N. 2103-A
Resoconti IX

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1967

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE (Tabella n. 9)

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDI' 15 MARZO 1967

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 9, 22
DE UNTERRICHTER 10, 20
FABRETTI 22
FERRARI Giacomo 10, 11
GENCO 11
INDELLI 9, 10
LOMBARDI, *relatore* 2
MASSOBRIO 21
MURGIA 16, 20
SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 20

SEDUTA DI VENERDI' 17 MARZO 1967

PRESIDENTE 23, 32, 37, 41, 43, 53, 58
ADAMOLI 49, 53, 54, 56
CORBELLINI 28
CROLLALANZA 33, 54
DE UNTERRICHTER 36
FERRARI Giacomo 29, 30, 49, 51, 54
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 31
GENCO . . . . . *Pag.* 28, 29, 30, 31, 32
JERVOLINO 23, 57
LOMBARDI, *relatore* 39, 41, 48
SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* . . 41, 42, 43, 48, 49, 51, 53, 54, 56, 57

SEDUTA DI MERCOLEDI' 15 MARZO 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Corbellini, Crollalanza, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Murgia, Spasari, Spataro, Vergani e Vidali.

Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro ed il Sottosegretario di Stato allo stesso dicastero Florena.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 9)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967 - Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Invito il senatore Lombardi a riferire sullo stato di previsione.

L O M B A R D I , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la relazione che riguarda il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, tabella 9, comprenderà essenzialmente due punti: primo, esame dei documenti contenuti nella tabella n. 9, sotto l'aspetto contabile; secondo, alcune questioni e problemi attuali della politica dei trasporti.

La tabella al nostro esame comprende il bilancio del Ministero dei trasporti e della aviazione civile, titolo in verità un po' strano, a mio avviso, in quanto la parola « trasporti » dovrebbe già comprendere in sè anche l'aviazione civile. Comprende poi il bilancio della gestione dei pubblici servizi di navigazione sui laghi, il bilancio dell'Azienda ferroviaria, nonché diversi allegati. Contiene infine lo stato di avanzamento (primo quinquennio) del Piano decennale di potenziamento delle Ferrovie dello Stato.

Le nuove norme approvate in materia di discussione dei bilanci comportano, praticamente, che solo in Commissione si faccia la vera discussione sui vari stati di previsione. Potrà essere un mio punto di vista, ma ritengo che in Aula quello che conta è solo la visione generale del bilancio statale nel suo complesso come politica della spesa, politica dell'entrata e politica del disavanzo.

Pertanto, a mio giudizio, ripeto, dovrebbe esaurirsi in Commissione l'esame di tutto lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, anche se sarà poi la 5ª Commissione permanente a riferire in Assemblea su tutto il bilancio per l'anno 1967.

Detto questo, passiamo all'esame particolare della tabella 9.

Nel complesso, la spesa del Ministero si riassume nelle seguenti voci della classificazione economica:

		milioni
spese correnti . . .	L.	57.696,3760
spese in conto capitale .	»	6.482
rimborso prestiti . .	»	7,7584
Totale . .	L.	64.186,1344

Con i provvedimenti attualmente in corso abbiamo un impinguamento, allo stato attuale, per la spesa corrente, di lire 283 milioni (pochissima cosa), mentre l'impinguamento per la spesa in conto capitale è di 6 miliardi 675 milioni.

In totale, si ottiene un bilancio che arriva, in questa forma corretta, a 57 miliardi 979 milioni per la spesa corrente e a 13 miliardi 157 milioni per la spesa di conto capitale.

I provvedimenti legislativi in corso riguardano, per la parte del finanziamento, i capitoli 3523 e 5381 del bilancio del tesoro, rispettivamente elenchi n. 5 e 6, e si riferiscono soprattutto ad opere di ampliamento e completamento: è il caso di Fiumicino per il quale è prevista una spesa di 5 miliardi.

Comunque, quali sono le variazioni nello stato di previsione rispetto al 1966?

Per la spesa corrente c'è un aumento di circa 11 miliardi e la percentuale è presso a poco del 23 per cento. Nelle spese in conto capitale c'è una diminuzione di più di 2 miliardi che corrisponde, in percentuale, al 25 per cento.

Globalmente, abbiamo un aumento, in valore assoluto, di 8 miliardi circa, con una percentuale di aumento del 15 per cento.

Tenendosi presenti i provvedimenti legislativi in corso si avrebbero le seguenti variazioni: un aumento notevole per la parte che riguarda le spese in conto capitale, con il che si passerebbe da un valore negativo ad uno positivo con un aumento di spesa del 24 per cento.

Tali indicazioni, tuttavia, non sono del tutto complete al fine di conoscere la differen-

za tra i due esercizi in quanto io non sono in possesso che dei dati relativi ai provvedimenti legislativi in corso afferenti all'esercizio preventivo del 1967. Potrebbe essere utile l'indicazione del consuntivo ma, allo stato attuale, esso non esiste.

Le variazioni principali rispetto all'anno 1966, raccolte nella parte iniziale del documento, danno i seguenti aumenti per la spesa corrente: aumento al personale in genere, per spese di indennità integrativa e conglobamento, milioni 361; aumento per l'indennità al personale che presta servizio negli aeroporti, milioni 105; aumento per l'Amministrazione generale (autodrappello cerimoniale esteri dal fondo del Tesoro), milioni 23. In proposito, desidero dire che non mi sembra logico mettere in bilancio spese relative agli autotrasporti che servono ai diversi Ministeri. Queste spese le lascerei a carico dei singoli Ministeri e non graverei il Dicastero dei trasporti.

Per le spese in conto capitale abbiamo invece una diminuzione: in particolare, le spese riferite a beni ed opere dello Stato, per la linea B (metro-Roma), registrano una diminuzione di 1.750 milioni o, analogamente, per effetto della legge sugli aeroporti di Venezia e Palermo, si rileva una ulteriore diminuzione di 500 milioni.

Se gli onorevoli senatori volessero scorrere l'elenco delle variazioni principali, noterebbero che i maggiori aumenti si sono avuti nel settore dei trasferimenti, mentre le diminuzioni più elevate si riscontrano nelle spese in conto capitale, per beni ed opere dello Stato.

Classificazione economico-funzionale. Con il nuovo sistema adottato con la legge del 1964 si ottiene una nuova esposizione del bilancio che ha notevole importanza. Dal punto di vista della classificazione economica abbiamo le seguenti percentuali riferite al bilancio 1967: la spesa corrente rappresenta l'89,9 per cento, la spesa in conto capitale rappresenta il 10,1 per cento.

La ragione di questa variazione è evidente non tanto per le spese del personale quanto per i trasferimenti, i sussidi e le sovvenzioni erogati per gli esercizi di gestione in concessione.

Le spese in conto capitale sono lievi per il fatto che esse non concernono l'amministrazione ferroviaria; infatti, nell'ambito delle infrastrutture, il Ministero dei trasporti interviene solo per la parte che si riferisce all'aviazione civile.

Per quanto riguarda le spese per il personale, va sottolineato che esse ammontano a poco meno del 14 per cento della spesa corrente: non ci sono altri Ministeri così favoriti sotto questo aspetto. In fatti, se consideriamo i bilanci della Difesa e della Pubblica istruzione ci renderemo facilmente conto di che cosa significano le spese per il personale. Il Ministero dei trasporti, per il suo bilancio, lo potremmo chiamare « Ministero di impieghi sociali del reddito » in quanto la preponderanza della spesa è legata ai trasferimenti.

Tali trasferimenti sono i seguenti: per la spesa corrente: sovvenzioni e sussidi, milioni 32.725. In verità, credo che i Trasporti abbiano chiesto al Tesoro 50 miliardi ma, finora, hanno ottenuto solo una quota di 32 miliardi.

Per le gestioni dirette si hanno milioni 10.726; per la navigazione interna, milioni 112 (la cifra si riferisce al premio di percorrenza); per l'aviazione civile la cifra è di milioni 1.756.

Le spese in conto capitale sono: per contributi e sovvenzioni, milioni 369 (il che significa che il Ministero interviene soprattutto per questioni di disavanzo di esercizio, non anche per quelli che si chiamano impianti fissi); per la navigazione interna, per costruzione dei natanti ed ammodernamento degli stessi la spesa in conto capitale è di milioni 150; per le gestioni dirette la spesa è invece di milioni 1.200.

In totale, i trasferimenti, riferiti al totale del bilancio dei trasporti, danno una percentuale del 73 per cento. Questo dato è la dimostrazione che il Ministero dei trasporti, ripeto, è un Ministero di impieghi sociali del reddito.

Per quanto riguarda l'aspetto funzionale abbiamo i seguenti dati: Amministrazione generale, milioni 173 (cifra irrisoria); trasporti e comunicazioni milioni 64.005,3. Que-

sta ultima voce è da unire a quelle di altri Ministeri (Marina mercantile, Lavori pubblici, ecc.) per completare la sezione IX del bilancio generale dello Stato. In tale modo, per il 1967, arriviamo ad una cifra di milioni 604.802,6.

Di questi milioni, 324.271,5 sono a carico del tesoro; 12,1 milioni delle finanze; 121.639 milioni dei lavori pubblici; 64.005,3 milioni dei trasporti; 168,9 milioni delle poste; 5.000 milioni della difesa; 89.705,8 milioni della marina mercantile.

E' evidente che al Tesoro tocca una parte imponente, ma il Tesoro deve finanziare la ANAS, i porti, le pensioni dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato per una somma di ben 90 miliardi.

In merito, niente da osservare, salvo che il tenore del prospetto riportato nel documento fa pensare che per la prevista lievitazione della spesa si possa eventualmente assumere, da parte del Ministero dei trasporti, senza particolari difficoltà, un aumento di spesa data la limitata rigidità del relativo bilancio. Infatti, se dovessimo fare un confronto tra lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti ci renderemmo conto di questa mia asserzione.

Volendo ora fare un riassunto, per rubriche, della spesa del Ministero dei trasporti abbiamo, per i servizi generali, rubrica I, una spesa di 669,020 milioni; per la motorizzazione civile, rubrica II, una spesa di 54.421,900 milioni; per la aviazione civile, rubrica III, una spesa di 9.075,456 milioni. In sostanza, la Motorizzazione civile, come indicazione di spesa, costituisce la parte più notevole del bilancio.

Mi permetto ora di fare qualche considerazione su questo bilancio in ordine ad alcuni problemi riguardanti l'EAM, la navigazione interna e l'aviazione civile. Passerò poi alla navigazione lacuale ed alle Ferrovie.

Per quanto attiene l'Ente autotrasporti merci vorrei pregare il signor Ministro di voler considerare, prima di prendere una qualsiasi decisione circa la sorte di tale Ente, la necessità di individuare tutti gli aspetti e le esigenze fondamentali di questo settore estremamente delicato e complesso. Per quanto riguarda l'autotrasporto merci, infatti, la situazione italiana è molto diversa da quella degli altri Paesi e pertanto, prima di attuare la ventilata riforma per l'assorbimento dell'Ente da parte del Ministero dei trasporti, vorrei pregare il Ministro, ripeto, di esaminare il problema degli scopi e degli obiettivi che dobbiamo raggiungere in relazione ai nostri impegni assunti in sede di MEC.

