancora il servizio commerciale dello Stato, che pure ha registrato un incremento piuttosto notevole di transito di merci anche a lunga percorrenza. Nei riguardi della concorrenza l'Azienda delle ferrovie è arretrata: non abbiamo produttori esterni, non abbiamo agenzie di spedizionieri direttamente alle dipendenze delle Ferrovie. Oggi la gente si va muovendo e bisogna adeguarsi alle esigenze dei tempi.

In ogni modo, signor Presidente ed onorevoli colleghi, io sono a vostra disposizione. Nei prossimi giorni farò distribuire ai componenti della Commissione la relazione di cui ho parlato; dopo di che l'onorevole Presidente cortesemente mi farà sapere il giorno in cui discuteremo l'argomento. Io sono perfettamente convinto che il trasporto, visto come infrastruttura, è importante per lo sviluppo economico del Paese. Il mio dicastero è un Ministero squisitamente politico: dipende da alcuni indirizzi generali

di politica dei trasporti il superamento di alcuni squilibri territoriali, per ottenere una distribuzione nazionale delle attività economiche e quindi anche una distribuzione più razionale della mano d'opera nel nostro Paese. I trasporti assumono una importanza eccezionale nella politica economica degli Stati moderni. Ritengo che la Commissione debba essere resa corresponsabile e correggere eventualmente gli indirizzi del Ministro affinché si affronti una volta per tutte il problema del coordinamento dei trasporti in maniera generale ed organica e non frammentariamente come è avvenuto fino ad oggi. Bisogna seguire le leggi di una programmazione coordinata dei trasporti, il che vuol dire una programmazione dello sviluppo economico del Paese o altrimenti avremo delle emorragie di mezzi finanziari senza risolvere gli squilibri economici di una Italia che presenta il fenomeno delle zone depresse, delle contestazioni, della mano d'opera che non trova collocazione, con tutte le conseguenze di natura politica di cui recentemente purtroppo e tristemente abbiamo dovuto fare l'esperienza.

Concludo, signor Presidente, pregando la Commissione di voler approvare la copertura del disavanzo di esercizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche perchè dobbiamo pagare i fornitori. Se questo indirizzo che si è venuto via via formando troverà il conforto dei deputati e dei senatori, io mi sentirò seguito da un Parlamento che sostiene, corregge e comunque dà un orientamento alla politica dei trasporti, che secondo me rappresenta una delle componenti più importanti dello sviluppo economico del Paese.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio l'onorevole Ministro.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per far fronte al suo disavanzo di ge-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)17<sup>a</sup> SEDUTA (23 aprile 1969)

stione per l'esercizio 1968, è autorizzata ad emettere obbligazioni fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 258.034.000.000.

(È approvato).

#### Art. 2.

Le emissioni delle obbligazioni di cui al precedente articolo saranno effettuate con le modalità e alle condizioni che verranno stabilite con appositi regolamenti da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

(È approvato).

#### Art. 3.

Le obbligazioni da emettersi in forza dell'articolo 1 della presente legge sono parificate ad ogni effetto alle cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti.

Le obbligazioni medesime sono ammesse di diritto alla quotazione ufficiale delle Borse valori, sono comprese fra i titoli sui quali l'Istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate quali depositi cauzionali presso le pubbliche Amministrazioni.

Gli enti di qualsiasi natura esercenti il credito, l'assicurazione e la previdenza, nonchè gli enti morali sono autorizzati, anche in deroga a disposizioni di legge, di regolamento o di statuti, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni predette.

(È approvato).

#### Art. 4.

In attesa di poter procedere all'emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 1 della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere ad aperture di credito bancario, da estinguersi con il ricavo delle obbligazioni suddette.

(È approvato).

#### Art. 5.

Le obbligazioni e le aperture di credito di cui ai precedenti articoli 1 e 4 e tutti gli atti inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

L'onere relativo alle obbligazioni ed alle aperture di credito di cui alla presente legge farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 11,10.*