N. 1861-A
Resoconti X

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1972

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE (Tabella n. 10)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDI' 28 OTTOBRE 1971

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 354, 363
SAMMARTINO, *relatore alla Commissione* . . . 354
VIGLIANESI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 363

SEDUTA DI MERCOLEDI' 11 NOVEMBRE 1971

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 364, 371, 375 e *passim*
BONATTI . . . . . 367, 371, 382 e *passim*
FABRETTI 372, 392
GENCO 374, 391, 392
MADERCHI 364, 392
SAMMARTINO, *relatore alla Commissione* 374, 375, 390
VENTURI 375
VIGLIANESI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* . . . . . 375, 382, 383 e *passim*

SEDUTA DI GIOVEDI' 28 OTTOBRE 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 18.

Sono presenti i senatori: Abenante, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonatti, Bonazzi, Bruni, Catalano, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Genco, Indelli, Maderchi, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Tanga, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Viglianesi ed il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Vincelli.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 10)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sullo stato di previsione anzidetto.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Adempiamo ancora una volta a questa liturgia, che ho l'impressione diventi ogni anno più monotona e, per gli effetti che essa presume di conseguire, forse anche inutile. Questa volta poi si può aggiungere tranquillamente che, essendoci occupati, appena alcuni mesi fa, del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario in corso, ripeteremo cose già dette, la cui eco si può dire stia ancora vagando nell'aula del Senato, in attesa che qualcuno la raccolga. Comunque, eccoci qua ad esporre i lineamenti previsionali del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1972.

Siccome tale stato di previsione si identifica quasi integralmente con lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, cito subito le risultanze complessive che esso presenta (appendice n. 1 del disegno di legge):

entrate: 1006 miliardi e 355 milioni; spese: 1.612 miliardi e 675 milioni, con un disavanzo previsto, dunque, in lire 606 miliardi circa.

Quanto alle entrate, va subito detto che esse presentano un aumento di oltre dieci miliardi rispetto all'anno in corso. Tale aumento è dovuto in parte all'effetto differenziale delle maggiori entrate correnti (62 miliardi e 651 milioni) e in parte alla minore entrata per accensione di prestiti (60 miliardi). Questa diminuzione va correlata alla cessazione di efficacia della legge 28 marzo 1968, n. 374 (in conto della seconda fase del piano decennale) ed allo stanziamento autorizzato per il 1972 dalla legge 25 ottobre 1968, n. 1089, che concerne il completamento della seconda fase di detto piano decennale.

Quanto invece alla spesa, lo stato di previsione in esame presenta, rispetto all'anno in corso, un aumento di lire 233 miliardi e 378 milioni. Tale aumento va così circostanziato: incidenza di leggi preesistenti e attuazione di provvedimenti legislativi, nel frattempo intervenuti:

del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, concernente i nuovi stipendi, paghe e retribuzioni del personale delle Amministrazioni dello Stato, compreso quello ad ordinamento autonomo, più milioni 50.120;

del decreto del Ministro per il tesoro 24 luglio 1971 che stabilisce, in attuazione della legge 27 maggio 1959, n. 324, la misura dell'indennità integrativa speciale, più milioni 7.183;

della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, più milioni 15.950;

della legge 25 ottobre 1968, n. 1089, concernente, tra l'altro, nuove norme sulle ferrovie dello Stato, meno milioni 30.000;

cessazione della legge 28 marzo 1968, n. 374, concernente, tra l'altro, un programma di costruzione e di opere in conto della seconda fase del Piano decennale F.S., meno milioni 30.000.

Ritengo opportuno precisare subito quale apporto reca il Tesoro al bilancio ferroviario. Tale apporto ammonta a milioni 227.193,2, costituiti: per milioni 74.165,4, dal rimborso degli oneri sostenuti dall'Azienda ferroviaria per l'effettuazione dei trasporti gratuiti e a tariffa ridotta (il predetto importo, peraltro, figura in bilancio per milioni 56.165,4, in quanto la somma differenziale di lire 18 miliardi va a costituire l'accantonamento iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il finanziamento del provvedimento relativo al-

l'integrazione dell'organico del personale delle Ferrovie dello Stato ed all'assunzione oltre l'organico nonchè alla sistemazione dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici dei servizi ferroviari); per milioni 62.016,8, dal rimborso delle quote capitale comprese nelle rate di ammortamento dei mutui contratti per investimenti patrimoniali; per milioni 58.722,8, dal rimborso degli oneri sostenuti per l'esercizio delle linee a scarso traffico; per milioni 31.481,9, dalla somma relativa alla normalizzazione dei conti di cui al regolamento CEE n. 1192 del 1969 e, per milioni 806,3, dal rimborso delle quote capitale comprese nelle rate di ammortamento delle anticipazioni della Cassa depositi e prestiti concesse per la copertura dei disavanzi di gestione dell'esercizio 1963-64 e del periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

Aggiungendo all'ammontare complessivo dei sopra indicati apporti il contributo di milioni 131.866,5, concesso ai sensi della legge n. 1688 del 1962, per colmare il disavanzo della gestione dei fondi pensioni, l'esborso del Tesoro ascende a milioni 359.059,7.

Va considerato, da ultimo, che ai fini della copertura del disavanzo della gestione 1972 dell'Azienda ferroviaria, di milioni 606.320, viene prevista la concessione di anticipazioni da parte del Tesoro.

Questa, in sintesi puramente e crudamente aritmetica, la situazione dell'Azienda autonoma F.S. per l'anno finanziario 1971, sul cui bilancio, peraltro, una vasta corrente di opinione, non completamente informata, grida confusamente, accusando di irresponsabilità amministrativa quanti hanno la direzione politica, amministrativa e tecnica della grande Azienda, la quale è — ricordiamolo — la più grande e complessa azienda pubblica del nostro Stato.

Sì, onorevoli colleghi! Quando si parla del *deficit* delle ferrovie dello Stato, si parla di una amministrazione che getterebbe allegramente dai finestrini dei treni miliardi al giorno! Ciò perchè la gente non conosce la tecnica di questo bilancio, non le voci che lo compongono, non i pesi di cui esso è gravato.

Vale perciò la pena di ripetere le considerazioni altre volte fatte sul perchè di questo bilancio e sulle reali dimensioni del *deficit* che esso presenta. Va detto subito che del bilancio della azienda fanno parte tutte indistintamente le attività svolte dalle Ferrovie e che nulla è sottratto al bilancio, essendovi incluse non solo le spese dell'esercizio ferroviario (cioè quelle del personale, dell'energia, delle manutenzioni e dei rinnovi degli impianti fissi e del materiale mobile) ma anche le spese per progettazione lavori, per la loro direzione, per gli uffici studi nonchè per i servizi di assistenza e di vigilanza, per i servizi sociali, per contributi al fondo pensioni; tutto è compreso nel bilancio. Esso è dunque la fotografia delle spese e dei ricavi. È chiaro che, per ridurre il disavanzo, occorre agire contemporaneamente in due direzioni: ridurre i costi e aumentare le entrate. Ma occorre anche che il bilancio, per essere fedele interprete della realtà aziendale, consideri nel giusto valore alcuni oneri che gravano su di esso e che tuttavia non sono di pertinenza dell'azienda, bensì dello Stato.

Il problema della riduzione dei costi è legato strettamente a quello dell'aumento della produttività generale, che, a sua volta, è connesso agli interventi del piano decennale, alla migliore organizzazione dei servizi e alla riorganizzazione funzionale. Gli altri elementi che gravano pesantemente sul bilancio sono gli oneri extra aziendali e gli oneri finanziari. Per quanto riguarda gli oneri extra aziendali essi sono quelli che derivano da servizi resi nell'interesse pubblico, ossia trasporti gratuiti o con tariffa ridotta, concessi per motivi non aziendali: oneri per linee e impianti da mantenere in vita per motivi militari o per gestire determinate linee improduttive; metà degli oneri riguardano il presenziamento di passaggi a livello; visto che questi ultimi interessano tanto la ferrovia che la strada, non si comprende perchè la spesa relativa debba gravare tutta soltanto sulle ferrovie dello Stato! Con la legge del 1959 si stabilì che questi oneri vanno rimborsati. In pratica tutto questo viene forfettizzato — se sono bene informato — in 59 miliardi contro i 131 miliardi che, secondo i calcoli, risultano realmente sopportati.

La recente approvazione dei regolamenti comunitari riguardo alla compensazione finanziaria degli oneri extra aziendali e alla soppressione degli oneri di servizi pubblici costituirà finalmente elemento di chiarificazione del bilancio. Ma, intanto, tutto resta a carico dell'azienda e figura come passivo della gestione.

Poi ci sono gli oneri finanziari che aumentano ogni anno con ritmo incalzante e veramente indescrivibile. Essi discendono dal fatto che il piano decennale di ammodernamento e riclassamento non viene finanziato dal Tesoro, come molti credono, ma viene realizzato attingendo dal mercato i relativi capitali, mediante l'emissione di obbligazioni da parte dell'Azienda con un onere per interessi che supera il 7 per cento, onere che pesa sul bilancio e che, man mano che il piano si sviluppa, raggiungerà cifre astronomiche. Ora, è vero che in ogni azienda gli interessi per i finanziamenti concorrono alla formazione dei costi, ma occorre tener presente che le Ferrovie operano in regime di concorrenza con la strada e che i due sistemi dovrebbero essere posti dunque su un piano di parità: le strade vengono costruite e mantenute in efficienza dallo Stato o da altri enti pubblici. Si dice che le tasse di circolazione e le imposte sui carburanti servono per coprire le spese di manutenzione delle strade. A parte il fatto che le imposizioni tributarie hanno un fine di fiscalità generale, è certo che non vengono mai messi in conto gli interessi per la costruzione delle strade statali, o non, per il loro ammodernamento o potenziamento. E le spese per la manutenzione, per la segnaletica nei centri abitati, per i controlli, per la polizia stradale e in genere per il personale dell'Azienda nazionale delle strade, dei lavori pubblici, della motorizzazione e di tutti gli uffici che si occupano del traffico stradale stanno tutte nel conto? Certo, le analoghe spese sono tutte comprese nel bilancio delle Ferrovie e, quando si parte da Palermo e si arriva a Milano, tutto è compreso nel prezzo del biglietto.

Un altro aspetto da puntualizzare è che il *deficit* annuo di gestione non viene ripianato dal Tesoro, come molti ritengono, ma viene coperto dalle stesse Ferrovie, anche qui mediante emissione di obbligazioni con oneri che superano il 7 per cento. Ora, può apparire corretto che l'Azienda provveda da sola alla copertura del proprio *deficit*, come avviene nelle imprese private, ma a patto che si realizzino tutti i presupposti di parità, cioè: libertà commerciali e imprenditoriali, autonomia nel ridimensionamento, autonomia nello stabilire tariffe economicamente valide, oppure, se tutto questo non è possibile per un'Azienda di Stato, che vengano almeno valutati gli oneri relativi e considerati nel bilancio, il cui disavanzo si ridurrebbe enormemente, e all'esatto valore. Oltretutto, così facendo, ogni iniziativa sociale o politica potrebbe essere cifrata in termini di costo e decisa solo dopo un attento e rigoroso esame di convenienza economica.

La chiarificazione e la sistemazione del bilancio aziendale, da realizzare riequilibrando gradualmente tutti i connessi fattori che lo interessano, è oggi uno dei problemi di fondo che resta da affrontare per un assetto definitivo dell'azienda ferroviaria.

Un tema di esclusiva e squisita pertinenza politica è quello, per esempio, del coordinamento dei vari sistemi di trasporto.

Ciascun sistema ha le sue specifiche caratteristiche tecniche, le quali determinano i limiti del più economico impiego del mezzo; è evidente, per esempio, che il mezzo ferroviario è il più idoneo per i trasporti di viaggiatori di massa, non solo a medio, ma anche a breve percorso, purchè esercitato con sistemi moderni, rapidi e frequenti, mentre il trasporto su gomma ha dei limiti nella densità del traffico, nella penetrazione nei centri urbani e, quanto alle merci, soprattutto nel peso-asse degli automezzi, il quale va contenuto entro valori sopportabili dalla usura della strada, la quale cresce con la quarta potenza del peso.

Il coordinamento comporta la più corretta ripartizione dei traffici, onde i vari sistemi siano utilizzati secondo il criterio della massima economicità globale, al fine di ridurre al più basso limite il costo sociale dei trasporti.

Da qui un indirizzo di orientamento degli investimenti verso le infrastrutture, evitan-

do dannosi doppioni in un Paese dalle non grandi risorse e dalle tante primarie necessità, come è il nostro, e un indirizzo, inoltre, che tenda a porre su un piano di parità, ai fini degli oneri, i vari sistemi. Questo vuol dire, fra l'altro, grande cautela nelle concessioni di nuove autolinee, quando il mezzo ferroviario che serve le stesse relazioni è una potenzialità non ancora utilizzata (linee che poi lo Stato finisce persino per sovvenzionare), vuol dire valutare tutti gli oneri della strada, diretti e indiretti, e pesarne il costo per la collettività e tantissime altre cose, ma soprattutto inquadrare in un'unica, organica visione tutti i sistemi di trasporto, ivi compresi quelli della navigazione interna e marittima i quali, rientrando oggi nella competenza di più Dicasteri, finiscono col seguire strade non sempre convergenti con l'interesse dell'economia generale.

Da tutto questo si avvantaggerà grandemente l'economia del Paese, ma anche le Ferrovie ne avranno un sostanziale beneficio, anche perchè non può veramente dirsi che nell'ultimo ventennio le Ferrovie abbiano tratto vantaggi dal mancato coordinamento. Il trasporto ferroviario non è in declino, anzi presenta le migliori prospettive per il futuro, costituendo pur sempre il mezzo-principe per il trasporto di massa su terra.

Con gli anni aumenta la popolazione e aumenta il benessere e i traffici aumentano in proporzione sempre maggiore. La redditività del trasporto ferroviario aumenta con l'aumentare del traffico e la sicurezza del trasporto su rotaia aumenta anch'essa, perchè la rotaia è il sistema ideale per l'applicazione delle moderne tecniche di automazione. Le velocità del mezzo ferroviario vanno adeguandosi ai tempi, e tutto ciò mentre sempre più acute si appalesano le difficoltà di circolazione nei centri urbani e la rotaia viene ad essere invocata come l'unico mezzo per risolvere il trasporto di massa metropolitano e già si riconosce che i treni pendolari rappresentano l'unico sistema per risolvere i problemi dello spostamento rapido dei lavoratori dai centri urbani a quelli industriali o dalle grandi città agli insediamenti satelliti, che gli urbanisti concepiscono come soluzione necessaria del prossimo futuro per evitare gli inconvenienti del gigantismo urbano: problemi, questi, che hanno riflessi quotidiani sul tempo, la fatica e il denaro che i lavoratori impiegano per gli spostamenti casa-lavoro e casa-studi.

In questi ultimi anni, è evidente come il maggiore sviluppo lo abbia conseguito il traffico stradale, fenomeno derivato dall'aumento della produzione e, quindi, dalla circolazione automobilistica, dall'incremento della rete stradale ed autostradale. Queste trasformazioni strutturali sul sistema dei trasporti sono la conseguenza meccanica delle tendenze evolutive del nostro sistema, che ha avuto i suoi fattori di guida in ristretti gruppi economici e, in particolare, in quello dell'automobile, che è divenuto il settore-base dello sviluppo economico italiano, sia in termini di attività fornitrici che in termini di industrie e servizi indotti. E, intanto, l'espansione della motorizzazione e dei trasporti su strada non è proporzionale all'incremento delle dotazioni infrastrutturali connesse, ossia allo sviluppo stradale. E, mentre non è ipotizzabile nel presente equilibrio strutturale della nostra economia una contrazione del settore automobilistico, una diversa incidenza dell'industria automobilistica sulla formazione complessiva del reddito potrà realizzarsi solo attraverso una radicale trasformazione della nostra struttura produttiva; il che implica, necessariamente, un profondo ampliamento del sistema industriale.

Mentre dunque cresce vertiginosamente il traffico su strada — si prevede, infatti, che nel 1975, quando cioè la rete autostradale italiana avrà raggiunto i 6 mila chilometri, il 25 per cento di tale rete avrà toccato il livello di saturazione e il ritmo elevato della sua obsolescenza, per le innovazioni tecnologiche che si rendono disponibili, richiederà l'impiego di risorse sempre più consistenti — mentre, dicevo, aumenta il traffico stradale, non solo non v'è contrazione del traffico ferroviario, ma tutto fa prevedere un incremento di domanda verso tale settore, che però, malgrado tutto, — malgrado il piano decennale in fase di completamento, che ha portato l'Azienda verso traguardi di notevole portata — non soddisfa assolutamente

la crescente domanda. E, invece, si ha tutta l'impressione che la rotaia, la cui funzionalità è connessa alla velocità del traffico, alla rapidità del carico e dello scarico delle merci, alla adozione di tutte le moderne tecniche, dei controlli autorizzati e dei procedimenti elettronici, resti uno dei fattori portanti del futuro sistema dei trasporti nel nostro Paese.

Il pur notevole complesso di opere che l'amministrazione F.S. ha finora realizzato, non esaurisce le esigenze dell'adeguamento dei servizi ferroviari allo sviluppo economico e civile del Paese.

Gli stanziamenti del Piano decennale hanno infatti subìto una forte decurtazione del loro valore a causa del rincaro dei prezzi, mentre, con il volgere degli anni, la evoluzione dei traffici e le richieste dell'utenza hanno rivelato nuove esigenze.

Per assicurare il trasporto casa-ufficio (o officina) a cospicue masse di lavoratori, che gravitano intorno alle maggiori città italiane, quali Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli, occorrerà potenziare le infrastrutture di linea nei tratti afferenti ai grandi nodi ricordati sopra, mediante quadruplicamenti, raddoppi, elettrificazioni, impianti in blocco, canalizzazione della circolazione, aumento della capacità ricettiva dei relativi piazzali di stazione, nonchè, infine, adeguate dotazioni di materiale rotabile.

Sarà inoltre necessario intensificare l'opera intrapresa per l'ammodernamento delle linee meridionali, onde portarle ad un livello di efficienza, comparabile con quello di analoghe linee centro-settentrionali, e renderle consone alle esigenze delle rispettive zone in espansione.

Anche il potenziamento di alcune linee di transito attraverso le Alpi si pone ormai con carattere di assoluta indifferibilità, a causa del rapido progredire dei trasporti internazionali (gli attuali volumi di traffico, rapportati a quelli del 1950, sono più che triplicati nel settore dei viaggiatori e molto più che raddoppiati in quello delle merci).

Bisognerà, infine, assicurare il potenziamento degli impianti e dei mezzi specializzati, a servizio dei maggiori porti italiani e dei trasporti interni ed internazionali, effettuati con il sistema dei treni *containers*, nonchè procedere all'allestimento di altro materiale mobile, di concezione moderna e di prestazioni maggiori, per fronteggiare i prevedibili incrementi del traffico, sia viaggiatori che merci.

Queste esigenze — dice la nota che accompagna il presente bilancio — potranno trovare considerazione nel Piano poliennale che l'Amministrazione ferroviaria ha elaborato e la cui adozione si inquadra nel nuovo piano quinquennale.