Per quanto riguarda il settore della navigazione interna faccio voti affinchè venga presentata una proroga ed un miglioramento del testo della legge 14 novembre 1962, n. 1616, che, con l'anno in corso, cessa di avere efficacia. Si tratta di un provvedimento che, a causa di una interpretazione restrittiva, resta in gran parte inapplicato, per cui vanno in economia una gran quantità di milioni. Ciò a causa di una sfasatura esistente tra l'intervento del Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti.

In sostanza, il problema è quello di avere un disegno politico di intervento che metta su un piano parallelo il trasporto per via navigabile rispetto alla sua infrastruttura; del resto, lo stesso discorso potrebbe farsi per il rapporto che deve esserci, e non c'è, tra il numero degli autoveicoli in circolazione in una città e lo sviluppo della rete stradale della città stessa.

Ci preoccupiamo tanto delle autostrade e delle superstrade ma non pensiamo invece a mettere in condizioni di congruità il mezzo con la via; il mezzo, la macchina, sembra che rappresenti un fenomeno a sè, che si dilata all'infinito. Nel contempo, la strada non riesce a tener dietro a questa espansione.

Per la rete idroviaria interna soltanto ora, con il Piano quinquennale, il Governo ha assunto un impegno per lo sviluppo di una politica idroviaria, ma io chiedo al Ministro Scalfaro che venga anche prorogata ed insieme migliorata la legge n. 1616 in modo che l'intervento dello Stato a favore di tale settore sia il più ampio possibile.

Aviazione civile. In proposito, i risultati del traffico sono molto chiari e vengono spes-

so riportati dai giornali e dalle riviste specializzate. In questo settore, e non lo dico per polemica, la situazione è ben diversa che per le Ferrovie dello Stato.

Il tasso di incremento per movimento viaggiatori, merci, bagagli, dell'aviazione civile rappresenta un dato che nessun altro mezzo di trasporto riesce oggi a superare. I progressi tecnologici applicati in questo settore, evidentemente, sono in grado di determinare tali economie che gli altri trasporti non sono in grado di realizzare. Inoltre, nel caso del servizio aereo, con l'andare del tempo, si arriverà ad una riduzione delle tariffe: ciò costituisce un fatto veramente unico e tale, a mio avviso, da spingerci fin da ora a chiedere un potenziamento del sistema degli aeroporti.

La percentuale dell'intervento dello Stato in questo settore è ancora troppo bassa in vista del futuro programma di sviluppo e, se non si provvederà, vedremo fallire la possibilità di raggiungere una diminuzione nel costo di questo genere di trasporto.

In occasione del decreto-legge sulla Motorizzazione civile, attraverso lo strumento di un ordine del giorno, si fece presente che bisognava riesaminare il trattamento economico globale degli impiegati dell'Ispettorato della Aviazione civile; ciò allo scopo di evitare delle discriminazioni nell'ambito dello stesso Ministero.

Un'altra osservazione da fare per quanto riguarda tale settore è questa: è necessario tener presente l'azione encomiabile esercitata dal Centro trasporti aerei il quale, attraverso una rivista tra le migliori, arricchisce la cultura e la conoscenza in questo campo. Sarebbe auspicabile che, come per il passato, tale Centro venisse aiutato con un contributo del Ministero.

Navigazione lacuale. Il bilancio della gestione lacuale è molto ridotto poichè arriva ad un totale di soli 2 miliardi e rotti. Tale bilancio, tuttavia, presenta la caratteristica di un particolare disavanzo di gestione; infatti, le entrate per i prodotti del traffico sono di lire 1.463.000.000.

Per le entrate, il bilancio prevede dei trasferimenti che portano, con gli interessi attivi, a lire 2.007.245.683 le entrate generali di questa gestione.

Per quanto riguarda le spese, quelle per il personale assorbono un miliardo 450 milioni; pertanto, appare evidente che la cifra delle entrate corrispondenti ai prodotti del traffico, praticamente, serve unicamente a coprire le spese per il personale.

In conto capitale è prevista una spesa di 605 milioni e non è gran che; quello che conta osservare è che le entrate per i prodotti del traffico e per gli interessi attivi costituiscono solo il 58 per cento di tutta l'entrata. Pertanto, il 42 per cento è rappresentato dai trasferimenti cioè da quelle somme che il Tesoro versa a questa gestione per coprire i disavanzi. Si tratta dunque di una gestione notevolmente passiva.

Le variazioni sono di modesta entità; il traffico è aumentato in misura minima e non c'è da sperare in una percentuale superiore al 2,5 per cento; piuttosto è previsto nelle variazioni un aumento di trasferimenti del 15 per cento; per le spese per il personale, invece, si prevede un aumento del 5 per cento.

Tali variazioni ci portano a concludere che, in sostanza, la gestione 1967, in sede preventiva, si presenta più deficitaria di quella del 1966; cioè, vi è una tendenza al peggioramento nel bilancio della gestione dei laghi.

Un'altra osservazione. A proposito di tale gestione, se intendessimo coprire i costi di gestione con i prodotti del traffico, prescindendo dalle sovvenzioni dello Stato, dovremmo aumentare di ben due terzi, in media, tutte le tariffe. Bisogna però considerare che la reazione della clientela sarebbe notevole al punto, praticamente, di mettere in difficoltà la continuazione di questa gestione. Del resto, le tariffe sono già state ritoccate nel 1964 e, pertanto, non so se sarebbe buona politica ritoccarle ancora.

Preciso che tutte e tre le contabilità, perché i laghi sono tre: Maggiore, di Como e di Garda, sono deficitarie e, in particolare, lo è quella del lago di Garda. Ciò avviene anche perchè vi sono servizi automobilistici che esercitano una forte concorrenza nei confronti dei trasporti lacuali.

Passiamo ora alle Ferrovie dello Stato.

Il bilancio dell'Azienda ferroviaria per il 1967 prevede un'entrata complessiva di 667 miliardi 501 milioni ed una spesa complessiva di 984 miliardi e 535 milioni; c'è quindi un disavanzo di 317 miliardi circa.

Riferite queste cifre alla previsione del 1967 abbiamo le seguenti percentuali in aumento ed in diminuzione.

Per quanto attiene alle entrate correnti, abbiamo una minore entrata di 27 miliardi 864 milioni; non commento immediatamente questo dato perchè bisogna prima considerare il contenuto analitico della cifra.

Abbiamo poi una maggiore entrata in conto capitale di 14 miliardi; questa cifra, naturalmente, si riferisce oltre che alla quota capitale per disavanzo di esercizio alla quota capitale per impianti ed all'accensionue di prestiti per il Piano decennale.

Nelle uscite, abbiamo per le spese correnti un aumento di 56 miliardi 354 milioni; in conto capitale, per minori spese in questo settore, abbiamo una diminuzione di 86 miliardi 997 milioni, il cui finanziamento, in entrata, è legato alla accensione dei prestiti. Esiste infatti una correlazione tra i 90 miliardi nell'accensione dei prestiti ed i meno 86 miliardi in conto capitale delle uscite.

L'aumento del rimborso dei prestiti è in misura di 21 miliardi. Con una legge approvata recentemente dalla Commissione finanze e tesoro sono state disposte integrazioni a favore dell'Azienda ferroviaria, per il 1966, di 29 miliardi 500 milioni di lire, e, per il 1967, di 59 miliardi.

Queste somme sono rimborsi all'Azienda ferroviaria per oneri extra aziendali: il che porta come conseguenza a modificare le entrate, naturalmente in aumento; pertanto, si ha una diminuzione del disavanzo.

C'è da notare che anche il disavanzo del 1966 viene a diminuire perchè la legge di cui sopra ha previsto un'integrazione anche per quel bilancio; va quindi precisato che il disavanzo diminuisce non di 59 miliardi, ma solo di 29 miliardi 500 milioni, in quanto è diminuito anche il disavanzo per l'anno 1966.

Mi sembra ora opportuno fare qualche osservazione su questo disavanzo. Le entrate coprono il 74 per cento della spesa; di conseguenza, c'è da riconoscere la particolare difficoltà in cui si trovano le Ferrovie dello Stato.

Tutta l'azione svolta dai precedenti Ministri e dall'attuale è stata determinata da un'unica molla: colmare, per mezzo di appropriati disegni di legge e di riforme, il grande disavanzo che affligge oggi l'Azienda ferroviaria.

Rimane però il fatto che il disavanzo del 1967, rispetto a quello del 1966, è aumentato del 34 per cento e c'è veramente da preoccuparsi del notevole balzo in avanti che si deve registrare. Naturalmente il disavanzo sarebbe minore se il Tesoro rimborsasse non la cifra di 59 miliardi per il 1967, bensì quello che ha chiesto l'Azienda ferroviaria, cioè 90 miliardi.

A proposito dei 59 miliardi di integrazione, c'è da notare che ci si riferisce alla famosa legge del 1957, la quale ha cercato di impostare il problema dei rimborsi all'Azienda ferroviaria per gli oneri extra aziendali. Non scendo in particolare; mi interessa soltanto notare l'articolo che si riferisce al rimborso per le linee a scarso traffico. Allorchè si votò quella legge, nella proposta originaria, non si parlava dei coefficienti di esercizio, ma in genere, delle linee di scarso traffico. Si era giustamente pensato che il mantenimento in servizio di tali linee era giustificato da una politica sociale e che tale mantenimento non poteva essere messo a carico dell'Azienda ferroviaria. Si trovò poi un compromesso sul coefficiente di esercizio 3. Certamente si è trattato di un tamponamento del tutto provvisorio.

Voglio augurarmi che, nella riforma dell'Azienda ferroviaria, questo problema venga risolto in modo del tutto diverso.

Le variazioni in entrata e quelle in uscita del bilancio delle Ferrovie potrebbero offrire elementi e spunti in merito alla attuale politica ferroviaria del nostro Paese, ma cercherò di essere breve e vengo alle considerazioni finali sull'Azienda ferroviaria.

Per quanto riguarda i prodotti del traffico abbiamo in bilancio 423 miliardi; tenendo conto del rimborso oneri extra aziendali, che ammonta a lire 59 miliardi, possiamo

dire che i prodotti del traffico raggiungono la somma di lire 482 miliardi.

Questa cifra corrisponde al 97,50 per cento di tutte le entrate correnti ed al 59,91 per cento delle spese correnti delle Ferrovie dello Stato. Perchè si arriva quasi al totale delle entrate? Perchè, a differenza di ciò che succede nella gestione dei laghi, dove il disavanzo è coperto con dei rimborsi, nel caso in esame si è data la preferenza ad un sistema per cui l'Azienda viene autorizzata a ricorrere ad anticipazioni della Cassa depositi e prestiti e perfino ad emettere obbligazioni.

Va detto subito che questo criterio suscita molte perplessità. Ad avviso del relatore, posto che si debba ricorrere ad operazioni di prestito, tanto varrebbe che il prestito fosse acceso per conto del Tesoro.