Giace al CIPE dal dicembre 1969 il nuovo Piano poliennale. Quando ne sarà investito il Parlamento e, soprattutto, in quale misura il Parlamento potrà incidere sull'indirizzo che il Ministero dei trasporti gli ha dato, apportandovi il contributo della esperienza che tutti viviamo quotidianamente e, soprattutto, i lumi che ci derivano dalla rappresentanza — della quale ci onoriamo — di esigenze e di istanze, anche locali, che si esprimono nella necessità di permettere alle classi di reddito più basso di utilizzare un mezzo che si serva delle tecnologie più avanzate ad un prezzo per esse sostenibile? Noi ci auguriamo che la ripresa sarà tanto maggiore quanto migliori saranno i servizi forniti all'utenza — che deve essere obiettivo nazionale — e per tutto ciò valgono le considerazioni che si avanzano in ordine all'ammodernamento e allo snellimento dei servizi e al sempre più alto livello della resa commerciale e della sicurezza.

Ho detto che la richiesta del trasporto aumenta quantitativamente col benessere e col progresso e nella stessa misura aumenta la richiesta di spazio utile. Bisogno di spazio e di trasporti caratterizzeranno gli anni avvenire e la rotaia, che con minimo impiego di spazio consente il massimo volume di trasporto, torna alla ribalta per risolvere i problemi del traffico urbano; domani risolverà problemi su più ampio raggio. E poi la sicurezza stradale, essendo sempre connessa al fattore umano, è influenzata negativamente dalla crescente densità del traffico e dalla crescente velocità del mezzo. La sicurezza ferroviaria progredisce costantemente nel tempo, perchè può avvalersi in massima misura del progresso della tecnica,

al punto da potersi svincolare dalla stessa volontà dell'uomo.

Dobbiamo, signor Ministro, impegnare a fondo il Governo perchè il sistema ferroviario in Italia riguadagni il tempo perduto. Vi sono nazioni, quali il Giappone, l'America e la Germania occidentale, che già sono fortemente impegnate per il rilancio del mezzo su rotaia.

Ecco perchè attendiamo con impazienza di prendere in esame il nuovo Piano poliennale per il potenziamento della rete ferroviaria nazionale, ritenendo che l'ultima parola su detto piano spetti proprio e solo al Parlamento.

Da esso ci ripromettiamo di completare il primo piano — quello del 1962 — e di mettere finalmente mano a nuove opere, a nuovi tronchi, di regioni varie del nostro Paese, sia là dove la gente ha, in molti casi, ancora solo il treno a cui affidarsi con tranquillità ed economia, sia là dove la ferrovia non riesce ancora ad adempiere a tutta la sua funzione di componente essenziale della vita e della economia nazionale. Dopo avere ammodernato le linee longitudinali, ricordiamoci delle grandi trasversali ferroviarie, che sono gli affluenti naturali di quelle, così come sulle autostrade va a confluire il traffico delle arterie comunali, provinciali, statali. Ricordo le grandi strozzature alle porte orientali e occidentali d'Italia, più volte ricordate da autorevoli colleghi anche in questa Commissione e nell'Aula. Il nuovo Piano poliennale dovrà inoltre imprimere un ritmo assolutamente più rapido alle comunicazioni ferroviarie del Mezzogiorno, dove il divario nei confronti delle regioni settentrionali è ancora fortissimo.

Qualche tempo fa, una delle maggiori Confederazioni sindacali italiane ha redatto un documento per una politica organica dei trasporti. In molte parti possiamo essere d'accordo con l'impostazione che la confederazione stessa ha dato alla problematica dei trasporti. Così possiamo convenire sull'indicazione della CISL di liberare il prezzo di esercizio di ogni tipo di trasporto del costo delle infrastrutture, in maniera da porre il vettore in condizioni di possibile concorrenza. Questo principio è applicabile sia alle ferrovie dello Stato che alle ferrovie metropolitane. Per costo delle infrastrutture è sufficiente considerare quello della sede, lasciando al vettore l'onere delle attrezzature che può essere ammortizzato con il ricavo delle tariffe assieme all'onere delle vetture.

Altro indirizzo della CISL che, secondo me, va condiviso, perchè positivo, è quello che propone di trasformare le ferrovie dello Stato in un ente pubblico con propria personalità giuridica, liberandole di tutte le attività estranee al servizio ferroviario.

Siamo comunque in tema di riordinamento del Ministero dei trasporti e possiamo attenderci di vedere soddisfatte le esigenze nuove di razionalizzazione della pubblica Amministrazione, rendendola più efficiente e al passo con l'evoluzione tecnica in atto.

L'attribuzione della più ampia autonomia agli organi periferici di esercizio e la corrispondente trasformazione delle sedi centrali dei servizi in organi di programmazione, coordinamento e controllo sono due dei principali obiettivi del piano di decentramento e riordinamento dell'azienda.

Il programma potrà quindi divenire operante nel 1972, anche tenendo conto delle possibilità offerte dall'attuazione dei provvedimenti contenuti nella legge-delega per la riforma della pubblica amministrazione.

Le linee direttrici del piano, che hanno lo scopo precipuo di una maggiore funzionalità e produttività dell'apparato aziendale, possono essere così sintetizzate: una più chiara ed esauriente definizione delle funzioni dei Direttori compartimentali, che verranno così ad assumere la fisionomia di organi diretti di gestione, responsabili dei risultati economici della gestione di propria competenza; riordinamento delle unità organiche e periferiche in connessione con le riforme di struttura già prospettate; ristrutturazione dei quadri dirigenti, volta a stabilire un rapporto ottimale tra funzione e qualifica; semplificazione e snellimento della normativa concernente l'attività finanziaria e negoziale, anche per quanto attiene ai rapporti con gli organi di controllo; introduzione di nuove norme intese a perfezionare ed a rendere più immediati i procedimenti di utilizzazione degli stanziamenti di bilancio, con la sistemati-

ca partecipazione alla formulazione, all'aggiornamento ed al coordinamento dei programmi degli interventi da parte degli organi centrali e periferici interessati; impostazione di un Centro studi e ricerche, con il compito di operare in coordinata visione, ai fini dello sviluppo del settore ferroviario; impostazione di una moderna politica di formazione e aggiornamento professionale del personale di tutti i livelli.

Concludendo su questa parte della mia relazione, dirò che non possono i pubblici poteri ignorare oltre il fenomeno di questi anni: il grande ritorno delle masse al treno. Urge quindi adeguare il sistema ferroviario a questa nuova domanda che, appena dieci anni fa, parve impensabile a molti fra coloro che nel disegno autostradale vollero vedere il sistema matematicamente sostitutivo del trasporto ferroviario. Ogni ritardo aggrava la situazione al punto da renderla insostenibile, tenuto conto che il potenziamento delle linee ferroviarie ha bisogno di tempi lunghi sul piano tecnico.

Passando a trattare dell'aviazione civile, osservo anzitutto che l'industria del trasporto aereo — quindi la politica che la ispira — ha per obiettivo fondamentale non già la velocità pura quanto la economicità del trasporto alla maggiore velocità con essa compatibile.

Qualche ragguaglio statistico ci dirà meglio a quali dimensioni aeree ci prepariamo e quali e quanti problemi esse comportano: fra il 1960 ed il 1970, il traffico è aumentato di quasi 4 volte, passando da 106 a 386 milioni di viaggiatori e le più prudenti previsioni dicono che tra gli anni '70 e '80 il traffico aereo aumenterà di circa 2,6 volte, così passando da 386 milioni ad oltre un miliardo di viaggiatori. Analogamente nelle merci si pensa di passare da 11 miliardi di tonnellate-Km. del 1969 a 60 miliardi nel 1980.

Di fronte a simili previsioni, si pone l'urgenza del rinnovo dell'avioparco, che comporta di per sè una profonda ristrutturazione dell'offerta e dei costi, secondo direttrici che, almeno per quanto riguarda la nostra Compagnia di bandiera, sembrano bene individuate: eliminazione di aerei minori con conseguente ristrutturazione dell'offerta; riduzione delle frequenze sulle rotte lunghe; collaborazione tecnica fra le compagnie che posseggono il Jumbo e il DC-10, particolarmente per quanto riguarda le manutenzioni; riduzione delle tariffe o, quanto meno, contenimento sulle medesime.

Vi è tuttavia un aspetto del problema dei costi, che potrebbe avere un carattere strutturale in quanto dipendente non tanto dalla capacità operativa delle aziende quanto da deficienze della infrastruttura. Si tratta, insomma, del forte aumento delle spese a terra, dovuto anche ed in parte notevole alla non perfetta organizzazione degli aeroporti e, più in generale, alle disfunzioni del nostro sistema aeroportuale. È indubbio infatti che una maggiore efficienza operativa degli aeroporti sarebbe determinante ai fini della riduzione dei costi.

Le carenze del nostro sistema aeroportuale sono ormai tali da richiedere interventi urgenti e decisivi. La nostra rete di aeroporti continua a svilupparsi in maniera non sempre razionale. Non parliamo del come essi siano collegati ai centri urbani e della impossibilità, per i maggiori, di fronteggiare il traffico crescente.

La gestione degli aeroporti e dei servizi di assistenza, affidata in parte all'amministrazione civile dello Stato, in parte a quella militare, in parte a privati, in parte a enti locali, non consente di sviluppare un'organizzazione efficiente ed economica degli aeroporti, con conseguenze assolutamente negative sui costi aeroportuali e con effetti depressivi della domanda. L'organizzazione dell'assistenza al volo è lacunosa ad un punto tale che ne è seriamente pregiudicata la sicurezza del volo e la ricettività degli aeroporti.

L'occasione della discussione dello stato di previsione ci valga dunque a richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di un intervento strategico del pubblico potere, che renda possibile il pieno sfruttamento di tutte le risorse che il trasporto aereo offre, tenendo anche conto del fatto che esso rappresenta l'unica voce attiva nella bilancia dei trasporti (+165 milioni di dollari nel 1970).

Quello dei trasporti aerei è un settore giovane. Ora però, raggiunta la maggiore età, si è rivelato come un fatto di enorme importanza economica. Bisognerà trovare gli strumenti più idonei a far sì che esso si muova nel quadro di direttive politiche precise. I problemi connessi debbono trovare una loro precisa collocazione in un discorso politico più ampio, che sia sinceramente ispirato a dare al trasporto aereo uno sviluppo pari alla sua potenzialità, attraverso adeguati strumenti di intervento pubblico.

Sta nascendo, onorevoli colleghi, l'aviazione di massa. Con l'aumento della capacità degli aerei, con l'avvento sempre più accentuato dei turisti, il decennio in corso segnerà il passaggio da un sistema di trasporto per così dire aristocratico al viaggio di massa. Si va verso l'era supersonica. Si ritiene che, già per il 1975-76, il velivolo « Stol » si affiancherà all'aereo di grande capacità e sarà il vero signore del sistema.

In conseguenza di questa evoluzione dei mezzi, al nascere dunque dell'aviazione di massa, anche le infrastrutture dovranno adeguarsi: i nuovi aeroporti si allontaneranno dalle città, le aerostazioni dovranno concepirsi in modo da muovere in brevissimo tempo masse di viaggiatori; i collegamenti aeroportuali dovranno completarsi con l'ausilio delle metropolitane, il controllo aereo dovrà essere automatizzato. È questa la grave incombenza che il progresso affida al Governo e, per esso, al Ministero dei trasporti ed agli altri dicasteri competenti. Un intervento non tempestivo rischierebbe di determinare una crisi di ricettività degli aeroporti, tale da pregiudicare, in misura determinante, l'espansione dell'industria aeronautica, che resta una industria-chiave per l'affermazione politica, economica e sociale del nostro Paese.

Tratterò ora dei trasporti su strada. Mentre parliamo, mentre ci occupiamo di politica dei trasporti è in atto un processo, onorevoli colleghi, che vede al banco degli imputati l'automobile e lo spazio: autolinee pubbliche, autolinee in concessione, trasporti urbani ed extra urbani, trasporto di persone e di merci: ecco gli accusati. In questo processo, vero ed autentico, la parte del pubblico accusatore è sostenuta da un immenso stuolo di cittadini, che costituisce l'utenza abituale dei pubblici servizi di trasporto. Il giudice in questo processo è costituito dal potere legislativo (ossia da noi), che giudica e manda al potere esecutivo, il Governo.

I dati concernenti le dimensioni del costo sociale del modo in cui muoviamo nello spazio stradale si sintetizzano in una cifra annua agghiacciante: il costo degli incidenti stradali in un anno è di mille miliardi; i morti — lo sappiamo bene — superano i diecimila ed i feriti — molti dei quali condannati alla invalidità fisica, permanente — non si contano più! Si impone dunque una disciplina, un ordine in una materia come questa nella quale — è inutile tacerlo — stiamo pagando due sistemi di trasporto contrapposti: uno pubblico ed uno privato. Il primo problema dunque è l'organizzazione di piani territoriali, la organizzazione dello spazio, la elaborazione di modi d'uso del territorio e di canalizzazione della mobilità. Su questo terreno — ossia sulle competenze e sulle responsabilità — bisogna giungere finalmente alla armonizzazione degli interventi fra lo Stato e le Regioni. Ripeterò quanto il Ministro dei trasporti ha affermato nella recente Conferenza di Stresa: « I trasporti vivono oggi uno dei momenti più drammatici della loro evoluzione. La rapidità con la quale le nuove tecniche si sono venute affermando ha travolto, nel giro di qualche decennio, il vecchio sistema, coinvolgendo tutti gli equilibri costitutivi, creando una situazione pressochè radicalmente diversa da quella precedente e aprendo all'improvviso prospettive a cui la società non era preparata ».

Allora qual è il compito, il dovere dei legislatori e quindi del Governo oggi? Rinnovare il nostro modo di vivere nella dimensione della città e della circolazione. Verso questa direzione dobbiamo muoverci, a questo obiettivo dobbiamo orientare la massa degli utenti della strada, poichè non ci possiamo nascondere che di fronte al massiccio fenomeno è mancata una risposta adeguata dei pubblici poteri, i quali, piuttosto che orientare gli investimenti nei settori della infrastrutture di trasporto pubblico (F.S.;

servizi urbani ed extraurbani) hanno consentito massicci investimenti nelle infrastrutture autostradali, indirizzando la domanda del trasporto verso la motorizzazione individuale. Si è così operata una duplice distorsione: l'una nel campo dell'industria — favorendo, cioè, una espansione sproporzionata della motorizzazione individuale — l'altra nel campo dei trasporti, congestionando, cioè, la rete stradale delle zone urbanizzate e degradando il servizio pubblico di trasporto ad un ruolo complementare.

La scelta del trasporto pubblico, come elemento fondamentale del sistema, richiede naturalmente che il programma preveda un sostanziale supporto alle necessità economico-finanziarie di esercizio delle aziende che lo gestiscono. Perciò si giustificano i contributi che stiamo dando per legge alle autolinee extraurbane e quelli che prevediamo di concedere alle aziende municipalizzate di trasporto urbano. Sappiamo il progressivo aumento dei disavanzi di esercizio di queste aziende e il disagio che ne deriva alle popolazioni servite.

Il programma di investimento insieme alla riorganizzazione a livello regionale dei trasporti locali, dovrebbe sensibilmente contribuire a migliorare questo stato di cose, consentendo, ad un tempo, la riduzione dei costi complessivi e maggiori entrate, attraverso il recupero della utenza.

Peraltro, questi risultati potranno conseguirsi soltanto in prosieguo di tempo. Inoltre il servizio di trasporti collettivi presenta caratteristiche proprie, di natura tecnico-economica, che rendono i costi di gestione particolarmente rigidi. Si rileva, infatti, in questo settore, la necessità di un largo impiego di mano d'opera che, anche se potrà in parte essere contenuto con l'adozione della biglietteria automatica, resterà sempre un elemento fondamentale degli alti costi di esercizio.

Sta bene che l'INT venga chiamato a sostituirsi là dove, per ragioni di ordine sociale, l'industria privata non presenti la capacità dovuta di servire la collettività. Si impone allora, signor Ministro, un nuovo indirizzo a tale Istituto, che nacque sostitutivo del servizio ferroviario. Qui intendo riferirmi al fatto che, in talune direzioni di servizio, l'INT esercita una funzione stranamente concorrenziale alla ferrovia, proprio come farebbero — meglio, come fanno — in molti casi, autolinee private di trasporto pubblico. Esso infatti, oltre a gestire linee in sostituzione di ferrovie soppresse, esercita anche taluni servizi di linea paralleli a servizi ferroviari attivi, determinando due conseguenze negative: la sottrazione di traffico alla ferrovia e la propria indisponibilità per zone non servite o servite inadeguatamente da aziende private.

Ferrovie in concessione. A proposito di questo settore di trasporti, che è, in molti casi, mezzo unico ed essenziale per la mobilità quotidiana di ingenti masse di lavoratori, di studenti, di pubblico di ogni condizione, desidero richiamarmi al voto più volte espresso dal Parlamento — in particolare da questa Commissione — perchè il Ministero dei trasporti presenti il quadro reale della situazione delle ferrotramvie concesse all'industria privata.

Si vorrebbe insomma poter conoscere la reale situazione di ciascuna azienda, soprattutto dal punto di vista della sicurezza degli impianti, della loro reale aderenza ai precetti di ordine sindacale nei confronti delle maestranze dipendenti e l'uso che ciascuna fa dei contributi che lo Stato, per legge, eroga loro ad ogni richiesta. È già tanto che si sia pervenuti all'esame dei due disegni di legge dei colleghi Piccolo ed Abenante, i quali sono appunto ispirati all'esigenza di rendere giustizia ad una massa di lavoratori, come quelli dipendenti dalle ferrotramvie in concessione, che sono attualmente ancora fuori di ogni norma civile e contrattuale.

Ma un quadro, dicevo, della consistenza di tutta la rete ferroviaria concessa a privati è utile conoscere, onde trarne noi più chiara conoscenza e il Governo utili proposte dal Parlamento per un riassetto o per l'eventuale sostituzione — ove necessaria e possibile — delle ferrotramvie con altri servizi.

Ed ho finito, onorevoli colleghi.

Fra tutti i problemi in tema di politica dei trasporti, uno è urgente perchè fondamentale: è necessario il coordinamento dei vari sistemi, urge arrivare alla istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. L'attuale organizzazione degli enti preposti alla politica ed al controllo dei trasporti presenta molteplici inconvenienti, che si compendiano in una frammentarietà delle competenze ed in una mancanza di coordinamento delle diverse attività.

Queste carenze hanno portato all'aggravarsi delle distorsioni negli investimenti programmati e impediscono la visione d'insieme dei problemi dei trasporti. Urge invece assicurare unità di azione di tutti i rami dell'amministrazione statale che si occupano di trasporti, siano essi su strada, su rotaia, sull'acqua, nell'aria. Tutti avvertiamo infatti il sordo conflitto fra Ministeri diversi, le cui decisioni, quando non sono addirittura contrastanti, sono pur sempre indipendenti. La unificazione delle iniziative, il concerto delle decisioni sono fattori indispensabili. E, per questo traguardo, non v'è più tempo da perdere. Il coordinamento auspicato deve naturalmente trovare applicazione anche nei rapporti fra lo Stato e le Regioni, nel senso che da parte dello Stato non si assumano iniziative senza consultare la regione interessata.

Non v'è — ho detto — più tempo da perdere.

Chiedo scusa della lunga esposizione e del disordine nel quale essa si è venuta sviluppando. Non ho inteso esaurire tutto, nè far spaziare le mie osservazioni su tutto il terreno di competenza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. In fondo, questo è l'anno-ponte fra il vecchio e il nuovo ordine costituzionale, ossia fra lo Stato dai poteri centralizzati e lo Stato regionalista; quindi l'esame del bilancio dello Stato cade in un momento in cui lo Stato stesso va trasferendo parte del suo potere agli organi regionali. È, dunque, un bilancio di attesa per un nuovo lancio nel futuro.