I prodotti del traffico (questo è un altro punto significativo) coprono solo il 59,91 per cento delle spese.

Il personale comporta una spesa di 410 miliardi 713 milioni; praticamente, questa spesa è pari all'81,73 per cento dei prodotti del traffico e al 52,06 per cento delle spese correnti.

Ciò che bisogna notare è che se non dovessimo tener presenti i 90 miliardi che il Tesoro passa al Fondo pensioni, deficitario, la spesa del personale dovrebbe salire a miliardi 500; in questo caso, le suddette percentuali diventerebbero rispettivamente del 103,76 per cento e del 63,48 per cento!

Per quanto riguarda il disavanzo, un ultimo chiarimento per rendere conseguente il commento che farò alla fine. Abbiamo in entrata rimborsi per oneri extra aziendali in ragione di 59 miliardi. Nella categoria dei trasferimenti abbiamo un rimborso per interessi che riguardano prestiti della ricostruzione ferroviaria, per un miliardo circa. Per la sovvenzione per il disavanzo di gestione 1967, il capitolo è indicato « per memoria ».

Per i trasferimenti in conto capitale sono previsti rimborsi per quote capitale e prestiti per la ricostruzione, di 4 miliardi circa; rimborsi per prestiti previsti dalla legge numero 211 in ragione di miliardi 36; rimborsi per anticipazioni Cassa depositi e prestiti e per disavanzo gestione in ragione di lire 614 milioni.

Questo significa che il disavanzo dell'Azienda ferroviaria non viene coperto, ripeto, con un rimborso fatto *ad hoc*, pure essendoci nel bilancio un capitolo « per memoria », ma con l'invito che si fa all'Azienda di chiedere anticipazioni alla Cassa depositi e prestiti oppure di emettere obbligazioni (obbligazioni, da notare, in materia di disavanzo).

È da notare inoltre, a proposito del rimborso delle quote capitale di prestiti per impianti e investimenti, che l'Azienda ferroviaria si fa rimborsare le quote capitale non solo degli impianti fissi ma anche del materiale rotabile. Quindi, mentre in sede di CEE accettiamo il principio di imputare i costi delle infrastrutture agli utenti, nella nostra politica dei trasporti, invece, le spese di investimento per le infrastrutture dei servizi di trasporto vengono rimborsate dal Tesoro.

Se tuttavia volessimo — questo lo dico per diminuire un po' il pessimismo sul disavanzo di gestione — correggere il disavanzo, con l'integrazione di 59 miliardi, tenendo presente però che nelle spese si prevedono delle somme per coprire i disavanzi mediante quote interessi e quote capitale, potremmo ridurre il disavanzo ad una quota inferiore.

In verità, per avere l'esatta situazione del disavanzo dovremmo, partendo dalla cifra di 317 miliardi e 34 milioni, togliendo il rimborso già autorizzato di 59 miliardi, scendere a 250 miliardi. Se poi togliamo i 48 miliardi che paga l'Azienda ferroviaria ai fini del disavanzo di gestione, potremmo indubbiamente abbassare la quota del disavanzo; senonchè, questo non è ammesso per il modo con cui il disavanzo è costituito nel bilancio dell'Azienda.

Passiamo ora brevemente al piano decennale di ammodernamento delle ferrovie (legge 27 aprile 1962, n. 211) che ha previsto, come è noto, un impegno di spesa di 1500 miliardi di lire.

Al 1° gennaio 1966, la situazione era la seguente: su una spesa autorizzata di 800 miliardi di lire, risultavano progetti approvati per un importo di circa 681 miliardi, per una quota appaltabile di 510 miliardi (63,75

per cento) ed una quota effettivamente appaltata di circa 357 miliardi (70 per cento della precedente cifra); i lavori e le forniture eseguite ammontavano a circa 311 milioni.

Nella relazione si legge che, per portare a termine il primo quinquennio di detto piano sono necessari 200 miliardi, per far fronte alla revisione dei prezzi; per la stessa ragione, la seconda « fase » del piano deve essere rivalutata di 700 miliardi.

Comunque, il programma economico nazionale ha prospettato un riesame del problema per cui si è studiato un impiego di risorse, nel periodo 1966-70, di 1.330 miliardi, di cui: 441 miliardi già finanziati con la legge n. 211 e 889 miliardi da finanziare.

L'osservazione finale è la seguente: siccome la legge n. 211 aveva previsto lo stanziamento di 1.500 miliardi in dieci anni, dal 1962-63 al 1971-72, si può dire che questo aggiornamento eseguito in conseguenza della Programmazione economica non è che aumenti di molto i finanziamenti precedenti, tenendo presente l'aumento dei prezzi in materia e la revisione di questo piano che si è dovuta effettuare in ragione della maggiore spesa.

Circa le direttive di massima, la relazione che accompagna il disegno di legge relativo alla tabella 9 dà i seguenti elementi:

per traffico merci si prevedono nel 1967 tonnellate-chilometri 16 miliardi e 500 milioni: un notevole aumento rispetto al 1966, ma siccome questo documento è stato presentato molto tempo fa ed ora abbiamo i dati aggiornati del 1966, è da ritenersi che la previsione per il 1967 sia un po' ottimistica. Per quanto concerne, invece, i traffici viaggiatori la previsione di 28-29 miliardi può essere giudicata abbastanza esatta.

Vengo ora alla seconda parte, cioè quella conclusiva, della mia relazione. Il tempo non mi permette di toccare la questione della politica che l'Italia svolge a proposito degli impegni che abbiamo con la CEE. Dirò soltanto che nel piano di sviluppo economico, capitolo « Trasporti », si rileva come in questo settore andiamo a rilento e diventi quasi impossibile creare la cosiddetta politica comune dei trasporti ai sensi dell'articolo 74 del trattato. Mi rendo conto delle notevoli difficoltà che si incontrano per le enormi differenze che vi sono tra uno Stato e l'altro in materia di trasporti. Dopo avere marciato con la proposta del sistema a « forcella » in materia di prezzi, voluta dalle ferrovie per ovvie ragioni, non voluta invece da altri, specie dalla navigazione interna, si è ripiegato nell'ultima riunione del 1966, alla quale ha partecipato il Ministro, su altre questioni che riguardano il problema della regolamentazione del mercato dei trasporti. Voglio augurarmi che tutto questo lavoro possa portare a qualche buon risultato che non sia solo quello dell'armonizzazione di norme, a proposito del passaggio di confine o in materia di prezzi oppure in materia di tasse automobilistiche od altro; ma che si arrivi ad una comune politica dei trasporti in virtù di un vero e proprio coordinamento.

Il Piano quinquennale, nell'ultima versione approvata dalla Camera — quindi è un testo che praticamente ha la sua importanza —, dà come impiego sociale del reddito una somma totale di 4.435 miliardi. Debbo dire che, in relazione al passato, l'impegno assunto dallo Stato italiano in questo settore è notevole, anche se non corrisponderà a tutte le richieste, in modo particolare a quelle del settore autostradale, dove quello che si è detto non risponde alla realtà di tutte le concessioni finora date.

Non entro nella valutazione specifica di questo documento, perchè avremo modo di esaminarlo a suo tempo e concludo ponendo alla Commissione e al Ministro alcuni quesiti.

Qual'è il fine che si propone una politica dei trasporti? La risposta è molto semplice perchè tutti risponderanno dicendo che il fine è quello di raggiungere il massimo utile sociale al minor costo possibile. Quando si tratta però di stabilire in che modo questo fine è raggiungibile troviamo una diversità di pareri. A mio giudizio, tuttavia, l'approfondimento di questo problema è fondamentale se vogliamo effettuare nel nostro Paese una politica dei trasporti coordinata ed organica, che non sia solo una somma di esigenze e di proposte che perseguono soltanto lo scopo a seconda delle persone che possono esercitare una certa pressione.

Quando si dice, per esempio, strade, ferrovie, navigazione, ci riferiamo a trasporti di superfice. Ripeto che su questo punto è mancata purtroppo, e sarà difficile crearla, una correlazione stretta tra le spese per ammodernamento, sistemazione di infrastrutture e interventi, per esempio, nel campo della produzione automobilistica.

Il caso italiano è sintomatico rispetto a quelli degli altri Paesi della CEE dove purtroppo noi siamo andati a sostenere — l'ho detto anche in Aula qualche anno fa — delle tesi che sono contraddittorie con la politica che in effetti conduciamo, per esempio, col piano quinquennale. In sede di CEE si sta studiando, per esempio, come calcolare i costi delle infrastrutture e, se sono bene informato, ancora non è stata trovata la strada giusta. Ora, anche se fosse possibile arrivare a calcolare i costi delle infrastrutture, mi domando: come è possibile imputare esattamente all'utente, specie a quello della strada, tali costi? Se ciò fosse realizzabile e lo si dovesse fare, non avrebbe più senso la spesa sotto forma di impieghi sociali del reddito. Non stiamo facendo, infatti, un'autostrada senza pedaggio, ai fini del superamento di certi squilibri, con ciò togliendo all'utente l'obbligo di rifondere i costi delle infrastrutture? Qui bisogna essere chiari e precisi: se seguiamo il principio che i costi delle infrastrutture sono a carico della collettività, non possiamo accettare il criterio adottato in sede di CEE di imputare i costi delle infrastrutture agli utenti.

Un'ultima osservazione che vorrei fare è la seguente: è indifferente — mi chiedo — per una politica dei trasporti nel nostro Paese avere una distribuzione di competenze ministeriali qual'è oggi? A me sembra che una cattiva, irrazionale distribuzione in questo senso sia un grave ostacolo. Purtroppo, nel nostro Paese esiste oggi questa situazione; per le infrastrutture nel campo delle strade abbiamo il Ministero dei lavori pubblici, ANAS, Enti locali e concessionari delle autostrade; nel campo della navigazione interna, il Ministero dei lavori pubblici; nel campo dei trasporti marittimi, il Ministero della marina mercantile; nel campo degli aeroporti e della navigazione civile, il Ministero dei lavori pubblici. Nel campo dell'esercizio delle strade, abbiamo il Ministero dei trasporti; nel campo della navigazione interna, il Ministero dei trasporti; nel campo dei trasporti marittimi, la Marina mercantile; nel campo dell'aviazione civile, il Ministero dei trasporti. Abbiamo, in sostanza, tre Ministeri: lavori pubblici, trasporti e marina mercantile. Ora, questa distribuzione di competenze fa sì che il grave problema del coordinamento degli investimenti non possa trovare, allo stato attuale, una soluzione; tanto vero che quando l'ufficio del programma preparò il capitolo sui trasporti, chiedendo il materiale a questo Ministero non fece altro che raccogliere delle proposte isolate senza che prima pervenisse al Ministero del bilancio una proposta insieme concordata di politica dei trasporti. E la politica dei trasporti, per quanto attiene il famoso piano quinquennale, l'ha dovuta fare l'ufficio del programma del Ministero del bilancio.

In Francia la politica dei trasporti la svolge un solo Ministero; lo stesso dicasi per la Germania, l'Olanda e il Belgio. Voglio augurarmi, anche in relazione a ciò che si predispone, che lo stesso Ministero possa risolvere il particolare problema della organizzazione delle competenze ministeriali in materia di trasporti. Detto ciò, spero che la Commissione dia parere favorevole al bilancio in esame.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Lombardi per la sua ampia e brillante relazione.

I N D E L L I . Vorrei fare alcune considerazioni e porre dei quesiti. Desidero, innanzitutto, conoscere il pensiero del signor Ministro circa la ventilata soppressione di alcune linee deficitarie; ogni giorno vengono presentate su questo tema interrogazioni e interpellanze, ma le risposte che vengono fornite non sono confortevoli. Sento parlare della linea Avellino-Rocchetta S. Antonio: questa, non solo è l'unica linea che ci mette in comunicazione con le Puglie, ma è assolutamente indispensabile per tutti i comuni dell'Irpinia che non hanno una rete viaria efficiente per accedere ai capoluoghi, per cui

il mezzo ferroviario è quello più economico. C'è poi la linea S. Severino-Salerno-Lagonegro: anch'essa molto importante, che influisce sullo sviluppo industriale della valle del Sarno.

Un altro problema che desidero sottolineare è quello degli aeroporti. Giorni or sono, a Sorrento, si è svolto il convegno sullo sviluppo economico della Regione campana e si è parlato degli aeroporti. È necessario non solo incrementare il numero degli aeroporti esistenti in Campania, ma anche renderli efficienti sia per il traffico turistico che per quello commerciale. A parte ciò, occorre mettere allo studio un sistema di servizi aerei per gli ospedali, al fine di potere assicurare un intervento tempestivo quando vi siano ammalati gravi che debbono essere subito ricoverati. Occorrerebbe, in sostanza, che ciascun ospedale disponesse di due piccoli aerei che possano decollare su 70 metri di pista ed io penso che sia necessario fornire tutti gli ospedali di una pista di atterraggio.

D E U N T E R R I C H T E R . Non si può fare, però, la pista dinanzi alla casa dell'ammalato!

I N D E L L I . Ma si può fare davanti all'ospedale. È un problema che sento come medico perchè ho visto e vedo continuamente quanti pazienti perdono la vita in quanto manca appunto la possibilità di un ricovero immediato.

Un'altra questione è quella dei carri frigoriferi. Il Ministero dei trasporti ha fatto molto in questo campo perchè da 6.000 carri frigoriferi siamo arrivati a 17.000; ma il numero è ancora insufficiente per far fronte alla concorrenza con i mercati stranieri. Bisogna quindi incrementare il parco carri frigoriferi, soprattutto di quelli del tipo gigante.

Vorrei poi conoscere il pensiero del Ministro circa il passaggio al compartimento di Napoli di tutti i paesi dislocati a sud di Battipaglia, da S. Nicola a Narco a Sapri. Si tratta di 17 comuni per i quali tutte le competenze appartengono al compartimento di Reggio Calabria, per cui ogni cittadino di quelle zone deve fare quasi 400 chilometri per discutere e risolvere i propri problemi.

L'anno scorso mi si disse che bisognava aspettare il completamento del secondo binario fino a Sapri per riprendere la questione. Il secondo binario è stato già completato; ho scritto una lettera al Ministro, ma vorrei sapere il suo pensiero in ordine a questo problema.

F E R R A R I G I A C O M O . Prima di entrare nell'argomento desidero dare atto al relatore di avere impostato in un modo nuovo e più consono alle esigenze moderne i problemi del bilancio dei trasporti; in modo particolare, desidero ringraziarlo per avere richiamato argomenti che da parecchio tempo qui qualcuno di noi ha cercato di fare intendere.

Sarò schematico anche perchè mi riservo di intervenire in Aula e vorrei che quello che sto per dire fosse soprattutto assunto con questo significato: di richiesta di informazioni al Ministro e di domande rivolte al Ministro stesso. A seconda delle risposte che il Ministro avrà la cortesia di darmi, io evidentemente deciderò — o decideranno i miei colleghi di Gruppo — se interloquire o meno successivamente in Assemblea.

Ritengo necessaria una premessa. È forse maturata finalmente nel Paese la consapevolezza dell'importanza del problema dei trasporti: molto in ritardo, purtroppo, ma meglio tardi che mai e spero con quel senso di responsabilità che finora è mancato e che le conclusioni del nostro relatore mettono in rilievo.

Che cosa ci porta di nuovo il bilancio 1967? Ce lo dirà il signor Ministro; io non sono riuscito, in verità, a trovare nulla di nuovo. Esaminiamo il delicato problema delle ferrovie concesse: lo Stato paga per sovvenzioni e sussidi integrativi 32 miliardi e 724 milioni, ossia 8 miliardi e 100 milioni in più del 1966. Si tratta, evidentemente, in gran parte, di rivalutazione e quindi di aggiornamento. La cifra non ci interessa e non ci sorprende; c'interessa soprattutto il fatto che le concesse restano ancora, come per il passato, in regime di gestione privata, con

l'intervento finanziario dello Stato. I servizi vanno male; non c'è un servizio in gestione privata che vada bene. Non so come proceda adesso l'esercizio della linea calabro-lucana, ma mi dicono che va meglio.

G E N C O . Va perfettamente come prima!

F E R R A R I G I A C O M O . Oramai, comunque, è una gestione dello Stato; ho conferito con un funzionario di altissimo valore che presiede a questo servizio e ho sentito che le cose effettivamente vanno meglio.

Le popolazioni servite si lamentano dovunque; i dipendenti delle aziende si agitano perchè non soddisfatti. Avremo in mano tra non molti anni un pugno di rottami, di cose inservibili e restiamo inchiodati ad un sistema che poteva essere giustificato e ritenuto valido 50 anni fa, ma che oggi è un anacronismo. Sforniamo ogni anno a ripetizione leggi e leggine sempre accompagnate da oneri nuovi e non diamo mai una soluzione: il problema rimane aperto in tutta la sua gravità di disagio e di carenza. Quali idee vi sono in proposito? È questa la richiesta di informazioni che rivolgo al signor Ministro.

Noi abbiamo chiesto da molti anni, e chiediamo sempre, non un colpo di bacchetta magica, ma un programma, un piano graduale e progressivo che si avvalga delle scadenze e dei riscatti — dove non vi è altra soluzione —, tenendo presenti gli enti locali interessati, e che, comunque, porti l'argomento sul piano delle necessità primarie con criteri di priorità e con suffragio di basi finanziarie ponderate e realistiche. Nulla, quindi, di improvvisato e di fantasioso, nel nostro pensiero, ma realizzazione seria, ponderata, progressiva e concreta i cui benefici andranno riscontrati e valutati in prospettiva.

Che cosa è detto nella nota preliminare del bilancio? Ecco qui il punto: « L'Amministrazione provvederà principalmente a garantire il mantenimento in esercizio delle linee che rispondono a reali esigenze di traffico. Inoltre, nei limiti delle possibilità, curerà la prosecuzione dei lavori per completamenti e riparazioni di alcune linee ».

Nella risposta alla X Commissione della Camera — se bene ho rilevato attraverso i resoconti sommari — mi pare che il Ministro abbia detto che il problema delle concesse come quello delle autolinee si trova all'esame del Ministero; anzi in realtà mi pare che abbia detto « all'esame attento e diligente del Ministero ». In altre parole, fino ad oggi abbiamo la conservazione delle linee necessarie, ma nessun cambiamento di impostazione.

Esame del traffico e... taglio dei rami secchi. Qui tutto bene. Come sarà il giudizio sul traffico e l'importanza del trasporto lo sentiranno — ahimè! — le popolazioni interessate. Ho l'impressione che tutto sia riportato ad un semplice esame aziendale, e qui sta l'errore a mio avviso che potrebbe viziare e tradire il nostro lavoro e la nostra economia. Ancora una volta sento il dovere di invitare il Governo a volere precisare il suo pensiero, riservandomi di portare l'argomento in Assemblea. Vorrei qui pregare il Ministro di volerci fornire uno specchio di tutte le concessioni esistenti oggi con l'indicazione precisa degli atti concessivi, dei chilometri, delle date di scadenza e di quanto altro può essere utile. In particolare desidererei notizie sul gruppo delle calabro-lucane. Credo che il Commissario governativo, l'illustre professor Armini, abbia persentato delle proposte. Sarebbe opportuno che noi le conoscessimo senza indugio anche e soprattutto perchè desideriamo portare un nostro contributo alla soluzione di tanto importante problema, conoscendo le necessità di quelle laboriose popolazioni della Calabria e della Lucania.

Su una particolare situazione da me ben conosciuta, che potrebbe sembrare di interesse locale ma che invece è veramente di interesse nazionale, desidero richiamare l'attenzione del Ministro, e cioè: « l'assorbimento nella rete dello Stato della ferrovia Parma-Suzzara ». È la quarta volta che lo faccio in sede di discussione di bilancio, presentando ancora quest'anno un ordine del giorno che mi auguro possa venire accolto.

E passo alle municipalizzate. Anche su questo argomento ho cercato invano un riferimento nel bilancio. Abbiamo ormai raggiunto punte di esasperazione. Miglioramen-

ti e intensificazioni dovranno essere ancora compiuti senza soggiacere alla convenienza finanziaria o economica e agli imperativi di bilancio. Del resto, il progresso della tecnica e dei rapporti sociali non può essere assolutamente contenuto. Tutte le leggi sono state matrigne nei confronti delle aziende municipalizzate, sia per quanto concerne i danni di guerra, che le sovvenzioni e i contributi. Oggi che il trasporto urbano, specie nelle grandi città, ha raggiunto aspetti veramente impressionanti, bisogna trovare una soluzione a questo problema. Porterò come esempio la mia città: Parma.

La città di Parma ha circa 160 mila abitanti; servizio di filobus e di autobus: lunghezza complessiva d'esercizio delle linee, chilometri 110; chilometri-vettura percorsi nel 1966 2.292.625. Perdita d'esercizio: 1955, lire 68.075.199; 1965, lire 492.802.000; 1966, lire 517.898.000; 1967, (previste) lire 543.200.000. Posso assicurare il signor Ministro e i colleghi che la gestione è condotta con serietà e competenza. Camminiamo con un crescendo veramente impressionante. Le altre città credo che non stiano meglio della mia.

Autolinee. E' un settore in cui imperano confusione, passività, richiesta di contributi, agitazioni degli utenti e dei dipendenti. Reti non razionali, doppioni e lacune, orari senza regolarità, mancanza di coordinamento: insomma, abbiamo un disservizio, che veramente è impressionante. Il nostro lamento si fa sentire da anni. Da tempo è stato promesso un disegno di legge riguardante le autolinee. Ormai il quadro non può più ignorare la trama organizzativa del Paese basata sugli enti locali e su associazioni qualificate.

La nota preliminare del bilancio dice in proposito: « Per quanto concerne gli autoservizi di linea, settore importante nel mercato dei trasporti, il disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile prevede una delega al Governo per il riordinamento del settore stesso ».