Così visto, così considerato, anche se con spirito critico, lo stato di previsione in esame va approvato. È questo il parere che io propongo di dare alla Commissione competente. Nell'esprimermi in tal senso, dopo aver chiaramente detto anche quanto v'è ancora da fare in tema di politica dei trasporti nel nostro Paese (e meglio sarebbe stato se si fosse operato con maggiore tempestività e con più chiara visione delle reali esigenze) ho presenti le diecine di migliaia di dipendenti delle tre imponenti Direzioni generali — quella delle F.S., quella dell'Aviazione civile, quella della MCTC — dai dirigenti più alti all'ultimo dei manovali, i quali tutti, a servizio della nostra comunità nazionale, meritano il nostro ammirato e consapevole rispetto. A tale sentimento ritengo di poter accomunare senza riserve il signor Ministro e gli onorevoli Sottosegretari di Stato che col Ministro dividono responsabilmente il peso di un'Amministrazione così imponente e così fondamentale per la vita stessa della nazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Sammartino per la precisione e la competenza con le quali ha svolto la sua relazione, che è veramente apprezzabile.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Desidero anch'io ringraziare l'onorevole relatore.

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 19.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 11 NOVEMBRE 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Abenante, Andò, Avezzano Comes, Bonatti, Bonazzi, Bruni, Catalano, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Ferrari, Genco, Maderchi, Piccolo,

Poerio, Raia, Sammartino, Spasari, Tanga, Togni e Venturi Lino.

Interviene il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Viglianesi.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 10)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

M A D E R C H I . Signor Presidente, onorevole Ministro, è mia intenzione soffermarmi brevemente sul bilancio dei trasporti. Come il relatore ha notato, ancora una volta il bilancio è in gran parte assorbito dall'attività dell'azienda ferroviaria. Questa azienda però, a mio parere, non rappresenta tutto il sistema dei trasporti, che è costituito, oltre che dalle ferrovie, anche dal sistema stradale ed aeroportuale. Nel bilancio mi pare di notare, innanzitutto, uno squilibrio che ancora non siamo riusciti a colmare: esso, cioè continua ad essere, purtroppo, soltanto il bilancio delle Ferrovie. Manca una linea politica capace di assicurare lo sviluppo di tutti gli altri settori dell'intero sistema dei trasporti, e si continua con la vecchia impostazione, che assegna la prevalenza all'azienda ferroviaria. Aumentano i fondi per le sovvenzioni da dare alle linee in concessione ai privati, ma ciò non risolve il problema da me posto, anzi lo aggrava, marcando una linea di tendenza che ho avuto già modo di criticare, ed a cui la mia parte politica è fermamente avversa. L'aumento di quattro miliardi e 550 milioni, che porta l'ammontare delle sovvenzioni a 51 miliardi, rappresenta certamente una cifra notevole, di fronte alla quale non troviamo neanche un centesimo per sovvenire alle necessità più elementari delle aziende pubbliche di trasporto. Questo è grave, e mi pare sia del tutto incoerente con le affermazioni che lei stesso, onorevole Ministro dei trasporti, ha più volte fatto quando ha sottolineato la necessità di puntare su una politica che considerasse prioritario lo sviluppo del trasporto pubblico anche perchè ciò può dare la garanzia di una modifica della linea di tendenza che ha portato il sistema dei trasporti nelle attuali difficoltà. Se si continua con l'impostazione che è stata data anche al bilancio di quest'anno, non c'è dubbio che risulterebbe gravemente compromessa tutta l'azione innovatrice che si sta conducendo, anche con la sua partecipazione, signor Ministro, come risulta ad esempio dagli ultimi provvedimenti presi nei confronti dei più grandi profitattori del sistema concessionario dei trasporti. Invece mi pare che la questione sia di scottante attualità, anche per la lentezza con la quale la stessa azienda ferroviaria sta affrontando il problema dei trasporti nelle grandi aree metropolitane. L'azienda ferroviaria parla molto di questo problema, usa molto spesso il termine « pendolari », ma nei fatti non sono stati ancora presi concreti provvedimenti, atti a migliorare il sistema di trasporto nelle grandi aree metropolitane. E se alcuni provvedimenti sono stati adottati, essi riguardano miglioramenti, certo notevoli e per taluni versi sensazionali, relativi tuttavia ai grandi percorsi, alle più importanti linee di comunicazione, ai treni di lusso. E su questo noi non siamo d'accordo. A tale proposito vorremmo conoscere quali sono le reali, concrete intenzioni dell'azienda ferroviaria. Non basta richiamarsi, nelle relazioni, all'esigenza di migliorare la situazione delle grandi aree metropolitane, non basta parlare dei pendolari; occorre prendere provvedimenti effettivi.

Nella nota preliminare che accompagna il bilancio, si accenna a provvedimenti di decentramento, di riordinamento, a un non meglio specificato Piano poliennale che dovrebbe, secondo le intenzioni, risolvere quasi

tutti i problemi. Ma in effetti di che cosa si tratta? In quale direzione ci si vuole muovere? Concretamente, questo orientamento che cosa comporta? Noi non lo sappiamo: il Ministro non ce lo ha detto, e non c'è alcun documento ufficiale dal quale si possa rilevare tutto ciò. Credo che sarebbe indispensabile avere subito indicazioni precise riguardo a questi elementi. Secondo me ci troviamo in un momento particolarmente delicato: occorre correggere gli errori del passato, che hanno fatto segnare il passo ai vari sistemi di trasporto in favore di quello privato stradale. La prevalenza di quest'ultimo ha generato l'attuale stato di grave tensione in cui versa l'intera rete dei trasporti. Le strade ormai sono ai limiti della capacità ricettiva. La ferrovia purtroppo non è in grado di rispondere in maniera adeguata alla domanda che rifluisce verso questo mezzo di trasporto. Il sistema aereo è particolarmente arretrato e condotto in maniera tale da non potere ancora essere considerato competitivo. A tutti noi spetta quindi la responsabilità di dare un contributo per la soluzione di problemi così gravi ed urgenti. E mi pare che il Governo sia obbligato a chiarire la sua posizione, senza più reticenze. Noi non siamo disposti a consentire che si vada avanti col metodo finora seguito. Vogliamo conoscere bene le intenzioni, vogliamo discuterle, dare un nostro contributo, vogliamo valutare gli orientamenti del Governo, esprimere la nostra opinione e contribuire in maniera positiva alla soluzione di questi grossi problemi.

È possibile per esempio, signor Ministro, che la nostra Commissione — che poi è responsabile nei limiti delle proprie attribuzioni — non conosca fino a questo momento ufficialmente i punti di approdo della famosa Commissione Cengarle, i cui risultati vengono presentati come definitivi, e sui quali quindi non ci sarebbe più niente da dire? Quando avremo modo di esaminare l'operato di questa Commissione? Il nostro Gruppo avanza una richiesta formale perchè nella stessa seduta di oggi, possibilmente, l'onorevole Ministro non dico ci presenti i risultati, ma fissi il giorno in cui si possano esaminare i risultati dei lavori di questa Commissione, perchè si possa, o no, approvarli. Non ci sembra che la cosa possa essere trascurata, come non trascurabili sono altri problemi, portati avanti con lo stesso criterio e con lo stesso metodo. È intenzione del mio Gruppo intervenire su ciascuno di questi, per determinare un diverso orientamento nella scelta del metodo da seguire.

Così, per esempio, abbiamo l'impressione che nel settore delle merci si stia operando senza rendere edotta la nostra Commissione. Avvertiamo che si sta per intervenire senza far precedere i provvedimenti che si intendono adottare da un dibattito, da una ricerca, da una discussione approfondita. E non c'è dubbio che il settore delle merci è uno dei più importanti. Anche se è stato fino a oggi il più trascurato è forse il settore che ha più bisogno di attenzione da parte di tutti noi, sia perchè ha ricevuto i colpi più grossi, sia perchè richiede innovazioni più profonde, sotto forma di nuove norme che vanno vagliate ed esaminate qui, in questa Commissione, anche in ordine ai nuovi sistemi di trasporto delle merci a mezzo *containers*. So che l'azienda ferroviaria ha già predisposto, e sta ancora predisponendo, attrezzature relative a questo tipo di trasporto. Dove, come, in base a quali criteri, in base a quali scelte? Non ci sembra che l'indirizzo che si sta seguendo sia del tutto rispondente alle esigenze generali.

In questa occasione vogliamo ribadire il nostro orientamento volto ad assicurare alla mano pubblica la gestione dei *terminals* dei *containers*. Questo per non ricadere negli errori del passato. D'altra parte c'è una azienda, l'Istituto nazionale dei trasporti, che ci sembra possa costituire l'organizzazione più adeguata per assolvere a questo compito.

Una ultima osservazione riguarda il sistema ancora una volta adottato per il ripiano del bilancio. Lo stesso relatore ha rilevato che è irregolare. Nel passato abbiamo votato contro questo sistema. Oggi dobbiamo ricordare ai colleghi che ci invitavano a dare in quella occasione per l'ultima volta un voto favorevole, che avevamo ragione noi quando dicevamo che dietro questa « ultima volta » si celava ancora un in-

ganno. Invitiamo pertanto a correggere questa irregolarità prima della conclusione del dibattito, in maniera che questo notevole problema possa essere risolto anche se quest'anno si ricorre al sistema dell'anticipazione statale.

Altro problema riguarda l'aviazione civile. Non mi risulta che in questo settore siano stati compiuti passi in avanti verso quell'assunzione di responsabilità del Ministero che è la sola condizione per garantire, attraverso l'unicità di indirizzo, una possibilità di controllo tale da assicurare anche la sicurezza del trasporto aereo. Non è pensabile, a mio parere, continuare nell'attuale situazione, cioè continuare ad affidare la politica dei trasporti aerei e la stessa organizzazione dei voli ad elementi che non dipendono dal Ministero dei trasporti. Non mi pare che si possa continuare con l'attuale gestione plurima: Ministero dei trasporti, Ministero della difesa, Ministero dell'interno, Ministero delle partecipazioni statali, e non so ancora quanti altri dicasteri. Se è vero che il trasporto aereo rappresenta il settore più soggetto a modificazioni tecnologiche rapide, è evidente che l'attuale sistema di partecipazione combinata, senza che ci sia poi un momento di sintesi, di raccolta delle varie iniziative ed attività dei Ministeri partecipanti, non può che nuocere profondamente a una visione organica di questi difficili, anzi difficilissimi, problemi.

Ma nella questione vi sono anche altri aspetti che io considero più preoccupanti. Questa compartecipazione impedisce lo svolgimento completo del servizio di assistenza al volo, che purtroppo ancora rimane nelle mani dei militari, nonostante le difficoltà che ciò comporta e addirittura i pericoli gravissimi che determina per lo stesso aeromobile in volo. Questo sistema, che ci affianca alla Spagna, all'Afganistan e a qualche altro Paese non progredito del mondo, deve essere al più presto eliminato e sostituito con uno il quale dia completa garanzia dell'assistenza permanente all'aeromobile in volo.

Nel sottolineare tali esigenze intendo associare la voce del mio Gruppo alla denuncia che hanno espresso in proposito piloti, assistenti, controllori della navigazione aerea.

L'attuale situazione ha impedito di avere una visione globale in materia di aerotrasporti.

E tutto ciò lo riscontriamo anche nella gestione degli aeroporti, dove i servizi sono affidati a centinaia di imprese, nelle forme più disparate, di modo che il controllo sulle forniture diventa impossibile, soltanto una parvenza. La stessa legislazione, oramai superata, subisce il contraccolpo di uno stato di cose quale quello che ho cercato di descrivere, creando conflitti di competenza, possibilità di abusi, scontento tra il personale. Credo che siffatta situazione debba essere presa in esame al più presto per eliminare gli abusi, gli ostacoli che finora hanno impedito la creazione di quell'azienda della aviazione civile della quale il senatore Viglianesi ci parlò la prima volta che si presentò alla nostra Commissione come Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e che è rimasta, mi pare, una pura ipotesi, senza che nulla sia stato fatto per tradurla in realtà. L'istituzione di tale Azienda, a nostro parere, rappresenta l'elemento risolutore di tutti questi problemi ed una misura capace di assicurare all'aviazione civile uno sviluppo adeguato alle esigenze e ai tempi. Altrimenti, signor Ministro, con l'atteggiamento che si continua a tenere, correremo il rischio di essere ancora oggetto, a questo proposito di battute di scherno, anzichè soggetti di studio, di applicazione e di ricerca.

Detto questo, signor Ministro, entro nel concreto delle voci di bilancio per proporre due modifiche: la prima concerne l'istituzione di un nuovo capitolo per assicurare al personale in servizio negli aeroporti l'indennità di volo notturno, che non viene attualmente corrisposta. Ritengo che il Governo non possa continuare a negare questo diritto ai lavoratori senza assumere una posizione inaccettabile sul piano morale. L'altra modifica riguarda il capitolo 1330 « Spese per l'attuazione di corsi di preparazione, formazione, aggiornamento e perfezionamento; spese per l'addestramento degli ispettori di volo ivi comprese le eventuali spese di noleggio degli aeromobili e le spese di assicu-

razione; partecipazione alle spese per corsi indetti da Enti, Istituti e Amministrazioni nazionali ed estere », nel senso di ammettere a tali corsi anche gli esperti della circolazione aerea, per i quali sarebbe di grande utilità poter partecipare a questi corsi e all'addestramento, necessari sul piano professionale per l'espletamento della loro funzione.

B O N A T T I . Sia la relazione scritta che accompagna il bilancio, sia quella del relatore (al quale do atto dei lodevoli cenni critici formulati, cosa questa che fa onore alla obiettività e alla serietà che del resto hanno sempre caratterizzato le sue esposizioni) non riflettono sufficientemente il reale stato di crisi di una delle attività pubbliche che ritengo fra le più importanti della nostra vita economica e sociale. Non emergono, a mio avviso, nè una volontà politica nè intenzioni chiare sui programmi. Non esiste un piano finanziario di interventi straordinari tale da lasciar sperare che il problema dei trasporti, oggi uno dei più gravi data l'importanza che esso riveste per l'economia e lo sviluppo del Paese, sarà risolto in un breve lasso di tempo. Questo, a mio avviso, è uno dei settori chiave, che richiede impegni concreti e non dovrebbe lasciare vuoti e incertezze.

Il personale, dai gradi più alti a quelli più bassi, è insufficiente. Bene hanno fatto le tre organizzazioni sindacali nazionali a denunciare alle forze politiche, al Governo, al Paese lo stato di disagio dei lavoratori, costretti in gran parte a turni faticosissimi, molte volte resi ancor più pesanti dal tipo di materiali in uso, troppo invecchiato e che avrebbe pertanto bisogno di essere rapidamente sostituito, onde non sia messa in pericolo l'incolumità dei cittadini e dei lavoratori che ne fanno largo uso.

Non ritengo sufficienti i termini dell'accordo raggiunto tra sindacati e Governo in materia di assunzioni per coprire i posti vacanti in servizi pesantissimi, in quanto si parla di 2.500 nuove assunzioni per cui nell'arco di 5 anni si arriverà ad un totale di 16.000 nuove assunzioni che, presumibilmente, copriranno appena i posti che si renderanno vacanti a seguito dell'applicazione della legge 336 del 1970. Va rilevato infatti che già oggi, come la stampa e i sindacati continuano a sottolineare, occorrono 20.000 nuove unità. Pertanto, se il traguardo che, nell'accordo, sindacati e Governo e, quindi, il Ministero si son prefissi è di arrivare alla assunzione nell'arco di 5 anni di 16 mila, 17 mila, poniamo pure 20 mila nuove unità, occorre tenere presente sia l'applicazione della legge n. 336, sia le attuali gravi carenze di personale, sia, infine, il fatto che occorrerà sostituire altre persone: quelle cioè che andranno a riposo per raggiunti limiti di età e quelle, purtroppo, che per cause di forza maggiore, ossia per incidenti, non potranno più prestare servizio parzialmente o totalmente.

Comunque i problemi di fondo della ristrutturazione del servizio rimangono, a mio avviso, a livello di enunciazione, senza che siano avanzate proposte concrete. Non emergono, infatti, dal Piano, proposte e scelte tali da trascinare fuori dallo spazio angusto un settore così importante per lo sviluppo dell'economia del Paese. Un tale stato di cose, signor Ministro, provoca inevitabilmente situazioni insopportabili per il personale dipendente. Non viene compiutamente affrontato, per esempio, il grave problema del trasporto pendolare; nè emergono impegni tali da lasciar sperare che esso possa essere risolto entro breve tempo.

Se effettivamente questo è il traguardo al quale si intende pervenire, s'impone — come ha già sottolineato il collega Maderchi — una precisa domanda: qual è la volontà concreta delle forze politiche al potere di affrontare e risolvere il problema dei trasporti ferroviari, autostradali, aerei e marittimi?

Il tipo di sviluppo economico in atto e il tipo di investimenti sin qui attuato non lasciano sperare molto bene e non credo neppure che vi sia l'intenzione di modificare tale stato di cose. Occorrono, perciò, scelte diverse; occorre un tipo di sviluppo economico diverso rispetto a quello attuale. Un processo di rinnovamento deve significare una inversione di tendenze, nuovi indirizzi, nuove impostazioni, libere da ogni influenza diretta e indiretta delle forze monopolistiche

che tanto peso hanno avuto nel passato. I gravi squilibri tra nord e sud, tra regione e regione, le zone depresse, sono le prove più eloquenti che le scelte fin qui attuate hanno favorito le grandi concentrazioni monopolistiche, libere di utilizzare grandi masse di lavoratori, costretti ad emigrare nelle zone più progredite con la conseguenza di provocare i gravi problemi del traffico, dell'urbanesimo e dello sviluppo distorto del territorio.

Il problema dei trasporti non deve essere considerato, a mio avviso, alla stregua di una normale attività industriale e produttiva. Rimanendo ancorati a tale concetto, ritengo che finiremmo col perdere di vista il carattere promozionale che deve avere lo sviluppo del trasporto delle merci, nonchè il suo carattere di servizio sociale a disposizione delle grandi masse di cittadini che ricorrono al mezzo ferroviario.

La teoria della libera scelta dell'utente, l'armonizzazione tra i vari sistemi di trasporto per creare presunte parità di condizioni tra strada e rotaia, la tariffazione dell'uso delle infrastrutture dei trasporti, l'aumento dei carichi assiali dell'autotrasporto merci, sia in conto proprio che per terzi, la politica dei costi e ricavi aziendali sono elementi caratterizzanti d'una politica tesa ad esaltare l'aspetto industriale del trasporto stesso, trascurando e svuotando, a nostro avviso, l'aspetto sociale e quindi promozionale dello sviluppo economico della nostra società che esso deve avere; questa teoria che fa perno sui costi e ricavi aziendali quale fattore per determinare la convenienza degli investimenti porta, a nostro giudizio, lontano dai problemi reali, soprattutto dalle soluzioni che occorre ad essi dare. Una tale impostazione si scontra con i complessi problemi delle zone di sottosviluppo e del Mezzogiorno perchè limita fortemente ogni misura politica nel settore dei trasporti e nega ad essi ogni carattere promozionale degli investimenti.