Il Governo, dunque, ha avvertito l'importanza del problema e lo ha riportato nel disegno di legge n. 3416 presentato alla Camera. Gliene diamo atto e ci prepariamo a dare il nostro contributo in sede di discussione di quel progetto. Per ora ne sollecitiamo l'esame all'altro ramo del Parlamento e prego il Ministro di farsi interprete di questo nostro desiderio e di insistere perchè la discussione venga svolta al più presto.

Nell'occasione vorrei ringraziare i ministri Jervolino e Scalfaro per l'aiuto concreto dato all'Amministrazione della mia provincia nella soluzione del problema delle autolinee. È un atto molto importante compiuto da noi, che può aprire finalmente una nuova strada auspicata da anni e sulla quale bisognerà, prima o poi, portarci tutti. Spero fermamente che verranno superate le difficoltà poste dal Ministero dell'interno e che il lavoro già avviato arrivi a conclusione. Rinnovo il mio ringraziamento al ministro Scalfaro per il contributo dato a questo riguardo con apertura di idee e dirò anche con comprensione molto cortese e consapevole dei bisogni e dei desideri delle cittadinanze interessate.

A questo punto vorrei pregare il ministro Scalfaro di darmi due informazioni. Si dice — in ambienti non ufficiali, ma la notizia trova dei riscontri validi — che su iniziativa sua, signor Ministro, — e questo mi fa molto piacere — siano state nominate due Commissioni: una Commissione Trasporti-Tesoro per esaminare a fondo il problema delle concesse a proporre un piano di riordinamento generale, la quale pare che abbia presentato le sue conclusioni nel dicembre del 1966; una Commissione Trasporti-Interni per esaminare il problema delle municipalizzate e delle autolinee.

Sul lavoro delle due Commissioni, e sulle conclusioni da esse presentate, silenzio assoluto; nessuno ne sa niente. Si parla di difficoltà poste dall'Interno e dal Tesoro, di operazioni ancora ferme a livello dei funzionari e non si dice nulla di più.

Il dilemma sarebbe questo: o sovvenzionare le aziende (e se non lo faremo, un giorno non lontano le troveremo tutte a terra), oppure pubblicizzare i trasporti con tutti i provvedimenti adeguati.

Mi riporto alle conclusioni dell'onorevole relatore che, su questo punto, mi pare sia stato chiarissimo e vorrei chiedere all'onorevole Ministro di informarci in merito a tutto l'argomento, che è talmente importante che non può più rimanere nella cerchia dei

funzionari dei Ministeri. Deve essere portato in sede politica, perchè solo in tal modo il problema potrà arrivare ad una logica conclusione.

E vengo alle Ferrovie dello Stato. Il disavanzo per il 1967, se non sbaglio, è previsto in lire 317 miliardi e 34 milioni; circa 95 miliardi in più del 1966.

Con la legge che è stata approvata e che il senatore Lombardi ha citato, riguardante le attività extra aziendali, questo disavanzo si porterebbe da 317 a 258 miliardi con un aumento di circa 36 miliardi sul 1966.

La prima considerazione che mi viene istintiva è questa: credo che la consistenza degli oneri extra aziendali sia ben più grave e lei, signor Ministro, ci deve dare notizie al riguardo.

Le riflessioni che ci suggeriscono le cifre sono molte e noi le andiamo facendo da anni, non solo da oggi. Oggi ci troviamo dinanzi a disegni di legge specifici (3415, 3416 e 3418) presentati nell'altro ramo del Parlamento. E' ovvio che anche noi dovremo discutere tali provvedimenti ed allora affronteremo il problema a fondo e nella sua pienezza mettendo sul tappeto tutto il lungo capitolo « rotaia, strada, acqua, aria, Consiglio superiore, coordinamento », richiamando quanto già detto e aggiungendo quanto di nuovo si dovrà dire.

Nel 1948, senatore Lombardi, lanciai l'idea del Consiglio superiore dei trasporti in modo, direi, invocativo e l'idea venne raccolta dal senatore Jervolino il quale aveva anche lui già pensato a questa istituzione. Sapere oggi che ciò si sta proponendo mi riempie di gioia: vuol dire che il senatore Jervolino ed io non eravamo voci clamanti nel deserto.

Si tratterà di una realizzazione che potrà più o meno essere approvata da altri gruppi politici, ma il fatto importante è che il problema sia stato posto.

Il Consiglio superiore dei trasporti consentirà il coordinamento non solo di tutto questo settore, ma anche con gli altri settori attinenti ai trasporti, e di questo mi pare che il relatore abbia già parlato.

Noi discuteremo dunque tutti questi vasti problemi quando esamineremo le leggi sopra citate, ma alcune cose bisogna dirle oggi, subito, avendo sott'occhio il bilancio 1967.

Nelle spese per il personale c'è da notare una diminuzione di circa cinque miliardi e, malgrado l'aumento della contingenza, la Azienda segnala nel 1966 un calo di 4.662 unità. Nel 1967 è prevista un'ulteriore diminuzione di 3.000 unità.

Il problema del numero del personale, onorevole Ministro, pareva oramai sepolto per sempre; ne aveva fatto un accenno, quasi timido, il senatore de Unterrichter in una sua relazione, ma poi non se ne parlò più. Anzi, erano stati predisposti, e forse anche banditi, alcuni concorsi che potremmo definire a carattere « riempitivo » per colmare le lacune. Invece, il problema riappare in pieno con la presentazione di progetti di legge e, più ancora, con la propaganda che si diffonde.

Ciò accade mentre ci sono stazioni dove non è più possibile garantire il servizio. Nel compartimento di Milano, ad esempio, vengono denunciate 637 unità in meno del fabbisogno; a fine di gennaio di questo anno avevamo, sempre nel compartimento di Milano, il 68 per cento di congedi del 1966 non concessi; 4.312 riposi settimanali arretrati; 2.632 riposi settimanali pagati come straordinari.

Si tratta di una questione della quale prego il Ministro di prendere nota.

Abbiamo un aumento di 16 miliardi di lire per la manutenzione, ma oltre un miliardo di questi 16 si riferisce a maggiori oneri di lavorazione. Pertanto, l'aumento effettivo della spesa per la manutenzione è di lire 15 miliardi: poco, pochissimo. Non so quale sia stato il giudizio del Consiglio di amministrazione, ma è chiaro che manteniamo in difficoltà l'efficienza del Piano decennale se consideriamo le carenze, che, in questi ultimi lustri, ci sono state a riguardo della manutenzione.

Vorrei ora porre al ministro Scalfaro alcune domande precise; le risposte che avrò mi consiglieranno se intervenire o meno in Assemblea.

Prima domanda. Come è il rimborso da parte del Tesoro delle quote di capitale comprese nelle annualità di ammortamento

dei prestiti contratti per la ricostruzione, dei mutui contratti e da contrarre per gli investimenti patrimoniali, delle anticipazioni concesse dalla Cassa depositi e prestiti a copertura dei disavanzi di gestione per il 1963-64 e per il secondo semestre 1964?

A proposito della Cassa depositi e prestiti, avrei parecchio da argomentare, ma questa non è la sede; ne riparleremo quando la questione tornerà in modo specifico al nostro esame.

Seconda domanda. Riappare qua e là con insistenza la voce « ritocco alle tariffe ». I documenti presentati mettono in evidenza questa voce e danno ad essa concretezza. Che cosa si prepara? Vi sono intenzioni? Che cosa ne pensa il signor Ministro?

Terza domanda. Desidererei avere una situazione aggiornata al 31 dicembre 1966 dell'importo delle forniture e dei lavori eseguiti sul piano quinquennale (con approssimazione, si intende).

L'allegato al bilancio dà le risultanze al 31 dicembre 1965. Chiedo quali siano le previsioni di tempo pel completamento del piano quinquennale (se non erro, il quinquennio scade il 30 giugno 1967).

La questione è stata chiarita, ma non a sufficienza per noi, dal senatore Lombardi; per quanto riguarda le ferrovie: è stato provveduto concretamente all' integrazione dei fondi, circa 200 miliardi, per affrontare i maggiori costi determinati dalle variazioni di mercato?

Quali effetti si avranno sui tempi di esecuzione?

Il Presidente Garlato mi deve dar atto che, fin dal primo anno di questa legislatura, noi abbiamo sempre detto: d'accordo sul Piano, ma nulla vi è di fermo, meno che mai in questo campo. Pertanto, avete pensato, come ho detto prima, ai tempi di esecuzione e alle variazioni dei costi? Come spiegate la diminuzione di 90 miliardi per l'esecuzione del Piano decennale?

Io ho messo in evidenza negli anni precedenti la necessità di potenziare il piano e, in particolare, il primo quinquennio, ed ho fatto un preciso richiamo alle disponibilità dubbie dei finanziamenti. Ora, il Ministro, alla Camera, ha detto: « ..si tratta del reperimento del finanziamento per il quale sono in corso trattative con il Tesoro ».

Dunque, il mio allarme era giustificato.

Sappiamo che, in questo campo, non ci sono solo le responsabilità del Ministro dei trasporti ma anche e soprattutto quelle dei titolari di altri dicasteri. Il congegno dimostra che le difficoltà sono molto gravi e più numerose di quelle che, in partenza, apparivano.

I giornali hanno parlato, in questi giorni, di agitazioni operaie in Calabria, appoggiate da tutte le autorità locali, per la mancanza di lavoro negli stabilimenti OMECA e altri, dove stanno per esaurirsi le commesse delle Ferrovie dello Stato. Debbo ricordare che in un tempo non lontano si parlò d'incapacità di assorbimento delle commesse da parte delle officine del Meridione, tanto che io nell'ultima discussione del bilancio dissi: se sussiste questa incapacità, perché rinviare la conclusione del piano quinquennale, con tutti i riflessi che si avranno nell'economia del Paese? Diamo il lavoro al Nord, poi compenseremo il Sud con altro lavoro. Sarebbe ridicolo — così dicevo — se ci fermassimo di fronte ad una incapacità di assorbimento delle officine meridionali. Il concetto era questo, ma non fu accolto: adesso si fanno scioperi e proteste perchè mancano le commesse.

Altre domande. Cosa significa l'iscrizione nel capitolo 607 delle annualità in conto capitale, per l'ammortamento dei prestiti contratti per la copertura dei disavanzi di gestione degli esercizi 1966 e 1967? Perchè non sono ancora utilizzati i 5 miliardi riservati all'aumento delle partecipazioni azionarie dell'Azienda in servizi automobilistici? L'importo è modestissimo, non lo citerei se non avessi il timore che vuole forse significare un orientamento e una volontà nei confronti dei servizi pubblici. Ora, perchè tenere fermi questi 5 miliardi quando si sa che già in servizi sostitutivi a « rami secchi » è subentrato l'I.N.T.?

Sui cosiddetti « rami secchi » è ripresa una polemica nel Paese e, più ancora, una esplosione di preoccupazioni dal Nord alle Isole. Ogni settimana i giornali individuano nuovi tronchi da tagliare. I documenti del

« Comitato Nenni » hanno precisato una posizione e i disegni di legge presentati lasciano intendere che questa verrà assunta. Noi abbiamo già illustrato il nostro pensiero — del resto credo che non si allontani molto da quello del relatore — con chiarezza e lo ribadiremo nella prossima discussione che ci auguriamo prossima. Una voce recente — non so se ultima perchè, come dicevo, tutti i giorni se ne parla — riguarda il tronco Parma-Brescia. Ho presentato una interrogazione e mi hanno detto che lei, signor Ministro, ha già risposto; in effetti lei è stato molto sollecito ed io arrivo un po' in ritardo. Comunque, a prescindere dall'interrogazione, chiedo al signor Ministro se vi sono precise intenzioni in questo campo. Non penso che ci si voglia fare trovare di fronte a fatti compiuti, come è avvenuto per casi analoghi, per esempio per il rinnovo e il prolungamento della concessione della ferrovia Parma-Suzzara: nessun paese, nè Parma nè Cremona, nè Mantova, ne sapeva niente; si sono trovati improvvisamente, tutti, di fronte alla proroga della concessione.

Un argomento sempre gravissimo, purtroppo, illustrato ancora con eloquenza tragica, è quello dei passaggi a livello. Nell'allegato 3 trovo elencati 30 miliardi di investimento; desidererei, signor Ministro, una maggiore illustrazione.

Rimane il problema del personale. Abbiamo agitazioni a ritmo crescente e sempre più ravvicinato; insoddisfazioni diffuse dentro e fuori l'ambiente interessato. La popolazione ha l'impressione che noi qui usiamo linguaggi diversi. È inaccettabile l'affermazione di difficoltà di bilancio e di rinvii a soluzioni di più ampi settori, sia pure per ragioni di coordinamento. Bisogna affrontare e risolvere; il tempo potrà poi dirci come correggere e migliorare.

Vorrei pregare il signor Ministro di dirci qualcosa su certo problema, il quale ha assunto carattere di estrema urgenza e delicatezza: la « schedatura ». È grave, estremamente grave, questo intervento, inaccettabile sempre, oggi più che mai. Qui mi pare di ritornare veramente al periodo fascista. Ricordo la impressione che riportai allorchè, in occasione di un concorso bandito dall'Amministrazione ferroviaria, dopo 15-20 giorni mi sono giunti dei moduli — come quelli usati durante il regime fascista — dove era richiesto quale fosse il pensiero politico dei partecipanti. Fu una cosa che scandalizzò me, Jervolino e tutti noi. Ricordo che quando sono stato alla Prefettura di Parma, ho preso in consegna tutti gli uffici, mi sono messo al lavoro e soltanto dopo tre mesi mi sono accorto che c'era ai miei piedi uno stemma col fascio littorio del diametro di un metro circa. Questo, per dire che non diamo la colpa al Ministro, però avvertiamo che è opportuno adottare urgenti provvedimenti.

Ho presentato una interpellanza firmata da molti del mio Gruppo; verrà discussa, ma desidero fin da adesso essere tranquillizzato. Attendiamo, signor Ministro, una sua parola precisa che tagli definitivamente la questione: con la immediata cancellazione delle schedature; col reintegro degli schedati ad ogni effetto (morale, economico e di carriera); con la individuazione dei responsabili e con provvedimenti adeguati.

Come ho già detto, volevo fare più che altro delle domande, delle richieste di informazioni al Ministro; in base alle risposte che avrò deciderò se intervenire o meno — o lo farà altri per me — in Assemblea.

Aggiungo un invito personale al Governo — e credo che tutti siano d'accordo — di non dimenticare i problemi della navigazione interna e di assumere al riguardo iniziative adeguate. I lavori sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, però il Ministero dei trasporti può fare qualcosa: esaminare i problemi e trovare un coordinamento, altrimenti ci troveremo domani di fronte a situazioni che impediranno uno sviluppo razionale e completo di questa nuova via di comunicazione. Abbiamo avuto dei convegni, uno l'anno scorso nella mia città, un altro, più tardi, nella provincia di Cremona: i Ministeri erano assenti. Questo è un errore: dovete intervenire, suggerire, portare almeno un contributo di preparazione e incitamento. Sarà una cosa di cui noi risentiremo i benefici immediatamente e in maniera veramente notevole.

M U R G I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento ha per oggetto, in gran parte, gli argomenti trattati dal senatore Ferrari, ed in particolare quelli relativi alle ferrovie concesse ed ai sussidi integrativi. Ma io devo anche svolgere un compito più specifico e porre precise domande — e nelle mie domande c'è senza dubbio una critica, ma non così accesa, non così battagliera come quella del collega Ferrari — perchè è mio dovere come senatore di Roma e perchè corrisponde ad un preciso impegno che i parlamentari del Lazio si sono assunti, nel corso di alcune riunioni tenutesi in Campidoglio, al fine di sollecitare decisivi interventi per la soluzione del problema della metropolitana della Capitale.

Per quanto concerne le ferrovie concesse, esiste evidentemente un grosso problema. Tutti ci rendiamo conto che così come vanno oggi le cose non è possibile continuare e che di questo passo le difficoltà, anzichè risolversi, si andranno sempre di più aggravando. Un problema già gravissimo è quello dei rami secchi — talvolta però, tagliando i rami secchi, si può anche tagliare qualche germoglio nascosto che potrebbe dare altri rami! Ma è un problema tecnico che ha bisogno di uno studio approfondito e non può essere risolto in questa sede.

L'onorevole Ministro certamente avrà seguito il convegno organizzato dal Circolo italiano degli ingegneri ferroviari, tenutosi a Roma lo scorso gennaio, dove sono stati esaminati i problemi relativi a questa materia.

Non sarebbe il caso di pensare, per il rammodernamento delle ferrovie secondarie o concesse e per le metropolitane, come fu richiesto in quel convegno, ad una forma di finanziamento analoga a quella sperimentata per la costruzione delle autostrade? Si tenga presente che senza grandi investimenti produttivi il problema delle ferrovie secondarie e concesse o delle metropolitane non si risolverà mai.

Occorrono, infatti, nuovi impianti, nuove tecniche; è necessario ammodernare tutte le ferrovie; aumentarne, in una parola, la velocità commerciale in maniera che questa corrisponda all'attuale dinamica dei rapporti sociali ed economici e, quindi, consenta i più rapidi collegamenti.

Le ferrovie saranno così un'infrastruttura realmente rispondente alle esigenze della collettività operante.

Il disarmo delle ferrovie non deve avere, a mio parere, come presupposto e giustificazione, la semplice constatazione che queste ferrovie presentano una gestione gravemente deficitaria.

Si può, e si deve, effettuare tale disarmo soltanto se vi è la consapevole certezza che non è possibile e conveniente ammodernare gli impianti rivedendo i tracciati, riducendo i costi con un largo impiego dell'automazione e degli elettrocomandi.

Voglio con ciò sostenere che, forse, per alcuni di quei « rami secchi », il problema del loro mantenimento si pone in termini di ammodernamento degli impianti, abbandonando criteri di esercizio ormai superati e soprattutto abbandonando quella politica di interventi finanziari da parte dello Stato, e anche dei Comuni, che si fonda sul comodo sistema del ripiano dei bilanci a rendiconto. Perchè questa è la verità: si controllano i documenti giustificativi delle entrate e delle uscite e si corrisponde al concessionario, in presenza di *deficit*, la differenza per pareggiare il bilancio, senza preoccuparsi dei problemi tecnici di fondo e dell'avvenire delle aziende, legato a costose soluzioni tecnologiche.

Ma io mi domando se è opportuno ancora proseguire con questo sistema dei sussidi integrativi. Un sistema che i concessionari delle ferrovie hanno più volte dichiarato di non voler accettare perchè non risolve, come dicevo, il problema di fondo, che è anche quello di offrire un servizio migliore agli utenti e che è strettamente legato alla politica degli investimenti produttivi.

Fino a quando dovremo continuare con i sussidi integrativi che lasciano scontente molte aziende tra le quali, ad esempio, la STEFER il cui bilancio è ormai giunto ad un punto di estrema pesantezza?

Sono stato per sei anni Presidente di detta Società e, pertanto, conosco a sufficienza

dette questioni. Sono al corrente di tutte le pratiche e potrei perfino indicare il complicato *iter* burocratico da esse seguito e quali pratiche giacciono da moltissimi anni negli archivi ministeriali. Rammento le numerose domande riguardanti i diversi servizi gestiti dalla Società romana che non mi risulta siano state mai accolte o, se accolte, mai promosse alla fase esecutiva, perchè arenate allo stato di indagine o di studio.

Per tali servizi, con esclusione della metropolitana, della quale mi riprometto di parlare in seguito in modo particolare, solo nel 1959 lo Stato considerò l'opportunità di concedere un sussidio integrativo alla STEFER. Gli uffici burocratici presero in esame il periodo dal 1948 al 1957 e stabilirono di dare in acconto 2.425.000.000. Di tale somma stanziata sono stati conferiti solo 500.000.000 e poi non si è saputo più nulla. Fin dal 1952 sono scadute le sovvenzioni stanziate a favore della Roma-Lido. Ebbene, solo da un anno la burocrazia ha preso in esame il problema e lo sta studiando. Speriamo che non si arrivi alle calende greche.

Passiamo alla metropolitana di Roma Termini-EUR.

Lei, signor Ministro, non ha nessuna responsabilità nella vicenda; ho molta stima delle sue capacità ed ho in Lei la massima fiducia. Il mio discorso vuole soltanto essere illustrativo di taluni dati di fatto.

La gestione provvisoria della metropolitana da parte della STEFER, per legge, doveva avere la durata di tre anni. Entrata in esercizio il 15 febbraio 1955 la metropolitana, nel 1958, doveva essere affidata alla STEFER in gestione definitiva per conto ed in nome dello Stato. Ebbene, è avvenuto un fatto abnorme, per uno Stato di diritto: la STEFER ha gestito per otto anni, sempre in « via provvisoria », senza avere quindi nessun titolo giuridico, la metropolitana Termini-EUR. Inoltre, per questo servizio, assunto peraltro obbligatoriamente con conseguenti maggiori responsabilità per la grave irregolarità, non ha mai ricevuto una lira dallo Stato. Ritengo che in considerazione di ciò si sarebbe dovuto usare per lo meno nei confronti della metropolitana, e quindi anche della STEFER, Azienda del Comune di Roma, lo stesso trattamento adottato a favore della ferrovia calabro-lucana, i cui bilanci sono stati sempre regolarmente ripianati dallo Stato.

Ma c'è di più: con una legge approvata lo scorso anno è stata decisa per la linea metropolitana EUR-Termini, una sovvenzione di 1.800.000.000 di lire, ma nell'attuale bilancio vedo esposta solo una piccola somma, che ammonta alla cifra di 350.000.000.