Da queste considerazioni, sia pure modeste, bisogna partire se intendiamo scoprire i gravi limiti dello stato di previsione in esame in materia di investimenti per un rilancio del trasporto su rotaia, per un servizio capace di soddisfare le esigenze di una società troppo divisa e tormentata dal tipo di sviluppo economico che le classi dominanti hanno imposto sino ad oggi. Non pochi sono gli uomini politici dei partiti al potere che hanno definito gli anni sessanta quelli delle autostrade. I 4.417 chilometri di autostrade in servizio, i 1.139,9 in corso di costruzione e quelli di prossimo inizio, calcolati in 1.368, per un totale di 6.655 chilometri, stanno ad indicare il tipo di scelta sin qui fatta in materia di trasporti.

Guai se dovessimo sfuggire da queste constatazione e analisi, perchè i dati dimostrano chiaramente che a fare le spese di tali scelte è stato il trasporto su rotaia; che è stata la collettività a pagare le conseguenze di scelte che hanno tenuto conto solo dello sviluppo di un tipo di traffico, quello su strada, per favorire i grandi monopoli automobilistici, della gomma e del cemento, questi ultimi tanto interessati alla costruzione delle autostrade. Tutto questo mentre il Piano poliennale di sviluppo giace al CIPE da oltre 2 anni. A questo proposito vorremmo avere informazioni precise, anche perchè mi pare che ci sia, in sede governativa, l'intenzione di erogare un acconto di 300 miliardi, da ripartire in ragione di 200 miliardi per il piano decennale e di 100 miliardi per la direttissima Firenze-Roma.

Ma com'è spiegabile questo fatto? I finanziamenti delle autostrade sono stati utilizzati al cento per cento. Tale scelta non va soltanto criticata, ma fermamente respinta, come d'altra parte deve essere condannata quella fatta dagli uomini politici che definiscono gli anni settanta come gli anni delle idrovie. Anche per questo settore ritengo non sia errato pensare che si siano volute soddisfare, in particolare, le esigenze dei monopoli industriali del Nord. Per tali infrastrutture sono stati spesi oltre duemila miliardi per poi utilizzare solo la metà delle idrovie, mentre non si è in grado di reperire 400 miliardi per finanziare il disegno di legge che permetterebbe di dare l'avvio alle opere urgenti di difesa e sistemazione idrogeologica del suolo. Anche noi comunisti siamo per una politica dei trasporti a basso costo. Essa deve tuttavia inserirsi in un contesto di programmazio-

ne su scala regionale e nazionale dei trasporti, al fine di utilizzare convenientemente e razionalmente tutte le risorse idriche del Paese, senza dover trascurare le esigenze della agricoltura ed in stretto legame con la sistemazione del suolo. L'uso delle acque nella politica dei trasporti deve perciò avere una adeguata disciplina rispondendo alle esigenze dell'intera collettività e sottraendosi alla spirale degli interessi privatistici e settoriali. Se vogliamo servire il Paese dobbiamo tenere conto delle contraddizioni in cui si muovono certe forze politiche, in aperto contrasto con i reali bisogni delle masse. Il riassetto del territorio è, in effetti, collegato alla politica di equilibrio economico e sociale, allo sviluppo dei servizi civili e culturali, alle nuove scelte nel settore dei trasporti e delle comunicazioni. Il punto di partenza è che la classe operaia, i contadini, i ceti medi, sono profondamente interessati, anzi sono i protagonisti principali del mutamento radicale del tipo di sviluppo nell'attuale situazione economica e politica e nell'impiego del reddito relativamente ai trasporti.

Il programma Pieraccini ci offre l'occasione per analoghe considerazioni per quanto riguarda distorsioni del tipo di sviluppo; nelle ferrovie si sono spesi in cinque anni 511 miliardi in meno, realizzando solo il 54,3 per cento dell'impiego previsto; per i trasporti urbani e in concessione — anche questa è una nota dolente — si sono spesi 111 miliardi in meno, con una realizzazione soltanto del 33,6 per cento; per i porti sono stati spesi 127 miliardi in meno del previsto per una realizzazione solo del 47,2 per cento. Al contrario, per la viabilità autostradale si è realizzato il cento per cento, cioè circa 1.900 miliardi. Per l'aviazione civile 295 miliardi rispetto ai 45 previsti dal piano.

Occorrono soluzioni nuove il cui costo non deve comunque essere scaricato sugli utenti; sono quindi necessari ricerche e studi tali da sistemare la questione dei trasporti, in modo da andare incontro alle esigenze delle categorie meno abbienti.

Il problema della produttività deve essere visto nella sua totalità e non solo attraverso i trasporti. Se non si attua una riforma dell'intero settore, nel senso di un programma organico delle vie di comunicazione e dei trasporti, stabilendo un rapporto razionale tra i diversi mezzi, affidando alla mano pubblica — e lo sottolineiamo — la responsabilità di decidere su quali mezzi di trasporto devono viaggiare le merci, se non si farà ciò, saremo destinati a rimanere il fanalino di coda rispetto agli altri Paesi. Basterebbe dare uno sguardo alla legislazione adottata in Inghilterra per capire come vanno le cose in quel Paese. In maniera cioè assolutamente diversa, nella sostanza e anche nella forma, da quanto avviene in Italia.

Gli investimenti fatti nel Nord in infrastrutture ammontano a diverse decine di migliaia di miliardi: investimenti che recheranno ulteriori squilibri e distorsioni nella politica generale degli investimenti privati e pubblici e dello stesso assetto territoriale, impedendo che di fatto esso si realizzi secondo schemi di sviluppo democratico per le regioni e per le aree interregionali. Gli investimenti fatti nel settore dei trasporti sono stati dell'ordine di 2.500 miliardi nel 1969, pari a un quarto degli investimenti complessivi e hanno fatto il paio, naturalmente, con quanto è avvenuto per le abitazioni: se non erro per abitazioni si è raggiunta la percentuale del 129 per cento. Ma guardando queste cifre troviamo che oltre il 124 per cento è stato realizzato dalla mano privata, dagli speculatori.

Il costo in genere del trasporto è troppo elevato, si aggira, se ricordo bene, su oltre 20 mila miliardi, pari a un quarto del reddito nazionale, escluso il costo del trasporto marittimo. Sul prodotto, in generale, il trasporto incide sul costo per una percentuale che è troppo elevata, e credo si aggiri attorno al 10 per cento. L'introduzione dell'aumento dei carichi assiali costituirà un colpo durissimo che verrà inferto alle Ferrovie, se non corriamo ai ripari in tempo. Per l'attuazione di questo provvedimento, che verrà disciplinato con un disegno di legge il cui esame — mi pare — affronteremo nei prossimi giorni o nelle prossime settimane, ci vorranno circa 1.600 miliardi. Così mentre è tanto faticoso reperire somme per la sistemazione del suolo, per un altro tipo di sviluppo e di investimenti, desti-

nati a soddisfare le esigenze dei monopoli automobilistici, della gomma e del cemento, sicuramente si troveranno tutti i 1.600 miliardi.

Occorre quindi modificare l'attuale impostazione; questo è il nostro pensiero e queste sono le nostre proposte. Occorre modificare la tendenza, che vede incentrata la politica delle infrastrutture esclusivamente, o quasi, sul trinomio trasporti-autostrade-carali navigabili, per portare avanti una scelta fondata sul sistema porti-ferrovie-strade. È necessario un equilibrio degli investimenti nelle infrastrutture del Mezzogiorno rispetto al Nord, e una selezione delle vie di comunicazione nel Mezzogiorno.

Se oggi non si è in grado di dare una risposta positiva al processo di industrializzazione è perchè non esiste, a mio avviso, una adeguata rete di trasporti. Ritengo che il piano decennale 1962-71 per il sopravvenuto aumento dei costi abbia avuto una decurtazione di valore che si aggira sui 400-500 miliardi di lire.

Non si comprende come si siano potuti realizzare entro i termini stabiliti i piani delle autostrade e delle idrovie, mentre invece si siano trascurate le Ferrovie, o si sia proceduto così a rilento nel settore del trasporto ferroviario. Se a questo settore sarà fatto mancare il frutto dei finanziamenti straordinari in vista di un suo ammodernamento e potenziamento, l'azienda ferroviaria sarà destinata a regredire, quando, invece, l'esigenza generale richiede un suo rapido sviluppo. Un suo regresso, perciò, significherebbe per noi comunisti una chiara scelta politica rivolta a favorire ulteriormente i consumi individuali della motorizzazione privata. Perciò l'entità dei finanziamenti deve essere rapportata non solo al completamento del piano decennale, ma anche all'esigenza di soddisfare meglio le esigenze dei traffici sia qualitativamente che quantitativamente. Il progetto di Piano poliennale presentato al CIPE è conosciuto solo per grandi linee dai sindacati. A nostro avviso occorre discuterlo con loro, ascoltare i loro consigli, coglierne i suggerimenti dal momento che i lavoratori ne sono i protagonisti diretti e hanno il compito e lo onere di realizzarlo. Per noi comunisti è un problema di credibilità, di consapevolezza, se vogliamo fare del Piano uno strumento valido per migliorare il servizio, recependo le sollecitazioni e le giuste aspettative dell'intera collettività nazionale, pur comprendendo che non sarà facile soddisfare tutte le esigenze nel giro di tempi brevi. Ci rendiamo conto che non sarà la bacchetta magica a risolvere tutti i problemi. È pur vero, però, che assistiamo a uno sproporzionato impegno nella realizzazione di opere di prestigio, per soddisfare le esigenze di una ristretta cerchia di utenti. Abbiamo letto, visto e sentito sui giornali e alla TV che ci saranno treni di lusso, in cui sarà possibile farsi fare il manicure, il pedicure, addirittura si reclama in essi l'installazione di sale cinematografiche.

Indubbiamente ciò costituirebbe un segno di progresso, signor Ministro. Ma che spettacolo saranno quei treni, quelle carrozze, quei signori viaggiatori, quei cittadini italiani, quei nostri fratelli se a qualcuno fa comodo così chiamarli, quando arriveranno nelle grandi città, nei grandi centri industriali, per le migliaia e migliaia di cittadini che rappresentano le forze produttive, quelle forze che determinano il reddito nazionale, che assicurano il benessere a tutta la collettività nazionale, costretti ad attendere delle ore i mezzi di trasporto dopo una giornata fatta non di 8, ma di 10, di 12 ore lavorative. Ricordiamoci che molti di questi lavoratori vedono i figli soltanto la domenica se e giornata di riposo, perchè partono alle 4 del mattino, quando i bambini sono ancora a letto, e rientrano alle 22-23.

Penso che questo sia un elemento che deve far riflettere il Ministro prima di tutto per il senso di responsabilità che lo contraddistingue, per cercare di risolvere situazioni che a volte assumono un carattere drammatico. Abbiamo anche i treni di lusso internazionali, che vanno oltre le frontiere. Se questo deve costituire un elemento per indurre l'opinione pubblica internazionale ad esprimere un giudizio sulle condizioni generali del Paese, non penso si sia scelta la via migliore.

Abbiamo poi — sempre per rimanere nella valutazione delle opere di prestigio, tese a soddisfare esigenze di cerchie ristrette — la direttissima Firenze-Roma. Mi domando

e domando a tutti voi come si possa sostenere la tesi di una siffatta spesa quando non siamo in grado di far fronte a necessità urgenti di investimenti per la creazione di nuovi posti di lavoro.

P R E S I D E N T E . L'approvaste anche voi, quella legge, ed in contrasto con parecchi di noi.

B O N A T T I . È vero, ma senza dubbio molti di noi non avranno mancato di sottolineare gli aspetti negativi e di richiamare il Governo all'impegno di risolvere i problemi che modestamente mi sono permesso di sottolineare.

Con un metodo del tutto diverso si misurano, invece, le esigenze dei trasporti pendolari. Per il trasporto di massa e in particolare per quello pendolare, le Ferrovie non hanno dato in questi ultimi anni il contributo che potevano e dovevano dare. Si sono limitate a considerarlo come un obbligo di servizio non gradito perchè non remunerativo, mentre si doveva applicare un diverso criterio e comportamento verso coloro che lavorano e producono. Il trasporto pubblico nelle aree urbane e suburbane va potenziato anche, se necessario, con il raddoppiamento delle linee e con l'uso di materiale rotabile decente. Solo così si potrà migliorare l'attuale assurda situazione delle nostre città congestionate dal traffico privato. Occorre migliorare i tempi delle corse, affinchè i lavoratori pendolari e gli studenti che si servono del treno possano portarsi al lavoro ed a scuola e far ritorno alle loro case in tempi brevi e sopportabili. Occorrono tariffe agevolate per i lavoratori e gli studenti e lo snellimento delle procedure per gli abbonamenti. I lavoratori non possono perdere delle ore o delle mezze giornate per rinnovare l'abbonamento. Occorre quindi, a nostro avviso, una visione nuova, diversa da quella del passato, se vogliamo dare al Paese, alle masse sterminate dei lavoratori che fanno uso delle Ferrovie, un servizio efficiente. Non bastano alcuni provvedimenti per le sole città più industrializzate se vogliamo lenire situazioni esplosive; occorrono impostazioni nuove, una visione più realistica, che non sia ancorata alla redditività dell'investimento. Si tratta di offrire alle grandi masse di cittadini un servizio migliore rispetto al mezzo individuale, contribuendo in tal modo al decongestionamento della rete stradale, troppo spesso teatro di sanguinosi e mortali incidenti. Occorre tenere presente, nella preparazione dei piani, il tipo di sviluppo urbano e industriale che si vuol dare al territorio per rimanere — se vogliamo rimanervi — nell'alveo delle scelte di programmazione regionale e nazionale.

Alcune altre considerazioni, signor Ministro, sulla politica sin qui seguita per quanto concerne i « rami secchi »; problema che tanto allarme e preoccupazione ha suscitato in molti strati della nostra popolazione. Il problema dei « rami secchi » deve essere visto alla luce, non tanto del traffico che attualmente si sviluppa su queste linee, quanto della utile funzione che potrebbero esercitare se opportunamente ammodernate.

Nella generalità dei casi le linee dei « rami secchi » servono zone depresse e che sono in attesa di provvedimenti finanziari, di interventi per la loro rinascita, perchè anche queste zone siano avviate sulla strada del progresso. Nella mia provincia si è tanto parlato della linea Rovigo-Adria-Chioggia, e non c'è bisogno che io qui vi ricordi le condizioni di miseria, il tenore di vita delle masse dei lavoratori polesani. È questa una linea fondamentale per l'economia della provincia e la mancanza di questa infrastruttura primaria sarebbe una grave, pesante remora alle intenzioni, ai propositi più volte ribaditi, di portare avanti un programma di investimenti, e smentirebbe le nostre stesse enunciazioni, perchè purtroppo solo di enunciazioni oggi dobbiamo parlare per quanto riguarda le aree depresse, dopo che abbiamo visto il modo in cui è stata applicata la legge n. 614 del 1966. Quindi il criterio per l'individuazione dei « rami secchi » deve essere radicalmente rivisto e devono essere rovesciate le intenzioni che si hanno a questo proposito. Bisogna creare ed operare, e questo è il compito del Governo; ma è compito anche del Parlamento, che deve stimolare e sollecitare il Governo perchè queste zone depresse possano essere avviate sulla strada del progresso.

Per quanto concerne il materiale rotabile, ho qui una statistica da cui emerge un quadro preoccupante. Questo prospetto ci dà la esatta sensazione dello stato d'uso delle carrozze, delle locomotive, degli elettrotreni e delle automotrici. Le carrozze bagagli postali hanno un periodo medio di servizio di 26 anni; i carri pure di 26 anni, le locomotive di 25 anni di media (un'età piuttosto considerevole).

Noi sosteniamo che vi è un'esigenza pressante di rinnovare il materiale rotabile, anche quello delle linee in concessione, mentre si dovrà convenientemente selezionare e riparare quello attuale. Bisognerà spendere bene il denaro di cui le Ferrovie dispongono; e che è comunque insufficiente, a nostro avviso, per costruire carrozze di tipo unificato che garantiscano ugualmente un alto livello di velocità, di *comfort* e un maggiore numero di posti.

Abbiamo assoluto bisogno di moderni carri per il trasporto delle merci e soprattutto di carri-frigorifero per la conservazione ed il trasporto di prodotti dell'agricoltura facilmente deteriorabili.

Alle linee in concessione abbiamo già accennato. Anche questa voce naturalmente, non rappresenta un onore per l'attività del Dicastero cui ella, signor Ministro, è preposto. La situazione va riveduta e modificata. Le tendenze devono essere rivolte ad incamerare queste linee, questi servizi, ed eliminare tutti gli inconvenienti che da ogni parte, in Parlamento e fuori nel Paese, vengono denunciati, per eliminare lo sconcio — consentitemi questa frase anche se può sembrare pesante — della grande sperequazione che vi è tra il trattamento economico dei dipendenti delle ferrovie dello Stato e di quelli delle ferrovie in concessione. La Costituzione dice che gli italiani sono tutti uguali; in questo caso la Costituzione non è stata realizzata, non è stata applicata, non è stata rispettata, perchè abbiamo dei cittadini di serie A e dei cittadini di serie B. Dobbiamo, anche per le linee in concessione, assicurare servizi più efficienti, più sicuri, con carrozze che siano più decenti. In una parola, assicurare un servizio che risponda alle esigenze di una società moderna.

Con i sindacati si è parlato delle nuove assunzioni che dovrebbero riempire i vuoti, assicurando servizi migliori, ma è stato discusso anche il problema degli appalti. E se non erro alcuni saranno eliminati. Ma rimarranno in piedi altri che riteniamo importanti nella loro entità, importanti per le funzioni che sono chiamati a svolgere. Mi riferisco a quello delle pulizie delle carrozze. Si tratta di un servizio in appalto che il Governo intende eliminare e che suscita tante critiche, tante condanne all'operato anche suo, signor Ministro, non personale, ma del suo Dicastero. Perchè è sufficiente salire su di una carrozza ferroviaria per capire come sono pulite. E molte volte ci sentiamo dire che non possono essere pulite meglio perchè sono vecchie, perchè il personale non è sufficiente e non può fare una pulizia razionale e più completa.

Altro servizio è quello della carica e ricarica delle batterie. Ritengo, signor Ministro, che se vogliamo creare quell'ordine sociale che anche lei — credo — sicuramente vuole perseguire, dobbiamo fare in modo che i lavoratori, quando lavorano gomito a gomito, non abbiano un diverso trattamento economico. Coloro che sono alle dipendenze dello Stato sono trattati molto meglio di quelli che dipendono dalle imprese che assumono in appalto i lavori. E tutto questo è spesso motivo di discussioni, di amarezze, di litigi. Poniamo fine a queste cose, andiamo incontro a queste categorie che aspettano da noi un atto di buona volontà, un atto concreto, per dare anche alla collettività, e quindi agli utenti, un servizio più efficiente.