Purtroppo, neppure il Comune di Roma può validamente intervenire per ripianare il disavanzo finanziario di questa Società, in quanto il Ministero dell'interno, non so se a ragione o a torto, interpretando un certo parere del Consiglio di Stato, ha comunicato al Comune stesso che non ha più titolo a provvedere al ripiano del disavanzo della STEFER, per cui l'Amministrazione comunale forse non potrà più fare ciò che intendeva fare e cioè un ulteriore sacrificio, stanziando nel suo bilancio una considerevole somma, ammontante a 2.500.000.000 di lire per l'ammodernamento della Società.

Cito questi dettagli perchè Lei, Signor Ministro, possa valutarli con il consueto scrupolo a tutti noto e consideri soprattutto quanti ritardi di ordine burocratico si siano frapposti in queste varie e stupefacenti vicende.

Tornando a trattare dei diversi aspetti del problema dei trasporti e del traffico di Roma, ritengo che esso debba essere affrontato, tenendo nel debito conto i dati forniti dalla esperienza.

Ho eseguito alcuni calcoli per rendermi conto di quanto hanno speso insieme lo Stato ed il Comune di Roma, attraverso i contributi, i sussidi integrativi, diretti a ripianare il disavanzo di bilancio delle due aziende di trasporto cittadino, STEFER ed ATAC, nel periodo che va dal 1948 al 1966. La cifra che ne risulta è semplicemente sbalorditiva: sono stati spesi, in questo periodo, ben lire 245.799.972.000,32. Di queste solo lire 11.805.000.000 sono state erogate dallo Stato, il resto è stato pagato dal Comune di Roma.

E questa cifra è destinata ad aumentare ogni anno gravando pesantemente sul *deficit* del Comune di Roma.

Mi pare si tratti di un dato interessante e, come ha già fatto il senatore Giacomo Ferrari, mi pare sia il caso di spezzare una lancia a favore delle Aziende municipalizzate, spesso a torto accusate di cattiva amministrazione, anche quando esse non sono responsabili in prima persona dell'andamento della loro stessa amministrazione.

Dico questo perchè la responsabilità dell'attuale situazione non è riconducibile nè al Comune di Roma nè alle sue Aziende di trasporto, come comunemente viene fatto, ma ha la sua causa determinante nella legge dello Stato e precisamente nel regio decreto 10 luglio 1925, n. 1306, facente riferimento al regio decreto 11 novembre 1923, n. 1695, che autorizzava le Società concessionarie di tramvie extraurbane e metropolitane ad emettere obbligazioni. L'articolo 1 del citato decreto-legge n. 1306, invece, escluse che il Comune di Roma possa emettere tali obbligazioni in quanto nel caso specifico lo Stato ritenne opportuno riservare a se stesso la concessione di linee metropolitane operanti nel territorio della Capitale.

Ma il Governo non ha ancora provveduto a realizzare una vera rete metropolitana, mentre oggi sempre più ci accorgiamo come, con l'aumento del traffico veicolare di superficie, il quale segue un indice di incremento che del resto era stato largamente previsto, l'unica soluzione possibile per risolvere efficacemente i problemi del trasporto pubblico cittadino sia legata alla realizzazione di una completa e funzionale rete metropolitana.

Nè il Comune di Roma, rimasto impedito dalla predetta legge, poteva agire di sua iniziativa — come ha fatto il Comune di Milano — e costruire una sua rete metropolitana. Se a suo tempo avesse potuto investire i 234 e rotti miliardi, spesi inutilmente per ripianare il *deficit* delle Aziende di trasporto, nella costruzione di linee metropolitane, il problema che oggi affligge la città di Roma e che ci sta conducendo ad una forma di paralisi progressiva sarebbe stato in gran parte risolto o per lo meno avviato a soluzione.

Che cosa ha determinato questa situazione?

In proposito vorrei citare alcuni dati che ritengo interessanti e che desidero sottoporre all'attenzione del Ministro.

Roma, per la mancanza di una sua rete metropolitana, è una città che annovera solo il 45 per cento di viaggiatori utenti dei mezzi pubblici e questa è una percentuale tra le più basse del mondo, ove si tengano presenti i dati relativi ad altre città. A Parigi, ad esempio, i mezzi pubblici trasportano l'87 per cento dei cittadini, a Stoccolma l'82 per cento, a Londra il 77 per cento, a Toronto il 73 per cento.

Milano, con la nuova metropolitana, ha visto aumentare gli utenti del pubblico trasporto del 30 per cento.

Un esperimento molto significativo, a Roma, si è avuto con la metropolitana dell'EUR, che era stata costruita soprattutto per una questione di prestigio internazionale in vista dell'esposizione universale del 1942. Tale rete metropolitana sta avviandosi (senza alcun intervento economico dello Stato) al pareggio del suo bilancio pur essendo l'ultima delle linee metropolitane che Roma avrebbe dovuto realizzare, se si fosse badato all'utile di gestione che dal suo esercizio si prevedeva di ricavare.

Dai 9 milioni di passeggeri trasportati nel primo anno di esercizio (1955-1956), si è ora passati al doppio, cioè ai 18 milioni. Tale lusinghiero risultato, per quella che doveva essere la metropolitana più antieconomica di Roma, può considerarsi molto soddisfacente ed estremamente significativo se si pensa alle pessimistiche previsioni che si erano fatte circa l'antieconomicità di detta linea.

Questo dimostra infatti che con la costruzione e l'esercizio di efficienti reti metropolitane per trasporto di masse, non solo si risolvono i problemi del traffico, ma si possono nello stesso tempo avviare a soluzione anche i problemi dei bilanci delle aziende di trasporto.

A questo punto vorrei fare una piccola cronistoria che ritengo utile sottoporre alla

cortese considerazione del Ministro Scalfaro, limitandola, però, all'epoca più recente, che inizia dal periodo del dopoguerra e precisamente dal 1944.

La metropolitana di Roma ha una storia che inizia da un tempo ormai remoto, risalendo il suo primo capitolo a circa 100 anni fa quando l'amministrazione cittadina era ancora condotta dal regime pontificio. E' una storia densa di progetti che hanno subìto nelle varie epoche una serie di varianti: dalla Stazione di S. Paolo a Piazza S. Giovanni, di qui, attraverso S. Lorenzo, fino a Monte Sacro, oppure da Termini per Via Quattro Fontane fino a S. Pietro; progetti che sembrano di oggi e che, invece, si sono ingialliti nei cassetti dei tavoli degli uffici burocratici, affossati da contrasti di interessi, da sterili divergenze di interpretazioni tecniche.

Ma torniamo a parlare della recente cronistoria. La realizzazione della rete metropolitana per la Capitale fu ripresa in esame vent'anni orsono, esattamente nel 1947. Era allora responsabile del Ministero competente l'onorevole Campilli, il quale nominò una apposita Commissione, presieduta dal professore Neri, per studiare a fondo la questione. Tale Commissione ha continuato a studiare per ben dieci anni fino al 1957; epoca in cui io venni nominato Presidente della STEFER. In dipendenza dell'Ufficio conferitomi, ebbi il dovere di occuparmi del problema e mi resi perfettamente conto dell'urgenza di affrontarlo con la massima speditezza. Una volta acquisiti i risultati degli studi compiuti da detta Commissione, che mi vennero trasmessi nella mia qualità di Presidente dell'Azienda di trasporto cittadino, decisi di passare senza indugio alla fase della progettazione concreta della nuova rete.

Alla fine dello stesso anno fui in grado di consegnare al Ministero dei trasporti il progetto di un primo tronco, che andava dall'Osteria del Curato a Termini. Tale progetto però rimase giacente fino al 1959 presso il Ministero dei trasporti. Dal 1959 fino al periodo in cui sono stati iniziati i lavori, cioè fino al marzo 1964, il progetto è rimasto giacente presso il Ministero dei trasporti e successivamente presso il Ministero dei lavori pubblici.

L'altro progetto per il secondo tratto Termini-Piazza Risorgimento, la cui presentazione risale anch'essa al 1957, giace ancora da oltre quattro anni all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici e c'è da augurarsi che, tra breve, possa venire alla luce e si possa procedere finalmente all'appalto concorso.

Dico questo, onorevole Ministro, per farLe considerare in quale modo incredibile vadano avanti queste cose. Nessun cittadino romano ed io per primo, che per molto tempo sono stato uno dei protagonisti principali di questa vicenda, sa spiegarsi questo sistema paradossale di amministrare la cosa pubblica.

Secondo le previsioni dell'appalto concorso, nel mese di marzo 1967, cioè in questo mese, doveva essere inaugurato il primo tronco Osteria del Curato-Termini, ma mi pare che a tutt'oggi siano stati fatti solo pochi tratti che misurano appena qualche chilometro di galleria.

E' stato poi a mio giudizio commesso anche un altro errore. Infatti il progetto che avevo presentato a nome della STEFER, considerava sin da allora la necessità che gli scavi per le gallerie non si dovessero fare a cielo aperto, specie in quei tratti che venivano ad interessare la parte più urbanizzata della città. Ma nel corso di elaborazioni successive si è voluto variare e ad un certo punto sono stati tali gli inconvenienti ed i guai derivanti da quella variante, che si è dovuto sospendere i lavori per ritornare al primitivo progetto. Come conseguenza diretta si può calcolare che di ciò si avrà una maggiorazione di spesa che potrà aggirarsi intorno ai 14 miliardi in dipendenza della necessità di procedere all'aggiornamento dei prezzi ed all'inserimento delle varianti che si rendessero opportune. Nel presente bilancio è prevista l'ultima rata di pagamento di 1.700.000.000, quindi sarà necessario che i 14 miliardi siano previsti in bilanci successivi.

Ma, Signor Ministro, non è tanto questo il problema, quanto quello di trovare un

sistema che ci consenta di portare a soluzione il problema del traffico di Roma che ormai è giunto ad un grado di saturazione veramente insostenibile. Devo sottolineare in questa sede, quale senatore di Roma, questa esigenza se non vogliamo condurre il traffico della città alla paralisi completa. È necessario che siano subito predisposte almeno due linee metropolitane: le cosiddette linea B e linea D, anche se ciò comporterà un grosso sacrificio di ben 46 miliardi.

DE UNTERRICHTER . Quale sarebbe la linea B?

MURGIA . La linea B è la metropolitana EUR-Piazza Bologna fino a S. Basilio (nuovo centro residenziale di Roma), 19 miliardi; la linea D è la seguente: Monte Sacro-Pietralata-Centocelle-Appia-C. Colombo-Basilica S. Paolo, 27 miliardi. La spesa oggi prevista è di 46 miliardi; c'è da aggiungere poi che se si dovesse ritardare ed il problema venisse posto da qui a tre o forse quattro anni, le spese certamente sarebbero maggiori perchè oggi queste metropolitane si possono fare in superficie, ma una volta che inizieranno le costruzioni edilizie, bisognerà per forza andare in sotterraneo.

SCALFARO , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Scusi se La interrompo, ma vorrei fare presente le difficoltà che ho incontrato in ordine a questo problema.