F A B R E T T I . Vorrei illustrare brevemente un ordine del giorno che ritengo doveroso presentare. Mi sembra che sia indispensabile ed urgente potenziare e ammodernare la rete ferroviaria dell'Italia centrale. L'ordine del giorno riguarda la linea Orte-Roma e Civitavecchia in particolare. È ben noto che queste regioni sono attanagliate da una persistente crisi economica. Non si tratta di una momentanea stagnazione, ma di un vero e proprio regresso, di un processo di degradazione sia in campo industriale che agricolo. A determinarlo ha contri-

buito, assieme alla carenza di centri industriali e di adeguate misure per il necessario sviluppo dell'agricoltura, anche la mancanza di adeguati collegamenti viari, e soprattutto ferroviari. Basti pensare alle conseguenze negative che esercita la mancanza di un collegamento ferroviario adeguato del porto di Ancona, il principale dell'Italia centrale, che serve l'economia di tutta la fascia centrale del nostro Paese. L'inesistenza di un organico sistema ferroviario per il trasporto di merci e passeggeri è indubbiamente una remora assai grave, tale da privare queste zone delle arterie in cui possa scorrere la linfa economica. Quanto mai urgente è quindi la esigenza di provvedere a costruire tali indispensabili arterie.

Abbiamo già sollevato ripetutamente questo problema; abbiamo posto in evidenza, denunciato le disfunzioni, i ritardi, la inadeguatezza di questo tronco ferroviario. Abbiamo sottolineato il lunghissimo tempo che si impiega per collegare Ancona, Terni, Foligno con Roma e con le altre derivazioni; il numero insufficiente delle vetture, la loro scadente qualità. Io credo, signor Ministro, che in fatto di ritardi questa linea sia al primo posto; e ciò non a causa di eventi imprevisti e calamità naturali, ma per le deficienze strutturali che la caratterizzano.

Sul problema, come è a lei ben noto, onorevole Ministro, c'è da anni una vasta mobilitazione di enti locali, comuni, province, operatori economici; vi sono pressioni da parte delle organizzazioni sindacali; vi è una convergenza di tutte le forze politiche. È stata sviluppata in questi ultimi anni una serie infinita di iniziative; sono stati tenuti convegni a tutti i livelli per prospettare le esigenze vitali, essenziali del collegamento, il tutto corredato da ampia documentazione. Recentemente dovrebbe aver ricevuto, signor Ministro, un documento del Consiglio provinciale di Terni che risolleva il problema.

Ebbene, dobbiamo dire con rammarico che di fronte a questi problemi sociali ed economici di sviluppo armonico della rete ferroviaria e di adeguamento di tronchi ferroviari alla importanza della funzione che svolgono non vi è stata da parte del Ministero dei trasporti, del Governo, la sensibilità necessaria. Sollevai questo problema qualche mese fa con una interpellanza in cui prospettavo l'esigenza di un'urgente soluzione: devo dire che la risposta del Ministero, datami attraverso l'onorevole sottosegretario Cengarle, non solo è stata negativa ma deludente, perchè tra l'altro dimostrava la non conoscenza della reale situazione. È un problema, quindi, sempre vivo, che richiede provvedimenti oramai indilazionabili.

Purtroppo, come avviene tutti gli anni, stiamo discutendo un bilancio senza che in esso siano affrontati i problemi sostanziali, le scelte di fondo, la politica dei trasporti, gli impegni maggiori. Comunque, sappiamo che il Ministero sta operando, ad onta di interferenze politiche contrarie agli interessi del Paese, tanto che è in fase di varo un piano quinquennale che prevede una spesa di 3.500 miliardi. Un impegno indubbiamente molto consistente che speriamo di veder realizzato, inserendovi il potenziamento e la rettifica della Ancona-Roma, il cui tracciato risale al 1864 per cui si hanno enormi perdite di tempo, ritardi, ingorghi e altre conseguenze facilmente immaginabili.

È quindi doveroso provvedere, procedendo anche al raddoppio, sia pure graduale, del binario. In proposito c'era già stata una specie di assicurazione che almeno il tratto Orte-Terni sarebbe stato raddoppiato, ma non si sa che fine abbia fatto quell'impegno governativo.

Occorre altresì procedere all'ammodernamento del materiale rotabile.

Dicevo che vi sono una serie di iniziative, una mobilitazione collettiva, una convergenza politica per denunciare questa realtà, per contribuire a risolvere il problema della rinascita economico sociale di una vasta zona. Gli enti promotori di queste iniziative hanno anche avuto dei contatti con l'ISPE — l'onorevole Ministro dovrebbe saperlo — e si è giunti alla stesura di un progetto di massima del raddoppio e della correzione del tracciato e alla compilazione di un preventivo di spesa. Tutti gli sforzi insomma vengono fatti per sensibilizzare il Ministero su un importante problema. So che vi è stato un invito rivolto al ministro Viglianesi per partecipare l'8 dicembre a Foligno a un conve-

gno su questo tema. Ritengo, signor Ministro, che il problema sia giunto oramai a maturazione, come hanno sottolineato molti colleghi, e che sia opportuno che ella si rechi a questo convegno con qualcosa di concreto: non può deludere ancora una volta gli amministratori, gli operatori economici, le forze sociali di questa parte dell'Italia.

È per tutte queste ragioni che presento il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, consapevole dell'importanza fondamentale che riveste un rapido e moderno trasporto ferroviario per la rinascita economica delle regioni dell'Italia centrale, impegna il Ministero dei trasporti ad inserire nel piano quinquennale 1971-75 delle ferrovie dello Stato il potenziamento, la modifica del tracciato, il raddoppio graduale della linea Ancona-Orte e il suo adeguato collegamento con Civitavecchia ».

G E N C O . Insieme ai colleghi Avezzano Comes e Ferrari ho presentato un ordine del giorno per il raddoppio della linea ferroviaria Bari-Lecce. Ne abbiamo parlato in occasione di altri bilanci: si tratta di un problema che non richiede, a differenza di quello che interessa il collega Fabretti, rettifiche di tracciato, perchè la ferrovia si svolge in zona pianeggiante lungo la costa adriatica della Puglia. Per di più le aree per il secondo binario di quella linea sono acquisite alle ferrovie dello Stato fin dall'origine: non esistono quindi neppure problemi di esproprio. Tre anni fa la Cassa per il Mezzogiorno stanziò 3 miliardi per il raddoppio e furono iniziate alcune opere. È inutile che mi affanni ad illustrare l'importanza di collegamenti con Brindisi, che dista 100 chilometri da Bari, e con Lecce, che ne dista 150: vi sono interessate tutte le zone del Salento.

Ebbene, visto che si è concordi sulla necessità di un raddoppio e visto che il tratto non è elettrificato, vorrei che il Ministero dei trasporti o, per esso, il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, esaminasse la possibilità appunto di un'elettrificazione, anche se oggi a disposizione delle Ferrovie vi sono locomotori di grande potenza e velocità.

Un altro argomento che mi preme portare all'attenzione della Commissione e del Governo è quello della sistemazione, non voglio dire del raddoppio, della Foggia-Caserta. Si tratta veramente di un tracciato difettoso: pendenze notevoli, gallerie. Mi rendo conto degli ostacoli che si incontreranno se si deciderà di fare qualcosa a questo riguardo, perchè quando fu costruita quella ferrovia — l'ho già detto in altre occasioni — la galleria di Ariano, una delle più difficili, dovette essere realizzata due volte, in quanto la prima volta furono adottati i sistemi tradizionali e le argille la sgretolarono; e fu allora studiato, inventato e applicato per la prima volta nel mondo il metodo di attacco delle gallerie cosiddetto all'italiana.

È un problema che si impone, in quanto il semplice binario obbliga i treni a incrociare in determinate stazioni, alcune delle quali non hanno lo sviluppo di binari tale da consentirlo. Anche perchè si tratta di treni affollatissimi, almeno quelli notturni, in quanto collegano con Roma tutta la Puglia e anche il Molise, per via della diramazione da Benevento a Campobasso.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione.* Collega Genco, lei sa che la linea più breve, geograficamente parlando, fra Roma e la Puglia è la linea Roma-Isernia- Campobasso-Lucera-Foggia. Essa è di ottanta chilometri in meno, rispetto all'attuale percorso, via Formia-Caserta.

G E N C O . Senatore Sammartino, lei ha suscitato in me un ricordo di circa mezzo secolo fa, quando, studente al Politecnico di Napoli, lessi sui giornali dell epoca la notizia che il Senato — allora regio — si era occupato della costruenda ferrovia Bari-Foggia-Campobasso-Roma. È da allora che sento parlare di questa ferrovia, che richiederebbe però la costruzione di nuovi tronchi. È vero che tale linea sarebbe più breve, ma lo Stato non ha i mezzi per costruire nuovi tronchi ferroviari.

Ora vorrei da parte del Ministro l'assicurazione che nel successivo piano di ammodernamento delle ferrovie verrà considerata la esigenza del raddoppio dei tronchi Bari-Lecce

e Caserta-Foggia, anzi Caserta-Cervaro, giacchè il tratto Cervaro-Foggia, di otto chilometri, è già a doppio binario.

V E N T U R I . Signor Presidente, ho presentato assieme ad alcuni colleghi un ordine del giorno, perchè avvertiamo la necessità di ottenere da parte del Governo un impegno per l'avvio di una nuova politica dei trasporti, che sia fondata sulla priorità di un moderno sistema ferroviario e dei trasporti pubblici urbani. L'ordine del giorno contiene anche un invito al Ministro ad avere una visione unitaria dei vari sistemi di trasporto, che tenga conto sia dei trasporti delle persone su strada, per ferrovia e su aerei sia del traffico delle merci, per superare il costume dei provvedimenti improvvisati, disarticolati, determinati dal prevalere degli interessi dei grossi gruppi privati, che hanno finito col provocare in questi ultimi venticinque anni gravi distorsioni nel campo dei trasporti.

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

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, io ho poco da aggiungere a quanto ho esposto nella relazione. Posso dire che condivido molte delle considerazioni che sono venute da ogni parte. Quanto al contenuto degli ordini del giorno, desidero dichiarare al collega Fabretti, come al collega Genco, che le due grandi trasversali ferroviarie, di cui essi si occupano, meritano l'attenzione del Governo e quindi anch'io faccio voti perchè in sede di approvazione del nuovo Piano poliennale, di cui si parla da due anni e che è giacente presso il CIPE dal dicembre 1969, questi due grossi problemi trovino opportuna collocazione politica e finanziaria. Sono d'accordo con gli ordini del giorno da loro presentati.

Per quanto riguarda il contenuto dell'ordine del giorno del senatore Venturi, poichè la mia relazione è permeata dello stesso spirito al quale esso si informa, sono senz'altro d'accordo.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Signor Presidente ed onorevoli colleghi, vi ringrazio per gli interventi che sono stati fatti e che hanno evidenziato alcuni problemi che tormentano la nostra vita quotidiana nell'assolvimento del dovere che ci è stato imposto. Ringrazio particolarmente il senatore Sammartino per l'ampia relazione, il cui contenuto io condivido quasi integralmente, come sarà dimostrato dalla esposizione che mi accingo a fare di fronte a questa Commissione.

Dagli interventi dell'onorevole relatore e degli altri colleghi che ho avuto l'onore di ascoltare, un elemento comune mi pare possa enuclearsi: e cioè la caratteristica sempre più spiccatamente sociale che il fenomeno del trasporto sta assumendo nel nostro Paese, dopo qualche decennio di una incerta collocazione nella tipologia dei fenomeni socio-economici e l'inserimento sempre più intimo di questo fenomeno nel tessuto connettivo della vita sociale del Paese.

Questa caratteristica, più spiccata che mai, impone ai responsabili politici di valutare i trasporti in una nuova prospettiva e giustifica pienamente l'interesse che la vostra Commissione, sensibile interprete dell'opinione pubblica, ha voluto riservare al dibattito sui bilanci di sua competenza, affermando nella seduta del 27 ottobre 1971, la necessità che sia fornito un quadro completo ed esauriente della politica governativa nei diversi settori, e quindi anche in quello dei trasporti, in un'ampia e organica visione che si inquadri nella realtà sociale, economica e amministrativa del Paese.

Ed è quindi anche per un doveroso atto di ossequio al Parlamento che mi accingo ad esporre quali sono oggi i maggiori problemi del settore cui sovrintende il mio Ministero, che cosa occorre fare, che cosa si è fatto.

Una prima considerazione, e purtroppo non lieta, è questa: che la crisi dei trasporti collettivi, che già nello scorso aprile, in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1971 ebbi a sottolineare, si è venuta, negli utimi dodici mesi, aggravando in linea generale, ma ancora più accentuatamente nei settori dell'autotrasporto di per-

sone e di cose. La peggiorata situazione dà un'ulteriore convalida agli obiettivi che furono allora indicati all'azione politica e ne rende più urgente il conseguimento. Occorre, in sostanza, tendere al risanamento della situazione finanziaria delle aziende operanti nel mercato dei trasporti; razionalizzare al massimo i programmi di investimenti; alleggerire la spesa corrente a carico della pubblica finanza; acquisire il progresso tecnologico per un miglioramento del sistema che assicuri il massimo beneficio per la collettività.

Nella mia esposizione cercherò di lumeggiare questi aspetti che ritengo condizionanti per lo sviluppo fisiologico dei singoli settori dei trasporti. Mi sia intanto consentito illustrarvi brevemente qualche dato di carattere generale sulla programmazione in materia di trasporti che costituisce il tentativo a più alto livello della razionalizzazione degli investimenti.

Il programma economico nazionale 1966-1970, anche se non ha in tutto conseguito gli obiettivi che si era prefisso, ha fornito esperienze e utili insegnamenti che senza dubbio gioveranno nell'impostazione della programmazione futura.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti nel suo complesso — comprendendo cioè in esso le ferrovie, la viabilità, i trasporti urbani, i porti, gli aeroporti e le idrovie — il programma suddetto è stato realizzato per poco meno di tre quarti (circa il 73 per cento): la percentuale di realizzazione più favorevole si riferisce alla viabilità (80 per cento); quella meno favorevole ai trasporti urbani (circa il 33 per cento). Menzione a parte meritano i trasporti aerei, con una percentuale del 308 per cento, e, agli antipodi, le idrovie per le quali sono state spese somme di trascurabile entità. L'investimento effettivo in tutto il settore è stato di 3.007 miliardi.

Il piano 1971-1975, in via di formazione, presenta, rispetto al precedente, caratteristiche nuove: esso non si prefigge, infatti, di formulare proposte definite in tutte le loro parti, ma si limita a precisare alcuni obiettivi e a dare indicazioni in ordine alle ripartizioni quantitative territoriali degli investimenti, ai tempi di attuazione, ai costi, alle procedure da seguire e ai soggetti responsabili.

Il « progetto '80 » ne costituisce il filo conduttore.

Per quanto riguarda i trasporti, strumento fondamentale della nuova politica di piano dovrà essere il piano nazionale dei trasporti che potrà orientare le scelte in materia di investimenti o di altri interventi. Il piano dei trasporti, tenendo conto della esigenza futura di trasporto prospettata nel « progetto '80 », dovrà essere il risultato di un'analisi comparata dei vari programmi di investimento per ciascun tipo di trasporto. La definizione dell'ammontare complessivo di tali investimenti dovrà essere effettuata tenendo conto, ovviamente, del fabbisogno degli altri settori. L'impostazione del piano consentirà la formulazione di specifici « progetti » volti a risolvere i problemi connessi ai sistemi di trasporto, progetti che acquisteranno particolare significato per l'orientamento economico e territoriale dei flussi di traffico e per la creazione dei sistemi metropolitani previsti dal « progetto '80 ».

Al livello nazionale è già definibile, per esempio, il piano delle ferrovie, cui si è accennato, con funzione di sviluppo e di riorganizzazione dell'intero sistema ferroviario statale. Al livello metropolitano, dove i problemi della circolazione e delle congestioni sono più acuti, dovranno essere le regioni ad esplicare compiti di programmazione e di organizzazione nell'ambito delle competenze loro riconosciute e in coordinamento stretto con la programmazione nazionale.

Nelle aree maggiormente interessate alla dinamica urbana, che lo stesso « progetto '80 » già individua, si tratta di realizzare adeguati piani di trasporto che prevedano tutte le infrastrutture necessarie all'esercizio dei diversi tipi di trasporto previsti.

I problemi connessi alla mobilità nelle grandi aree urbane dovranno essere affrontati e avviati a soluzione in più direzioni.

Le regioni, con gli strumenti che saranno loro dati, dovranno porre un freno all'attuale tendenza a creare sempre più grandi concentrazioni urbane e preparare le condizioni che di tale tendenza consentano l'inversione. Si tratta, in sostanza, di fare una politica che renda più razionale l'utilizzazione del ter-

ritorio e appresti un programma di infrastrutture che risponda alle effettive esigenze del Paese.

Questa è in linea di massima l'impostazione del programma per il quinquennio 1971-1975, la cui realizzazione comporta investimenti cospicui (circa 6.000 miliardi) che superano in cifra assoluta e in percentuale quelli del precedente quinquennio.

Di fronte a questo esteso panorama di lavori da compiere, di competenze da esercitare, di disegni da concepire, il discorso cade sul migliore sistema di organizzazione dei pubblici poteri, e, in termini attuali, sul riordinamento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in connessione con il trasferimento alle regioni delle competenze in materia di trasporti. Un accenno a questo secondo problema sarà utile ad inquadrare il primo. Nella prima quindicina di giugno del corrente anno, il Ministro per l'attuazione delle regioni, che ne ha avuto mandato dal Presidente del Consiglio al quale spetta, per legge, l'iniziativa in questa materia, ha trasmesso ai Presidenti delle Giunte regionali a statuto ordinario lo schema di decreto delegato, con il quale si trasferiscono alle regioni le attribuzioni amministrative nelle materie attribuite alle regioni dall'articolo 117 della Costituzione. Le regioni hanno comunicato nei mesi scorsi le loro osservazioni e lo schema è stato sottoposto alla Commissione parlamentare in sede consultiva.

Numerose critiche, e talvolta ingenerose, sono state mosse allo schema di decreto preparato dal Governo, con molta apertura verso le regioni, mi sia consentito affermarlo: e non sono in grado, oggi, di anticipare quale sarà l'atteggiamento definitivo del Governo sul problema dell'interpretazione tassativa o evolutiva dell'articolo 117 della Costituzione, problema questo che può coinvolgere, e in materie anche ben più importanti e delicate, fondamentali questioni di principio, anche di ordine costituzionale; nè potrei dire oggi una parola definitiva sulla controversa questione dei poteri di coordinamento dell'autorità centrale e delle modalità del loro esercizio o sulla sufficienza della delega che il Governo intenderebbe fare alle regioni, materia, questa, nella quale il Governo non ha pregiudizi di sorta; una cosa mi sembra di poter affermare con certezza e cioè che con il decreto delegato non si intende definire e chiudere tutta la partita dei rapporti fra le regioni e lo Stato e delle competenze rispettive, ma si vogliono solo affrontare i problemi che la delega consente di risolvere. Tale consapevolezza da parte delle regioni si spera che eviti la polemica riguardo ad una asserita restrittività di disposizioni contenute nel decreto delegato.

Il motivo che si coglie ricorrentemente nelle argomentazioni delle regioni è che, essendo le regioni, con la loro competenza esclusiva in materia di urbanistica e di turismo e con la loro vasta competenza in materia di viabilità, soggetti primari della politica del territorio, non possa essere loro negata una corrispondente competenza anche in materia di trasporti, ai fini di una ottimale distribuzione degli insediamenti e delle attività, e per un efficiente funzionamento del complessivo sistema. La politica del territorio dovrebbe, cioè, essere intesa in modo unitario, non solo dal punto di vista della pianificazione, ma anche da quello di tutti i mezzi e le attrezzature occorrenti a realizzarla.

La mobilità nell'area regionale, elemento essenziale di detta politica, non potrebbe essere assicurata in modo efficiente se non dalla possibilità di utilizzo integrato e coordinato di tutti i modi di trasporto, al di là delle differenze di tipologia ed in funzione della migliore possibile rispondenza di ciascun mezzo alle caratteristiche geo-orografiche dello spazio ed a quelle della domanda.

Non mi sembra però che la suaccennata esigenza debba necessariamente postulare il trasferimento integrale alle regioni di ogni competenza comunque attinente alla materia dei trasporti, poichè, se queste sono le preoccupazioni di fondo nelle quali si innesta la polemica, è agevole rispondere riprendendo l'osservazione che già ho fatto. Se infatti lo strumento del decreto delegato previsto dall'articolo 17 della legge finanziaria regionale non esaurisce l'intera tematica dei rapporti Stato-regione è ovvio dedurre come l'obiettivo di una razionale organizzazione

del fenomeno dei trasporti nell'intero territorio regionale sia facilmente realizzabile mediante gli ulteriori provvedimenti che potranno essere adottati, sia nel contesto di una eventuale legge-quadro sia attraverso leggi di delega di altre funzioni in attuazione dell'articolo 118 della Costituzione, sì che ben potrà essere garantita alle regioni la possibilità di adottare, ciascuna, piani pluriennali di trasporti concernenti l'intero territorio regionale o articolati per distinti bacini di traffico.

In questo quadro di trasferimenti di attribuzioni amministrative alle regioni per effetto dell'articolo 117 della Costituzione o di delega di funzioni ex articolo 118 della Costituzione si pone il problema dell'assetto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, al quale accennavo pocanzi.

Per questo particolare problema il Ministro per la riforma dell'amministrazione ha predisposto uno schema di decreto da emanarsi da parte del Governo in virtù della legge 28 ottobre 1970, n. 775, sul riordinamento dell'amministrazione dello Stato.

Anche tale schema è stato sottoposto all'esame della Commissione consultiva parlamentare per il parere al Governo e anche su di esso le regioni hanno fatto pervenire i loro pareri, talora improntati ad una certa ipersensibilità riguardo a quelle che vengono da loro ritenute le proprie competenze. Valga, ad esempio, la critica mossa da molti Consigli regionali al Consiglio superiore dei trasporti, la cui istituzione figura nello schema di decreto delegato anche in ossequio alle istanze più volte avanzate in questa sede.

Si è visto, nel Consiglio superiore, un estremo tentativo posto in essere dalle autorità centrali per limitare l'autonomia regionale affermata dalla Costituzione. La necessità di un coordinamento dei trasporti va intesa, invece, non come esigenza di centralizzazione decisionale, ma nel senso di una presenza dello Stato affinchè la evoluzione e lo sviluppo dei mezzi e dei sistemi, conformemente agli obiettivi della programmazione, siano adeguati al fine primario del soddisfacimento dell'interesse della collettività sulla base del principio del conseguimento delle prestazioni ottimali, congiuntamente a quello della maggiore convenienza economica. Compito del Consiglio superiore non è, quindi, quello di fissare autoritativamente princìpi di coordinamento in quanto questo deve risultare il frutto di scelte, di orientamenti scaturiti da un confronto di idee e di interessi, al quale sono chiamati a partecipare rappresentanti delle varie istanze, statali, regionali, imprenditoriali, dei lavoratori, dei consumatori. Comunque, il problema del riordinamento del Ministero è ancora aperto e non sarei in grado, oggi, di dire una parola definitiva, proprio per lo stato del provvedimento, su quelle che saranno le determinazioni ultime, che mi auguro siano di soddisfazione generale.

Passando a trattare delle singole Amministrazioni che compongono il Ministero desidero intrattenervi subito sull'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che è stata, recentemente, al centro di considerazioni polemiche, di difese appassionate, di attenzioni governative e parlamentari che a taluni sono apparse eccessive ma che in effetti non lo sono state.

Il bilancio di previsione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1972 necessariamente riflette taluni degli aspetti più rilevanti dell'evoluzione dell'economia generale del Paese, da quello della lievitazione dei prezzi più accentuata che negli ultimi anni, con conseguente sensibile aumento dei costi delle forniture e dei servizi occorrenti all'esercizio ferroviario, a quello del continuato incremento, anche se non nella misura auspicata, della produzione e del reddito nazionale, con conseguente favorevole riflesso sull'attività di trasporto. Ripercussioni favorevoli, in particolare, si sono avute nel trasporto ferroviario di persone che, anche nel 1971, ha continuato a registrare una lusinghiera espansione che è conferma e consolidamento di quel rilancio del treno già da più parti osservato.

Riflessi quindi di una situazione di carattere generale, da un lato negativi e dall'altro positivi. Ma, in particolare, su alcune cause di aggravio del bilancio vorrei più diffusamente soffermarmi perchè mi offrono lo spunto per alcune considerazioni che ritengo do-

veroso fare anche in relazione all'entità del previsto disavanzo aziendale e ciò, come ho già detto altre volte, non per trovare una qualche giustificazione ad esso, ma per esporre obiettivamente elementi e dati che motivano, sotto il profilo economico e sociale, l'andamento della gestione ferroviaria.

Il *deficit* dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, preventivato per il 1971 in 385 miliardi, viene previsto per il 1972 in 606 miliardi circa.

Sull'incremento del passivo incidono, in maniera determinante, due cause: i provvedimenti, non specifici per i ferrovieri, ma deliberati per tutto il personale statale, come quelli attinenti al riordinamento delle carriere; e gli oneri finanziari relativi ai prestiti contratti dall'Azienda per il finanziamento degli investimenti e per la copertura dei disavanzi di gestione.

Per quanto riguarda il personale l'incidenza di provvedimenti di ordine generale (riordinamento delle carriere e indennità integrativa speciale) è di circa 65 miliardi, mentre a 30 miliardi può calcolarsi l'incidenza degli effetti della legge approvata nel 1969 sulla riduzione dell'orario di lavoro; in complesso, quindi, l'incidenza delle spese di personale sul maggiore *deficit* ammonta a circa 95 miliardi. Ma sul problema del personale vorrei soffermarmi un istante per affermare la necessità che questa benemerita categoria, per il particolare lavoro che svolge, per gli orari che è costretta a seguire, per i rischi e i disagi cui è esposta, merita tutta la nostra comprensione. In questo quadro si pone il provvedimento recentemente approvato dai due rami del Parlamento per l'integrazione degli organici inteso a portare la consistenza del personale ad un livello che assicuri l'osservanza della legge sull'orario di lavoro e consenta il normale godimento dei riposi e delle ferie che costituisce diritto irrinunciabile del lavoratore. Con il provvedimento sarà possibile una programmazione delle assunzioni a ritmo continuo ed uniforme, in modo da assicurare il servizio e da ridurre al minimo i disagi, specie nel delicato settore dell'esercizio.

La politica del personale è indubbiamente uno dei settori cardine dell'attività aziendale ed è seguìta da me con particolare attenzione. Devo riconoscere che le molteplici e pressanti richieste sindacali che sono state presentate fino a qualche tempo fa sono state in sintonia con la funzionalità dell'Azienda: mi riferisco, in particolare, all'ampliamento degli organici, come ho ora accennnato; all'eliminazione di forme anomale di rapporti di impiego del personale, come è avvenuto per una parte dei dipendenti da ditte appaltatrici, il cui inserimento nei ruoli ferroviari è stato anch'esso recentemente approvato; al maggiore decentramento di attribuzioni, al fine di avvicinare i centri decisionali al personale amministrato, rendendo più immediati i provvedimenti.

Al senatore Bonatti, che mi pare abbia espresso dei dubbi su questo provvedimento, devo precisare che esso è il risultato concorde di una trattativa con i sindacati dei ferrovieri, i quali si sono ritenuti assolutamente soddisfatti e hanno offerto tutta la loro collaborazione, anche in sede parlamentare, perchè il provvedimento fosse approvato nel più breve tempo possibile. Ed hanno anche offerto la loro collaborazione al Ministero per il raggiungimento della copertura, soprattutto per una parte di essa che, come sapete, non è stata registrata dalla Corte dei conti in base ad una interpretazione che io evidentemente non posso che rispettare, ma che non corrisponde ad altri precedenti in materia. Ma su quest'argomento avremo la possibilità di tornare prossimamente, perchè credo meriti qualche considerazione soprattutto circa le modalità della mancata registrazione e su certe fughe di notizie ai giornali. Il giorno prima che la decisione fosse presa si sono potuti addirittura leggere sulla stampa, tra virgolette, discorsi che si sarebbero tenuti alla Corte dei conti.

Ma quello che mi preme sottolineare è l'azione intesa al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale; sotto questo profilo devo ricordare, anzitutto, la generalizzazione dell'orario settimanale a 40 ore con la conseguente riduzione, quasi totale, del periodo lavorativo settimanale da 6 a 5 giornate.

Devo menzionare, poi, il progressivo miglioramento degli ambienti di lavoro che si

va realizzando per fasi, in relazione alle disponibilità finanziarie.

Precisamente, per quanto attiene ai nuovi impianti, l'introduzione di adeguati servizi accessori per il personale viene disposta già in sede di progettazione degli impianti medesimi, e per quanto concerne gli impianti esistenti, si tende a migliorare le condizioni igienico-ambientali a mezzo di idonee sistemazioni integrative.

A questo riguardo recentemente è stata da me rappresentata in sede CIPE l'esigenza di integrare i 1.500 miliardi di cui al « Piano poliennale ferroviario statale » di una aliquota di altri 70 miliardi circa, onde procedere a radicali interventi nel settore del miglioramento delle condizioni di lavoro del personale.

Ovverosia si dovrebbero destinare:

a) al miglioramento degli ambienti e posti di lavoro 42 miliardi;

b) all'adeguamento dei dormitori, mense e servizi accessori per il personale 25 miliardi;

c) al potenziamento dei servizi di medicina aziendale 3 miliardi.

In attesa della suddetta assegnazione si era ritenuto di destinare 4 miliardi del Bilancio delle ferrovie dello Stato 1972 al riclassamento dei dormitori; tale intervento non si è peraltro potuto realizzare, essendosi dovuto destinare la somma stessa alla copertura dei maggiori oneri derivanti dal più recente ampliamento degli organici.

Anche per l'istituzione di mense aziendali ho preso l'iniziativa di un apposito schema di disegno di legge. Tale provvedimento contempla una spesa di 600 milioni (in 3 esercizi) per l'esecuzione di lavori e la provvista di attrezzature delle mense stesse ed una spesa annua di 1.600 milioni per la loro gestione.

Un'altra voce della spesa che desidero illustrare particolarmente, perchè la sua conoscenza ci dà un quadro illuminante della esatta natura del *deficit* aziendale, si riferisce alla questione degli oneri finanziari, sulla quale già l'onorevole relatore ha con accenti vibrati fornito alcune delucidazioni.

Riporterò le cifre, che mi paiono oltremodo significative.

L'incremento degli oneri finanziari relativi ai prestiti contratti per il finanziamento degli investimenti e la copertura dei disavanzi di gestione, è stato, al netto dei rimborsi del Tesoro, di ben 83,8 miliardi essendo stati tali oneri previsti nel bilancio 1971 per l'importo complessivo di 186 miliardi ed essendo passati questi nel bilancio 1972 a 269,8 miliardi.

Quest'ultima cifra è costituita:

per 96,6 miliardi dagli oneri finanziari relativi al servizio dei prestiti contratti per il finanziamento degli investimenti (essenzialmente dagli interessi sui prestiti stessi, essendo le quote d'ammortamento in conto capitale rimborsate dal Tesoro);

per 173,2 miliardi dagli oneri finanziari relativi al servizio dei prestiti contratti per la copertura dei disavanzi di gestione (oneri che comprendono tanto gli interessi sui prestiti stessi, per 121,3 miliardi, quanto le relative quote d'ammortamento del capitale per 51,9 miliardi, che, a differenza di quelle concernenti i prestiti per il finanziamento degli investimenti, sono lasciate a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato).

La grave incidenza sul bilancio ferroviario di quest'ultima partita ha indotto il Governo, anche in relazione ai voti espressi dal Parlamento in sede di approvazione dei precedenti bilanci che prevedevano la copertura dei disavanzi mediante operazioni di prestiti, ad assicurare per il 1972 la copertura del previsto disavanzo di gestione mediante anticipazione a suo carico e ciò fino a quando una più radicale soluzione del problema degli oneri extra-aziendali, attraverso un'integrale normalizzazione di tali oneri ed un'adeguata compensazione degli oneri di servizio pubblico — anche in relazione alla normativa comunitaria —, non avrà riportato, per questa strada, il bilancio stesso ad una situazione di equilibrio.

Passando a trattare degli aspetti più propriamente operativi dell'attività aziendale, l'onorevole relatore ha ricordato che, mentre cresce vertiginosamente il traffico su strada, vi è un continuo incremento e una crescente

domanda nei confronti del traffico ferroviario. A questo riguardo ritengo doveroso precisare con dati aggiornati che l'andamento del traffico nel 1971 presenta tendenze diverse nei settori viaggiatori e merci.

In particolare, entrambi i settori hanno risentito della sfavorevole congiuntura economica che attraversa il Paese, peraltro con intensità notevolmente differenziata.

Infatti, il traffico viaggiatori, pur registrando nel 1° semestre dell'anno in corso un incremento medio dell'1,83 per cento nelle unità trasportate rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, denota, se si passa all'analisi dei singoli mesi, una tendenza all'attenuazione di tale incremento. Ciò troverebbe conferma nel fatto che i dati provvisori del 3° trimestre registrano addirittura un decremento.

Per quanto concerne gli introiti, vi è da notare, invece, un aumento medio del 6,02 per cento nel primo semestre, tendente anch'esso ad attenuarsi nel trimestre successivo.

Il mantenimento dei suddetti livelli degli introiti viaggiatori è da ricercarsi nell'incremento subito dai viaggiatori-Km. in relazione alla maggiore percorrenza media dei viaggi.

Al fine di potenziare quel rilancio del mezzo ferroviario cui ho poco prima fatto cenno, l'Azienda ha posto in essere e sta tuttora programmando una serie di provvidenze intese ad aumentare il *comfort* del viaggiatore, anche per fronteggiare l'agguerita concorrenza di altri mezzi di trasporto i quali sono già da tempo all'avanguardia in tale settore.

Oltre all'istituzione dei vari servizi accessori offerti dal treno ai viaggiatori, che rendono più comodo e confortevole il viaggio, intendo riferirmi soprattutto al notevolissimo sforzo che vede l'Azienda impegnata nella riduzione dei tempi di percorrenza specie sui lunghi percorsi.

Sono perfettamente consapevole che faccia una certa impressione leggere nella pubblicità delle Ferrovie, che sui treni esistono servizi come il bar, il cinema e, addirittura, il parrucchiere. Mi corre l'obbligo, tuttavia, di precisare che tutto questo non comporta una spesa notevole per l'Azienda in confronto ai benefici che ne ritrae, rappresentati dalla forza di attrazione che essi esercitano su una determinata categoria di viaggiatori. Di conseguenza tali iniziative, se da un lato operano psicologicamente sugli interessati, dall'altro tendono a favorire, in qualche modo, maggiori entrate alle Ferrovie, rendendo il treno competitivo con altri mezzi di trasporto, quali l'automobile o l'aereo.

C'è da tener presente, inoltre, che tali attività non intaccano le possibilità di investimento che la stessa Azienda può attuare per gli altri problemi di carattere sociale; anzi, in un certo senso le facilitano, a meno che non vogliamo considerare il treno come un mezzo di trasporto di grandi masse, lasciando tutto l'onere a carico dello Stato. Qui si tratta, tra l'altro, di considerare se non convenga far concorrere alla spesa anche coloro che, appunto, optando per la ferrovia — con quei servizi cui accennavo — sono in condizioni di sopportare una tariffa superiore alla media. Tutte le interpretazioni sono possibili, in materia: tutto sta a vedere come vengono realizzate le idee.

Aspetto sensibilmente diverso presenta il settore merci, il quale risente più direttamente della recessione economica, accentuatasi a partire dal primo semestre del 1971.

Le tonnellate trasportate e le tonnellate-Km. registrano nel primo semestre un decremento medio intorno al 5 per cento che è progressivamente aumentato nei tre mesi seguenti.

Gli introiti si sono mantenuti mediamente al di sopra dell'anno precedente nel primo semestre (+1,65 per cento) mentre hanno subìto una sensibile flessione nel trimestre successivo, seppure con un ritmo inferiore a quello riscontrato nelle tonnellate e tonnellate-Km.

In presenza di un mercato caratterizzato da uno squilibrio ormai patologico tra offerta e domanda di trasporto, in competizione con un settore stradale in costante espansione, l'esigenza delle Ferrovie di migliorare i propri risultati di bilancio non può essere tutelata sguarnendo le difese del traffico più remunerativo; questa esigenza non può che ricercare e trovare soddisfazione, nei limiti del possibile, in una costante azione intesa a

ridurre i costi di produzione e ad aumentare la redditività del servizio venduto.

In questa linea si inquadra in particolare l'azione dell'Azienda volta alla vendita del servizio e alla qualificazione del traffico merci, azione che, dai risultati già raggiunti, non può che considerarsi altamente produttiva.

È infatti solo attraverso una oculata politica concessionale che è stato possibile salvaguardare l'azienda — tuttora impegnata in uno sforzo senza precedenti per ammodernare le proprie strutture produttive ed organizzative, ma non ancora in grado, purtroppo, di assicurare, nel servizio merci, quella regolarità ed efficienza che si richiederebbero — dall'azione scrematrice della concorrenza, garantire carichi elevati, organizzare e qualificare gli inoltri, ridurre i cicli di utilizzazione, stimolare i ricarichi di materiale, utilizzare correnti di vuoti, gettare sempre più larghe basi per programmare inoltri a treno completo.

In particolare, il momento economico che il mercato italiano attraversa esige il mantenimento di una linea di azione prudente e responsabile nella politica commerciale della Azienda, capace di garantire e migliorare la quota di partecipazione ferroviaria al volume globale del trasporto più remunerativo.

In una prospettiva più ampia di sviluppo, ritengo che l'Azienda deve comunque continuare nella sua opera di potenziamento e di ammodernamento dei servizi per essere in grado di soddisfare in ogni momento le variazioni delle domande di trasporto, convinto, come sono, e non è soltanto un'impressione, onorevole relatore, che la ferrovia resta il fattore fondamentale del futuro sistema dei trasporti nel nostro Paese.

Sotto questo profilo il complesso di opere realizzate con gli stanziamenti del piano decennale, i cui particolari sono riportati negli allegati alla tabella 10, sono veramente imponenti: ma per procedere oltre nell'opera di riassetto della rete statale l'Azienda, come è noto, ha messo a punto da tempo un Piano poliennale che il CIPE sta esaminando.

I tempi sono lunghi, e di ciò sono il primo a lamentarmi, dal momento che ho sollecitato a varie riprese di affrontare finalmente il problema di tale piano anche in vista, non soltanto dei problemi tecnici, che devono essere considerati e, quindi, risolti con esso, ma anche di quelli sociali che premono con sempre maggiore insistenza.

I finanziamenti previsti ammontano a 1500 miliardi di cui, peraltro, 800 miliardi si riferiscono al finanziamento per il reintegro dei fondi relativi al piano decennale, ora in via di esaurimento per effetto della decurtazione di valore dei fondi stessi (quindi non 450 come è stato detto, ma 800 miliardi!); e 700 miliardi per il soddisfacimento di esigenze prioritarie del traffico ferroviario.

Sono pochi, è vero, ma il fatto è che non riusciamo a far discutere seriamente il problema. A tal proposito chiedo la massima collaborazione da parte del Parlamento, e in particolare di questa Commissione, affinchè siano messe in atto tutte le pressioni che si riterranno più opportune. Qualche volta il problema dei trasporti, purtroppo, viene considerato in maniera secondaria nei confronti di altri, mentre, a mio avviso, è quello basilare anche da un punto di vista strettamente sociale.

B O N A T T I . Le autostrade sono prese in ben altra considerazione!

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti ti e dell'aviazione civile.* Potrei anche condividere tale tesi.

Sugli obiettivi di tale piano vorrei soffermarmi diffusamente anche per soddisfare le richieste di notizie in proposito pervenutemi da varie parti. Ciò, naturalmente, con tutte le riserve derivanti dal fatto che il Piano è ancora all'esame del CIPE e prego quindi i colleghi di voler considerare in una prospettiva tecnica i criteri ai quali il piano è informato e che sono i seguenti:

a) Si va sempre più affermando la crescente importanza e urgenza dei trasporti a carattere pendolare, onde assicurare il trasporto casa-lavoro e viceversa a cospicue masse di lavoratori. Tale imponente fenomeno si è esteso alle maggiori città italiane quali Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli e, di anno in anno, va acquistando dimensioni sempre più rilevanti, anche in di-

pendenza del fatto che notevoli aliquote di persone si trasferiscono dal mezzo stradale a quello su rotaia in concomitanza con le crescenti difficoltà che i trasporti su gomma incontrano sugli itinerari di penetrazione dei centri urbani.

L'espletamento di tali servizi pone gravosi vincoli d'esercizio a causa dei ristretti margini di tempo in cui essi si concentrano, del sovrapporsi, sulle tratte confluenti nei centri urbani, delle relazioni vicinali con quelle a lungo percorso viaggiatori e merci, nonchè della notevolissima quantità di veicoli in contemporanea utilizzazione che detti trasporti richiedono.

Per una razionale soluzione del problema i provvedimenti più urgenti da adottare consistono nel potenziamento delle infrastrutture di linea nei tratti afferenti ai grandi nodi surricordati mediante quadruplicamenti, raddoppi, elettrificazioni, impianti di blocco, banalizzazione della circolazione, e l'aumento della capacità ricettiva dei relativi piazzali di stazione nonchè, infine, adeguate dotazioni di materiale rotabile anche specializzato.

b) Occorre intensificare l'opera intrapresa per l'ammodernamento delle linee meridionali, onde portarle ad un livello di efficienza comparabile con quello di analoghe linee centro-settentrionali e renderle consone alle esigenze delle rispettive zone in espansione.

Infatti, in dipendenza dell'evoluzione in corso dell'economia del Mezzogiorno e per effetto della trasformazione agricola di vasti comprensori, dell'aumento delle attività commerciali e dell'industrializzazione di zone depresse, il traffico merci ha subìto considerevoli incrementi in rapporto al trasferimento di materie prime, macchinari e manufatti dal Nord verso il Sud ed all'esportazione di derrate, primizie, agrumi e prodotti ortofrutticoli dal Sud verso il Nord dell'Italia e dell'Europa, con incremento continuo e progressivo nei due sensi.

Personalmente, la direttissima Roma-Firenze la inquadro in questo contesto, e ritengo che in questo senso sia stata anche la vostra approvazione. Il significato dato a tale linea era proprio quello di sfoltire, agevolare, il traffico tra il Sud ed il Nord e, quindi, con l'estero.

B O N A T T I . Mi scusi signor Ministro: per il trasporto di primizie, agrumi e prodotti ortofrutticoli, in altri Paesi si provvede con gli aerei, dal momento che tali generi necessitano di trasporti rapidi.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sono d'accordo con lei; purtroppo, però, oggi nel nostro Paese esiste un sistema aeroportuale che non consente un'attività del genere.

Ad ogni modo, circa il potenziamento e l'ammodernamento delle linee meridionali, il discorso non è valido soltanto per quanto attiene al traffico merci.

Altrettanto dicasi per il settore del traffico viaggiatori, che andrà sempre più accentuandosi per le più intense relazioni di affari legate allo sviluppo delle attività predette, nonchè per il progressivo maggior benessere delle popolazioni, per le accresciute correnti turistiche da e per il Mezzogiorno.

c) Occorre provvedere al sollecito potenziamento di alcune linee di transito completando, fra l'altro, il raddoppio della linea di Ventimiglia e di quella di Modane. Le statistiche denunziano il rapido progredire dei trasporti internazionali, tanto che gli attuali volumi di traffico, rapportati al 1950, sono più che triplicati nel settore dei viaggiatori e molto più che raddoppiati in quello delle merci.

Tale andamento crescente dei trasporti viaggiatori intraeuropei (conseguenza del più intenso spostamento delle persone tra un Paese e l'altro per ragioni di lavoro e per l'incremento del turismo internazionale) e di quelli merci (per i quali la ferrovia è in grado di offrire garanzie di continuità e di regolarità) si accentuerà — indubbiamente — nel prossimo futuro anche in dipendenza della ormai imminente attuazione del « Regolamento di transito comunitario », per le semplificazioni che esso comporterà negli scambi nell'ambito della Comunità economica europea e con i Paesi terzi, della progressiva attuazione dell'armonizzazione fiscale, del mercato agricolo comune e di nuove norme delle legislazioni doganali interne ed internazionali, ed altresì in seguito all'intensificarsi dei traffici transoceanici, destinati o provenienti da altri Paesi europei,

favoriti dalla progressiva espansione dello uso dei *containers*, dalle facilitazioni doganali accordate nell'ambito mondiale ai traffici relativi e dalla progressiva attuazione della liberalizzazione degli scambi.

d) Bisogna assicurare il potenziamento degli impianti e dei mezzi specializzati a servizio dei maggiori porti italiani e dei trasporti interni ed internazionali, effettuati con il sistema dei treni bloccati per *containers* che vanno organizzati con largo respiro mediante la costruzione delle necessarie infrastrutture (*terminals*), tenendo conto che il sistema « containerizzato » va rapidamente diffondendosi e sarà certamente il sistema dell'avvenire prossimo e che nessuna previsione era inserita al riguardo nel Piano decennale.

e) Infine, avuto presente che nonostante lo sforzo sin qui compiuto si è ancora lontani dall'aver assicurato al Parco un completo svecchiamento ed un aumento di potenzialità corrispondente alle esigenze dell'avvenire, parte dei fondi del nuovo Piano dovranno essere destinati all'allestimento di altro materiale mobile, di concezione moderna e di prestazioni maggiori.

Questi sono, a grandi linee, i concetti che ispirano il Piano poliennale che dovrebbe essere eseguito nell'arco di sei anni e che dovrà essere finanziato con operazioni di prestiti o emissione di obbligazioni che dovrebbero, a mio avviso, far carico, sia per la parte capitale che per interessi, al bilancio dello Stato. Ciò in quanto si tratta di incrementi patrimoniali e in considerazione del fatto che la maggior parte degli investimenti previsti sono diretti a finalità prettamente sociali che potranno divenire produttive per l'Azienda delle ferrovie dello Stato soltanto a lungo termine.

Altro argomento che, a mio avviso, richiede la massima attenzione, è quello concernente la motorizzazione civile e i trasporti in concessione.

Per quanto riguarda i settori di competenza della Direzione generale della motorizzazione civile, un cenno particolare meritano gli schemi di provvedimenti legislativi per il riordinamento dell'autotrasporto di merci, di cui ho preso l'iniziativa. Essi sono stati elaborati sulla base dei lavori di un'apposita Commissione ministeriale, della quale hanno fatto parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori e degli utenti. Trattasi di tre schemi di provvedimento, uno dei quali riguarda l'istituzione di un albo professionale della categoria, il secondo riforma l'attuale disciplina dell'autotrasporto, sia in concessione che in conto terzi, la quale risale tuttora ad una legge del 20 giugno 1935. Con il terzo, infine, si istituisce un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di cose su strada, sulla base di una regolamentazione già adottata per i trasporti internazionali nell'ambito della CEE. Dalla medesima Commissione sono stati poi elaborati taluni emendamenti da apportare al disegno di legge n. 334, da tempo presentato alla Camera dei deputati e riguardante modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada sui pesi e le dimensioni degli autoveicoli, nonchè alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali.

Questi schemi di disegni di legge, destinati a conferire un nuovo, più efficiente e moderno assetto al settore dei trasporti su strada con autoveicoli — in accoglimento anche delle istanze delle categorie — già da me sottoposti all'esame dei Dicasteri chiamati al concerto, si trovano in fase ormai più che avanzata e quanto prima saranno portati al Consiglio dei ministri.

Assicurazioni in tal senso ho già ritenuto di poter dare ai sindacati della categoria.

E conto molto che dall'insieme di questi provvedimenti, una volta approvati dal Parlamento e divenuti leggi, deriverà al settore che ci interessa un maggior ordine, un più coordinato sviluppo, un miglioramento dei servizi, a vantaggio non solo delle imprese e dei lavoratori, ma dell'economia del Paese.

P R E S I D E N T E . Sono dell'avviso che i provvedimenti non ancora approvati dal Consiglio dei ministri non dovrebbero costituire materia di comunicazione, essendo sempre sul piano delle intenzioni...

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Infatti, ho parlato semplicemente di provvedimenti elaborati da un'apposita Commissione ministeriale.

P R E S I D E N T E . La mia voleva essere una puntualizzazione, al fine di evitare che si creassero facili illusioni.

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Non credo che sorgeranno difficoltà tali da impedire ai provvedimenti di concludere felicemente il proprio *iter*. Comunque, nel caso che il Consiglio dei ministri non dovesse approvarli, dovrà spiegarne i motivi.

E passiamo alla motorizzazione.

Si tratta di un settore in sempre crescente aumento, caratterizzato da una continua effervescenza.

Rilevanza particolare hanno i compiti d'istituto del Ministero nell'accertamento della idoneità alla circolazione dei veicoli a motore, sia prima della loro effettiva immissione nella circolazione — con l'omologazione dei tipi di veicoli e con l'approvazione dei dispositivi — sia dopo l'immissione in circolazione, attraverso l'istituto della revisione.

Quest'ultima è effettuata presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile; l'omologazione dei tipi e l'approvazione dei dispositivi avvengono, invece, nei Centri prove autoveicoli.

Obiettivo dell'Amministrazione è quello di completare le attrezzature tecniche necessarie per le sperimentazioni, i controlli, le prove. Senonchè, le attuali condizioni del nostro bilancio non consentono, per ora, che modesti programmi.

Mi auguro che in un futuro sufficientemente prossimo sia possibile fare di più e di meglio.

Particolari iniziative e studi sono in corso per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli, sia per ciò che si riferisce alle caratteristiche tecniche dei veicoli e dei loro dispositivi, sia per migliorare la cosiddetta sicurezza passiva.

Impegni sono anche stati assunti in sede internazionale per partecipare, insieme con altri Stati europei, al programma per il » veicolo sicuro » già in fase d'avanzata realizzazione negli Stati Uniti d'America. E a tal fine mi sono recato io stesso negli Stati Uniti nel mese di maggio scorso. Ciascun Paese europeo si occuperà di un determinato aspetto del problema: ad esempio, l'Italia (Alfa Romeo e FIAT) studierà il comportamento del veicolo in caso d'urto e in caso di rovesciamento; inoltre, istituti italiani specializzati studieranno i dispositivi di segnalazione e di illuminazione.

I vari Paesi europei e gli Stati Uniti d'America effettueranno tra loro un completo scambio di informazioni sugli studi svolti e sui perfezionamenti ottenuti nei singoli settori; completata la prima fase, di studi e sperimentazioni, si passerà alla seconda fase, cioè allo studio del veicolo completo.

L'onorevole relatore ha inoltre chiesto di conoscere la reale situazione delle ferrovie in concessione.

Non posso, naturalmente, in questa sede esaudire la sua richiesta concernente i dati relativi alle singole ferrovie, restando tuttavia a disposizione per dare, anche per iscritto, a coloro che lo desiderassero ogni chiarimento in proposito. Per proseguire un discorso di ordine generale debbo premettere che i servizi pubblici di ferrovie e tramvie in regime di concessione che anteguerra (1938) raggiungevano una lunghezza di esercizio di chilometri 8.400 circa (ferrovie chilometri 5.950, tramvie chilometri 2.450) si sono ridotti ora a chilometri 5.000 circa (ferrovie chilometri 4.500, tramvie chilometri 500) a seguito delle sostituzioni operate con autoservizi. Pertanto la attuale lunghezza può ragguagliarsi alla terza parte della rete delle ferrovie dello Stato.

Trattasi di impianti per il cui risanamento economico venne emanata la legge 2 agosto 1952, n. 1221, che, da una parte, mirava all'ammodernamento e potenziamento sia delle installazioni fisse che del materiale rotabile e, dall'altra, al pareggio economico della gestione attraverso l'adeguamento della misura della sovvenzione annua di esercizio prevista dagli originari atti di concessione o, in mancanza, attraverso la concessione *ex novo* di una sovvenzione annua.

Gli scopi che tale legge si prefiggeva sono stati però solo parzialmente raggiunti, e ciò per un duplice ordine di motivi:

1) anzitutto, per quanto riguarda i lavori agli impianti ed al materiale, gli stanziamenti concessi dallo Stato con la stessa legge e

con una successiva, per un complessivo ammontare di lire 24 miliardi, sono risultati, anche per effetto della lievitazione dei costi, assolutamente insufficienti;

2) la situazione economica di carattere generale, ed in particolare quella relativa all'esercizio dei pubblici servizi, lungi dallo stabilizzarsi, com'era nelle previsioni, ha fatto invece registrare una continua progressiva espansione dei costi, cosicchè gli oneri a carico dello Stato per la copertura delle perdite di gestione sono progressivamente cresciuti, tant'è che per le aziende che hanno fruito dell'applicazione della suddetta legge n. 1221, non solo si è proceduto e si sta procedendo alle previste due revisioni triennali della sovvenzione annua di esercizio, ma si rende assolutamente indispensabile disporre la terza revisione prevista da un apposito disegno di legge in corso di approvazione al Parlamento.

Tra i fattori della crescente entità dei disavanzi di esercizio sono da annoverare le insufficienti tariffe che coprono appena il 15-20 per cento dei costi di gestione, la staticità del gettito dei prodotti e l'aumento progressivo delle spese per il personale che non è, e in ciò sono d'accordo con l'onorevole relatore, al di fuori di ogni norma civile e contrattuale. Il personale delle ferrovie in concessione è tutelato da efficienti organizzazioni sindacali, che hanno conseguito vantaggiosi contratti nazionali. Un problema di personale riguarda soltanto gli assuntori, il cui stato giuridico è stato ampiamente discusso nei giorni scorsi da questa Commissione, che ha approvato in sede referente un provvedimento, ora rimesso all'esame dell'Assemblea, per l'inquadramento della categoria nei ruoli delle singole aziende.

Può affermarsi, in buona sostanza, che con gli introiti dell'esercizio le aziende riescono a fronteggiare — ma non sempre — le sole spese per i consumi, quali l'energia elettrica di trazione, il gasolio, i lubrificanti, la manutenzione degli impianti e del materiale, eccetera, per cui l'intervento finanziario dello Stato altro non serve che ad assicurare la corresponsione delle paghe al personale, che diversamente non avrebbe altra possibilità di essere effettuata.

Le erogazioni che lo Stato effettua sotto forma di sovvenzioni ordinarie annue, o sussidi integrativi o somministrazione di fondi per le proprie gestioni commissariali governative non rappresentano, infatti, contributi destinati al miglioramento degli impianti e del materiale, come spesso inesattamente si ritiene, ma semplice copertura (e quasi mai completa) di disavanzi economici di gestione.

In questo stato di cose l'azione dell'Amministrazione è estremamente limitata in quanto condizionata da taluni aspetti d'impotranza prioritaria, ed infatti:

l'aumento delle tariffe rientra nell'indirizzo di politica economica del Governo che tende a non far lievitare i costi dei pubblici servizi in genere e, d'altra parte, mentre sensibili aumenti si dimostrerebbero sicuramente controproducenti, modesti ritocchi non modificherebbero sostanzialmente le cose;

i pubblici servizi svolti da ferrovie e tramvie e servizi automobilistici sostitutivi in regime di concessione hanno importanza per i trasporti locali, soprattutto dei pendolari. Si tratta pertanto di servizi che assolvono, in buona parte, ad una importante funzione sociale e, come tali, insopprimibili;

la semplificazione degli esercizi attraverso la sostituzione dei servizi ad impianti fissi con autolinee, trova limiti spesso insuperabili: nella necessità di non congestionare ulteriormente la viabilità ordinaria; nei trasporti di masse di pendolari nelle zone comprensoriali di grandi città, per i quali gli automezzi risulterebbero inadatti ed insufficienti; negli aspetti squisitamente sociali, connessi con l'esonero del personale che risulterebbe esuberante alle necessità dell'autoservizio sostitutivo e, inoltre, di difficile riassorbimento in altri settori lavorativi. Una proposta di legge formulata dall'Amministrazione per immettere nei ruoli delle Ferrovie dello Stato gli ex agenti delle ferrovie concesse, esonerati per trasformazione di servizi, prescindendo dai limiti di età, incontra difficoltà per l'ulteriore corso, ma spero che queste possano essere superate anche per facilitare la soppressione di taluni servizi di scarsa utilità sociale. Ciò in quanto l'Amministrazione non ha mancato, laddove possibile, di uniformarsi alle proposte

fatte nel 1966 dalla Commissione mista Trasporti-Tesoro, circa le linee da mantenere (primo gruppo), quelle di media importanza da sostituire in un immediato futuro (secondo gruppo) e quelle di scarsa importanza da sostituire con autoservizi (terzo gruppo), proposte che devono costituire la base dell'azione del Ministero, anche al fine di alleggerire l'onere dello Stato che ammonta oggi a 80 miliardi.

Autolinee. Le potestà, sia legislativa, sia amministrativa, in materia di autolinee saranno per la gran parte trasferite alle regioni.

Il settore, notevolmente incrementatosi nell'immediato dopoguerra e che per lungo tempo ha trovato in se stesso le fonti del suo finanziamento, è venuto negli ultimi anni a trovarsi in uno stato di crisi, cui hanno contribuito diversi fattori: massiccio sviluppo della motorizzazione privata, necessità di particolari tariffe sociali per operai, impiegati e studenti — che poi costituiscono la maggioranza dei viaggiatori —, lievitazione generale dei costi con particolare riguardo, ovviamente, a quello del personale.

La situazione ha reso necessario — come sapete — un intervento finanziario dello Stato, che si è esplicato mediante contributi straordinari di sostegno con le leggi 28 marzo 1968, n. 375, e 25 febbraio 1971, n. 94; si tratta di 34 miliardi complessivi dal secondo semestre del 1967 al 1970.

Ma questi interventi straordinari si giustificano se rivolti ad un settore che sia suscettibile di risanamento e nel quale siano eliminabili quegli squilibri che portano ad un'inutile dispersione di ricchezza e di energie.

Il problema, tuttavia, non è di carattere meramente economico, ma affonda le sue radici in ragioni di ordine strutturale, che richiedono una revisione di tutti i servizi di trasporto terrestre in atto esercitati nelle diverse zone.

Premesso, al riguardo, che la questione potrà meglio e più capillarmente essere affrontata ora dalle regioni, posso ad ogni modo comunicare che dalla fine del 1970 è in corso, da parte degli organi del Ministero, uno studio sull'andamento generale del traffico viaggiatori a livello comprensoriale, allo scopo di poter determinare, nelle singole zone, l'entità della domanda globale di trasporto e la relativa disponibilità della offerta dei servizi pubblici, e disporre quindi, su tali basi, l'impostazione della ristrutturazione e della riorganizzazione di tutti i mezzi di trasporto, così da arrivare, attraverso un loro coordinamento, ad un vero e proprio « piano dei trasporti nazionali, regionali e comprensoriali ».

A questo punto, nel quadro di una esposizione che, pur senza pretese di esauriente completezza ed approfondimento, intendo svolgere con la maggior ampiezza possibile, ritengo opportuno far cenno ad un particolare aspetto dell'azione amministrativa posta in essere dal mio Dicastero nel settore delle autolinee in concessione, le cui più recenti questioni hanno un rilievo ed un'eco di particolare risonanza.

Intendo riferirmi a quei provvedimenti che hanno portato, nella gestione di servizi di linea automobilistici, alla surrogazione di alcuni concessionari privati con organismi appartenenti alla cosiddetta mano pubblica.

Qualsiasi cosa ne sia stata detta, qualsiasi illazione se ne sia tratta, onorevoli colleghi, sono stati provvedimenti intesi a fronteggiare una situazione di emergenza che postulava l'inderogabile necessità di intervento dei pubblici poteri per il ripristino di una rete di comunicazioni che si era interrotta.

Io stesso ho poco fa accennato, in tono di comprensione aperta e leale, ai disagi ed alle difficoltà che alle aziende di autostrasporto viaggiatori derivano dal mutato equilibrio tra costi e ricavi ed è questo il motivo determinante che mi ha indotto a farmi fautore di provvidenze legislative volte ad assicurare il concorso dello Stato ai fini del superamento delle difficoltà delle aziende; la consapevolezza di tali obiettive difficoltà non può però esimere il Ministero dei trasporti dal dovere di intervenire con gli strumenti che la legge gli offre al fine di assolvere le proprie funzioni istituzionali di garante e responsabile della efficienza delle comunicazioni nel territorio nazionale.

Se la rete dei collegamenti automobilistici in zone non servite da altri mezzi di trasporto si spezza perchè l'impresa concessionaria del servizio nella zona non è più in grado

di assicurare le linee da essa gestite in regime di concessione, la legge prevede (articolo 23 legge 1022 del 1939) che l'autorità governativa non assista inerte al disagio della popolazione, particolarmente grave per i lavoratori pendolari e per gli studenti, ma che abbia invece il potere di intervenire con efficacia immediata per l'affidamento del servizio in via precaria e di emergenza a chiunque sia in grado di provvedervi.

Questa, onorevoli colleghi, e non altra è la reale portata dei provvedimenti adottati dal mio Ministero e che tanto clamore hanno suscitato.

Si è fatto ricorso, con la drasticità prevista dalla legge, a misure volte a ripristinare la normalità delle comunicazioni.

Che se poi il dato obiettivo dell'interruzione del servizio da parte del concessionario avesse a risultare addebitabile a comportamenti volontari od anche solo a preordinata strumentalizzazione di situazioni difficili o a consapevole radicalizzazione di latenti posizioni conflittuali, altri e diversi sarebbero i provvedimenti che il mio Ministero adotterebbe.

Del pari intendo qui affermare il mio fermo intendimento che l'azione di vigilanza e di disciplina dell'intero settore dei trasporti in concessione sia improntata da parte dell'Amministrazione a criteri di rigida severità nella repressione di disservizi, abusi e inadempienze, allo scopo di assicurare la puntuale osservanza degli obblighi concessionali e quindi di mettere a disposizione dell'utenza il servizio migliore possibile.

Al di fuori di una seria, efficiente, oculata, razionale gestione degli istituti e degli strumenti previsti dall'attuale sistema normativo del settore delle autolinee in concessione, la Amministrazione cui sono preposto ritengo non possa nè debba fare altro, nell'attuale momento. Perseguire propositi, più o meno segreti, in altra direzione, in vista di radicali riforme del sistema vigente, significherebbe infatti pregiudicare il futuro definitivo assetto di una materia che dalla Costituzione è riservata alla competenza regionale, della quale, se non altro per la mia collocazione in uno schieramento politico che dell'istanza regionalistica è fautore primario, io sono fervente assertore.

Aviazione civile. - L'onorevole relatore ha illustrato i dati concernenti il crescente sviluppo dei trasporti aerei e ne ha messo in risalto l'importanza economica. Le possibilità di intervento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in questo settore, per quanto riguarda i mezzi di esercizio sui quali si è soffermato l'onorevole relatore, sono alquanto limitate perchè, come è noto, il trasporto è gestito in regime di concessione da società a struttura privatistica. Esiste quindi il problema di come possa rendersi maggiormente concreta ed effettiva la responsabilità ministeriale di fronte al Parlamento in un regime giuridico che vede i poteri del Governo o del Ministero dei trasporti, almeno allo stato attuale, notevolmente ridotti: problema che, in sostanza, consiste nel rendere più attivo e penetrante il potere di intervento ministeriale in questo settore. L'attuale legislazione in materia risale ai tempi in cui il trasporto aereo non aveva ancora assunto le attuali dimensioni ed occorre quindi adeguarla alle attuali esigenze: in questa prospettiva ho posto allo studio un disegno di legge che abbia appunto la finalità di revisionare l'attuale normativa delle concessioni di servizi aerei e delle gestioni aeroportuali.

Motivo ricorrente nella discussione del bilancio dell'aviazione civile è la constatazione dell'abbandono a se stessa di questa pur importantissima branca di attività. È una constatazione che io stesso ho fatto in precedenza ed oggi non voglio ripetermi su quelle che sono le deficienze organizzative della aviazione civile. Ma dopo alcuni anni di immobilismo, mi sia consentito di esprimere una sia pur modesta soddisfazione nel constatare che finalmente si sta passando, in qualche settore, dalle enunciazioni ai fatti: mi riferisco in particolare alla circostanza che per la prima volta appare, nel bilancio, un cospicuo stanziamento per l'importo di lire 6 miliardi, per la costruzione, secondo un programma razionale, di nuovi aeroporti. Tale stanziamento è in dipendenza della legge 25 febbraio 1971, n. 111, che ha autorizzato la spesa di 35 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia Sud occidentale, per il completamento del nuovo aeroporto di Olbia e

per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Si tratta di una tappa importante, anche se dobbiamo riconoscere che questo provvedimento, da attuarsi nel corso di sette anni, copre solo in parte le effettive e pressanti esigenze connesse alla realizzazione di una moderna rete aeroportuale specialmente per quanto riguarda il Mezzogiorno, che deve poter svolgere il ruolo che gli spetta nel contesto dei traffici e dell'economia nazionali.

A tal proposito desidero però aggiungere che siamo sulla buona strada: la Commissione interparlamentare prevista dalla legge n. 111 del 25 febbraio 1971 ha approvato il programma; il Ministero dei lavori pubblici, da parte sua, in linea di massima, ha approvato le ubicazioni per Firenze e ha dato una indicazione per la Sicilia occidentale; manca ancora Napoli, mentre Olbia è già in fase di attuazione. Siamo, dunque, sulla buona strada, specie per quanto attiene all'aeroporto di Firenze l'*iter* del cui progetto, se non sorgeranno ostacoli imprevisti, dovrebbe essere definito al massimo entro il prossimo mese di dicembre.

Devo ricordare anche, a proposito del raffronto tra Settentrione e Meridione cui qualche oratore si è riferito, che la legge n. 111 è un provvedimento meridionalistico, perchè per i tre quarti della spesa riguarda aeroporti che si trovano nell'Italia centromeridionale.

Il programma è stato messo a punto anche con l'ausilio della Commissione consultiva interparlamentare e quanto prima si passerà all'attività operativa di concreta attuazione della legge.

Un'altra annosa questione è stata risolta dalla citata legge 5 febbraio 1971, n. 111: la perequazione del trattamento economico del personale dell'aviazione civile con quello delle altre direzioni generali del Ministero: in connessione con i più gravosi impegni derivanti dal nostro programma di spese la legge ha attribuito al personale un trattamento accessorio che ha eliminato le più stridenti sperequazioni che erano alla base di gravi malcontenti in seno al personale.

Ma non può sottacersi tuttavia, nonostante questa schiarita, che il rilevante impulso che ha caratterizzato fino ad oggi il trasporto aereo non ha trovato ancora rispondenza in un adeguato sviluppo del ramo di amministrazione preposto all'aviazione civile. Oggi possiamo affermare che la soluzione di questo problema si pone in termini di indilazionabile urgenza, non solo ai fini di una naturale ed auspicabile evoluzione della relativa attività di governo, per un più moderno ed efficiente perseguimento dell'interesse pubblico nel settore considerato, quanto soprattutto per rendere possibile il normale e corretto adempimento delle attribuzioni spettanti allo Stato in materia di aviazione civile.

Una delle attività del settore aereo che attende un riordinamento è quella dell'assistenza al volo, il cui sistema è venuto a trovarsi in particolari difficoltà a causa del rapido aumento del traffico aereo civile verificatosi negli ultimi anni. I servizi dell'assistenza al volo, come è noto, sono forniti all'aviazione civile, in base alla legge 30 gennaio 1961, n. 141, dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

Indubbiamente oggi la situazione non può definirsi soddisfacente, nonostante il prodigarsi sia della Direzione generale dell'aviazione civile che dell'Aeronautica militare. Non si può comunque dire che i cieli italiani siano insicuri; vi sono, invece, talune carenze che provocano le lamentate irregolarità nei servizi di trasporto aereo.

Naturalmente sono intervenuto, per ovviare alla carenza del sistema, facendo assegnare maggiori fondi per le installazioni dell'assistenza al volo: sembra, però, che ciò non sia bastato. I programmi continuano ad essere realizzati con notevole ritardo e molte esigenze non possono essere soddisfatte per la mancanza di flessibilità, in materia di approvvigionamenti degli apparati, di realizzazione degli impianti e di reclutamento, preparazione e impiego del personale, da parte dell'Aeronautica militare, vincolata, come è, dalle vigenti norme di legge in quanto Forza armata.

Questa e le altre esigenze poste dal perseguimento di una maggiore efficienza del settore aeronautico hanno suggerito una ristrutturazione dell'organo di governo della

aviazione civile, che dovrebbe attuarsi mediante l'istituzione di un'azienda autonoma che dia all'azione amministrativa una base più favorevole, compatibile con le caratteristiche di tempestività e di duttilità che dovrebbero contraddistinguere gli interventi A questo fine ho predisposto uno schema di disegno di legge che ho inviato ai Ministeri interessati al concerto e che spero possa riportare la loro adesione. Con la riserva derivante dall'attuale suo stadio di realizzazione posso anticipare che il grado di autonomia di cui l'Azienda viene dotata è, in questa prima fase, simile a quella delle Aziende autonome del modello tradizionale, tipo Ferrovie dello Stato, ANAS, Poste, eccetera. All'Azienda, cioè, sovrintende il Ministro, assistito da un Consiglio di amministrazione, il cui parere è obbligatorio per determinate materie, e coadiuvato da un direttore generale con un'ampia competenza decisionale.

Al centro operano sei servizi mentre l'organizzazione periferica poggia su sette Compartimenti di traffico aereo.

Si prevede il riscontro consuntivo della Corte dei conti e norme speciali, per quanto concerne l'approvazione dei progetti e dei contratti, che assicurino una gestione agile e snella.

Di particolare rilievo i compiti che vengono affidati all'Azienda, tra i quali sono distinguibili quelli che attengono allo svolgimento dell'attività propria di una Azienda a carattere tipicamente industriale da quelli, invece, che essa è chiamata ad adempiere come organo di una Amministrazione statale che sovraintende ad una branca di attività disciplinata dalle leggi.

In questa nuova struttura potranno trovare soluzione anche i problemi dell'assistenza al volo, che potrebbero essere inquadrati nella nuova organizzazione senza quei vincoli istitutivi che impediscono la necessaria autonomia e il necessario dinamismo di intervento.

Confido che l'iniziativa da me assunta abbia buon esito perchè sono cosciente della necessità di dare un volto nuovo all'Amministrazione dell'aviazione civile, che deve essere posta in grado di affrontare, con larghezza di mezzi, con personale qualificato e con una organizzazione moderna, i compiti sempre più impegnativi che nel futuro essa è chiamata a svolgere.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Ministro per la sua replica.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, siccome, ad un certo momento, il signor Ministro ha invitato la Commissione — e il Parlamento in genere — a collaborare perchè si sblocchi al CIPE il Piano poliennale di cui ci ha ampiamente parlato nel corso del suo intervento, propongo che la Commissione esprima in un ordine del giorno il proprio voto in tal senso.

Mi onoro quindi presentare il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerato che il piano decennale del 1962 per il potenziamento, il riclassamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato è in piena fase di sviluppo ed in via di esaurimento;

considerato, peraltro, che con esso piano non si esauriscono i problemi del completo ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria nazionale,

impegna il Governo a presentare al più presto al Parlamento il nuovo piano poliennale, che giace al CIPE dal dicembre 1969 ».

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli altri ordini del giorno.

I senatori Bonatti, Catalano, Maderchi, Poerio, Abenante, Cavalli, Fabretti e Bonazzi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

constatata la necessità che il settore ortofrutticolo, che rappresenta notevoli interessi nella economia agricola del nostro Paese, possa fruire di una particolare politica di trasporti pubblici che favorisca l'accesso e la valorizzazione di detti prodotti sui mercati italiani ed esteri,

impegna il Governo ad assumere misure adeguate ed urgenti affinchè sia predisposto da parte delle Ferrovie dello Stato un piano triennale di costruzione di carri ferroviari frigoriferi affinchè l'attuale parco carri sia quanto prima adeguato alle esigenze di trasporti pubblici e di regime forfettario agevolato che ha il settore ortofrutticolo con la sua vasta gamma di prodotti ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il Governo dichiara di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . I senatori Bonatti, Catalano, Maderchi, Poerio, Abenante, Cavalli, Fabretti e Bonazzi hanno altresì presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

constatata la necessità di realizzare una politica di trasporti pubblici delle merci, che contribuisca a tutelare gli interessi dei produttori agricoli ed a frenare il continuo rincaro dei prezzi particolarmente nel settore dei prodotti agricolo-alimentari,

impegna il Governo a prendere urgenti misure affinchè sia disposto che le Ferrovie dello Stato applichino tariffe speciali differenziate di trasporto:

1) a favore dei prodotti ortofrutticoli nei casi e nei periodi in cui scatti il meccanismo comunitario di crisi dei singoli prodotti;

2) per i prodotti di largo consumo popolare destinati alle società cooperative di consumo e ai loro consorzi, nonchè ai gruppi di acquisto fra dettaglianti associati ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* L'ordine del giorno è accolto come raccomandazione. Posso assicurare che interverrò presso l'Azienda delle ferrovie dello Stato, perchè sia valutato con molta attenzione e con la massima comprensione quanto indicato nell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . I senatori Genco, Ferrari e Avezzano Comes hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato

impegna il Governo a dare finalmente corso ai lavori di raddoppio della linea ferroviaria Bari-Lecce, in modo da completare le opere appena iniziate a cura della Cassa per il Mezzogiorno, da assicurare la celerità dei traffici per i grossi centri industriali, turistici, commerciali ed agricoli di Brindisi e Lecce e città intermedie e da collegare più rapidamente le zone del Salento ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il raddoppio della linea ferroviaria Bari-Lecce è nei programmi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e sarà attuato a mano a mano che saranno disposti i relativi finanziamenti. Per il tratto cui è interessata anche la Cassa per il Mezzogiorno — ne abbiamo parlato recentemente in sede CIPE — siamo sulla via dell'accordo. Abbiamo precisato che il Ministero dei trasporti ha disponibile solo una parte della somma necessaria e che avremmo potuto dare inizio ai lavori non appena ci fosse stata messa a disposizione la residua parte.

Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

G E N C O . È un problema che si trascina da anni. Ricordo che già il compianto ministro Angelini dichiarò che quella tratta sarebbe stata completata quanto prima. Voglio augurarmi che questa volta si sia veramente alla vigilia dell'attuazione di una opera di così inderogabile necessità.

P R E S I D E N T E . Il senatore Sammartino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerato che il piano decennale del 1962 per il potenziamento, il riclassamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato è in piena fase di sviluppo ed in via di esaurimento;

considerato, peraltro, che con tale piano non si esauriscono i problemi del completo ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria nazionale,

impegna il Governo a presentare al più presto al Parlamento il nuovo Piano poliennale, che giace al CIPE dal dicembre 1969 ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il Governo dichiara di accogliere l'ordine del giorno.

G E N C O . Dichiaro di aderire a questo ordine del giorno.

M A D E R C H I . Anche il nostro Gruppo aderisce all'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, rimane inteso che a questo ordine del giorno hanno aderito tutti i colleghi presenti.

Mi farò premura di trasmettere quest'ordine del giorno, presentato dal senatore Sammartino e accolto dal Governo, al CIPE.

I senatori Venturi e Avezzano Comes hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato

impegna il Governo a trovare in breve tempo i mezzi finanziari atti ad avviare, attraverso una riforma organica, una nuova politica di trasporto fondata sulla priorità di un moderno sistema ferroviario e dei trasporti pubblici urbani ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il Governo dichiara di accogliere l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . I senatori Fabretti, Maderchi e Bonatti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

consapevole dell'importanza fondamentale che riveste un rapido e moderno trasporto ferroviario per la rinascita economica delle regioni dell'Italia centrale,

impegna il Governo ad inserire nel programma quinquennale 1971-1975 delle Ferrovie dello Stato il potenziamento, la modifica del tracciato, il raddoppio graduale della linea Ancona-Orte ed il suo adeguato collegamento con Civitavecchia ».

V I G L I A N E S I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* L'ordine del giorno è accolto come raccomandazione.

Il Piano poliennale prevede il raddoppio della Orte-Terni e il potenziamento degli impianti da Terni a Falconara. Personalmente sono convinto della necessità di quanto prospettato nell'ordine del giorno, perchè conosco i problemi della zona, priva praticamente di collegamenti aerei: inoltre, si tratta di una delle poche regioni che non ha un'autostrada che la colleghi a Roma.

F A B R E T T I . Ringrazio il Ministro per le sue dichiarazioni e mi auguro che il suo personale convincimento porti rapidamente a concrete attuazioni.

G E N C O . Vorrei prospettare all'onorevole Ministro una particolare situazione di disagio della popolazione di Bari. Due anni fa il Ministero dei trasporti ha istituito a Pescara un ufficio della motorizzazione per il collaudo degli autoveicoli, togliendo questo diritto al capoluogo pugliese. Pertanto, allo stato attuale, per i collaudi i cittadini pugliesi devono recarsi a Pescara. Non è assolutamente accettabile che il capoluogo pugliese, che ha una popolazione di oltre 400 mila abitanti, non abbia un suo ufficio della motorizzazione per il collaudo degli autoveicoli.

Pregherei pertanto l'onorevole Ministro di volermi fornire, eventualmente in separata sede, notizie al riguardo.

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Sammartino il mandato di trasmettere alla Commissione bilancio il rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

La seduta termina alle ore 12,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore generale DOTT. BRUNO ZAMBIANCHI