Era mio dovere lasciare che i tecnici facessero le loro valutazioni e Lei sa che ci sono state tre riunioni per cercare di risolvere questa questione. Ho atteso innanzi tutto che il Comune dicesse se riteneva che fosse superabile il disagio recato alla popolazione ed al traffico eseguendo i lavori in superficie: mi si rispose che il disagio certo non era evitabile e che non si poteva assolutamente pensare di creare un guaio del genere. Di fronte a questa decisione, i tecnici del Comune, del Ministero e tutti gli organi competenti dissero: andiamo in profondità in modo che scendendo prima, se non ricordo male, di 500 metri e risalendo dopo di altrettanto si possa fare il lavoro senza recare il disagio che si è creato in qualche strada di Roma con proteste note a tutti. Ho immediatamente nominato una Commissione di tecnici perchè desse soltanto la conferma a questa soluzione con l'intesa che quando la ditta avrebbe presentato il progetto di spesa, la stessa Commissione si sarebbe pronunciata circa la validità e anche la congruità dell'operazione.

I tecnici della Commissione, dopo diverse sedute, hanno finito per dire che non c'era assolutamente bisogno di fare gli scavi in profondità, perchè si potevano fare in superficie. Il Ministro ebbe spesso a sollecitare il riesame della questione dato che era rimasto piuttosto perplesso circa la presa di posizione dei tecnici che a distanza di soli otto giorni avevano mutato parere prima ritenendo che non ci fosse altro da fare che scavare in profondità e successivamente dicendo invece che l'unica soluzione accettabile fosse quella di stare in superficie.

Ho fatto questo accenno senza voler accusare nessuno, ma solo per dire che credo di avere bombardato questo settore e il bombardamento non è finito perchè penso di giungere ad una bomba finale molto seria.

MURGIA. Le do atto di tutte le difficoltà che Lei incontra e sappiamo con quanta dedizione e responsabilità stia cercando di superarle. Non voglio entrare nel merito dei problemi tecnici, ma debbo dire a proposito della Sua sorpresa, che io rimango ancora più sorpreso di come gli organi burocratici del Ministero abbiano potuto disattendere il parere di una Commissione presieduta dal professor Neri e di cui facevano parte tecnici di grande valore, e che aveva fin da allora previsto, come si è detto, la costruzione della linea metropolitana di Roma in sotterranea. Comunque, ripeto, non intendo occuparmi dei problemi di natura tecnica, volevo sottolineare che l'inaugurazione della linea A era stata prevista per il mese di marzo di quest'anno.

SCALFARO , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Se fossero previste delle sanzioni penali adeguate forse il carcere di Regina Coeli avrebbe meno spazio disponibile, ma la metropolitana sarebbe già pronta.

MURGIA . Esatto!

Fino a cinque anni fa mi interessavo di queste cose in qualità di Presidente di una Azienda pubblica, oggi me ne interesso come senatore della città di Roma. Devo inoltre dichiarare che recentemente nel corso di una riunione dei deputati e senatori del Lazio, di tutti i partiti, appositamente promossa dal Comune, il Sindaco di Roma ha pregato i parlamentari di agire perchè i complessi problemi dei trasporti della città siano portati a conoscenza del Governo e del Parlamento per essere avviati a soluzione.

I problemi di Roma, signor Ministro, non sono di poco conto ed, in particolare, il problema del traffico, per il movimento turistico e per le conseguenze dell'urbanizzazione, ha un rilievo di carattere e di valore nazionale.

La Capitale annovera ogni anno un incremento di 80-90 mila abitanti esclusivamente con l'immigrazione di lavoratori del Sud con le loro famiglie. Vengono a cercare nella grande città una soluzione ai loro problemi di vita. E Roma tutti li accoglie, e a tutti è, secondo la sua millenaria tradizione di civiltà, prodiga madre, nonostante le deficitarie condizioni del suo bilancio che tutti, d'altra parte, bene conosciamo. Accogliere queste migliaia di nuovi cittadini — la cui presenza sfugge molto spesso agli Uffici statistici ed anagrafici — vuol dire fornire ad essi oltre al lavoro, una casa, l'illuminazione per le nuove strade, le scuole, i trasporti pubblici.

La Capitale ha fatto fronte a questi impegni che le derivano dal prestigio del suo nome e dalla primaria funzione amministrativa che ha nello Stato ed ha così, ospitando questi cittadini meridionali, contribuito a risolvere, in gran parte, il problema del Mezzogiorno. Ma è pure vero che il Mezzogiorno ha leggi particolari e provvidenze economiche che non si estendono, però, territorialmente, alla Capitale, giungendo fino alla frangia di confine tra il Comune di Pomezia e quello di Roma.

Occorre, dunque, considerare lo sforzo economico che compie la città che ho l'onore di rappresentare in Senato e le reali cause del disavanzo del bilancio comunale: perchè questo disavanzo, signor Ministro, può derivare sì anche da una inadeguata struttura amministrativa, ma ha certamente le sue radici nella profonda trasformazione che Roma ha registrato dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale.

E mi sembra, allora, che il Governo debba dare attuazione concreta a quelle poche leggi particolari che possono, in qualche modo, contribuire allo sviluppo dinamico e moderno della Capitale. Una di queste leggi riguarda, come Le ho accennato prima, la costruzione della metropolitana. Io chiedo che il Governo acceleri i tempi, già troppo ritardati, per la realizzazione di tale rete. A ciò si riconduce l'ordine del giorno che ho l'onore di presentare e che, al di là del suo contenuto, vuole significare l'interessamento delle alte Magistrature per la Capitale dello Stato.

M A S S O B R I O . Dirò poche parole per riferirmi al problema che ho avuto l'onore di sottoporre attraverso il mio ordine del giorno e per mettere in evidenza le ragioni per cui ho ritenuto di dovere intervenire in questa circostanza.

Il problema, per quanto mi consta, è già all'esame del Ministero; quindi, sotto questo aspetto non ci sarebbe stato motivo di presentare l'ordine del giorno, se questo non fosse stato dettato da alcune preoccupazioni che adesso esporrò.

L'ordine del giorno concerne il trasferimento dello scalo ferroviario di Torino in un'area, alle porte della città, di un milione e 370.000 metri quadrati. È un'area che si addice in modo perfetto alle esigenze del nuovo smistamento per tutto ciò che riguarda ubicazione e collegamenti con l'attuale rete ferroviaria, ed è consigliabile anche sotto l'aspetto economico, perchè altre soluzioni migliori non se ne presentano. L'unica possibilità che offra ancora Torino, per ora e per l'avvenire, è solo questa, ma, dato il trasferimento in atto di tutte le iniziative industriali ed edilizie alla periferia della città, questa area, che per quanto mi consta è ancora disponibile, potrebbe essere da un momento all'altro acquistata e quindi utilizzata ad altri fini, il che comprometterebbe la soluzione del problema.

Collegata con l'acquisto della suddetta area c'è un'altra operazione di particolare

interesse per Torino, e cioè: l'area che si renderebbe libera attraverso questo trasferimento confina direttamente con l'attuale sede dei mercati e interesserebbe al Comune di Torino per ampliare i mercati generali e ortofrutticoli. Questa area è di 361 mila metri quadrati e il realizzo che si avrebbe dalla cessione della medesima permetterebbe di sostenere circa la metà della spesa che globalmente comporta l'acquisto della nuova area di un milione e 370.000 metri quadrati.

Per le ragioni su esposte, in primo luogo il pericolo che l'area venga utilizzata ad altri fini, e per dare una soluzione al problema nella maniera migliore e più logica possibile, io prego l'onorevole Ministro di volere esaminare, con quella passione che egli dedica ai problemi del suo Ministero, la possibilità, almeno inizialmente, di acquistare il terreno, il che consentirebbe contemporaneamente di cedere al Municipio l'altra area e di realizzare la metà della spesa cui il Ministero andrebbe incontro.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto concerne le questioni specifiche relative al bilancio, il nostro Gruppo ha avuto modo di esporre le sue considerazioni attraverso l'intervento del collega Ferrari.

Vorrei soltanto chiedere una risposta al signor Ministro su un tema specifico e cioè: nel piano decennale di potenziamento delle ferrovie, oltre all'ammodernamento del materiale rotabile — cosa giustissima che deve essere incoraggiata — è previsto anche l'impegno per l'ammodernamento degli impianti fissi. Ora, nel quadro di questo piano, vorrei per lo meno sapere che cosa pensa di fare il signor Ministro a proposito della linea Roma- Ancona. L'esigenza del potenziamento della linea Roma-Ancona è una questione che è stata sollevata altre volte, ma su cui non ho mai potuto avere da parte del Ministero una risposta precisa. Ora, signor Ministro, lei conosce molto bene l'importanza — non occorre che io gliela illustri — di questa linea primaria.

Noi abbiamo l'impressione che la linea Ancona-Roma, onorevole Ministro, sia mantenuta al livello dei « rami secchi », cioè riteniamo che non si voglia far nulla per migliorarla mentre il raddoppio di questa linea risponde ad una esigenza economico-sociale che il Ministero dei trasporti non può sottovalutare.

La linea Ancona-Roma, infatti, costituisce il collegamento ferroviario più diretto tra il versante adriatico e quello tirrenico ed unisce la capitale al maggiore porto del medio Adriatico. Il traffico passeggeri di tale porto, per esempio, si è molto incrementato in questi ultimi anni perchè si sono aperte nuove prospettive verso l'Oriente; pertanto, il porto di Ancona è diventato uno dei capisaldi per il transito passeggeri e merci verso i Paesi al di là dell'Adriatico.

Mi sembra dunque più che logico che il Ministero dei trasporti intervenga perchè, signor Ministro, per percorrere 280 chilometri, tanta è la distanza tra Ancona e Roma. è necessaria una media di 5-6 ore; i treni, infatti, non possono superare, tranne i rapidi, la media di 60 chilometri all'ora; se non si interviene con tempestività, tale linea sarà tra breve nella assoluta impossibilità di assolvere ai compiti derivanti dal traffico sempre crescente di passeggeri e merci con le conseguenze ed i danni economici che tutti possiamo immaginare.

Il raddoppio del binario, inoltre, dovrà arrivare fino a Falconara e credo che questo non comporterà una forte maggiorazione della spesa in quanto, in gran parte, questo tratto di ferrovia è pianeggiante. Problemi di rettifica della linea, invece, si imporranno tra Fossalto di Vico e Foligno che, si può dire, è tutta un susseguirsi di curve.

Concludendo, onorevole Ministro, desidererei che lei chiarisse quale è la posizione del suo Dicastero in merito al problema da me sollevato e, se nulla ancora è stato fatto, ella dovrebbe impegnarsi ad affrontare al più presto la sua soluzione.

P R E S I D E N T E . Data l'ora tarda, il seguito dell'esame dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,50.

SEDUTA DI VENERDI' 17 MARZO 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Murgia, Spasari, Spataro e Zannier.

Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Florena.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 9)

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 1967 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Proseguiamo il dibattito sullo stato di previsione.

J E R V O L I N O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ho chiesto di parlare per fare alcune precisazioni sulla nota controversia della Motorizzazione civile.

Prima di entrare nel merito della questione, tuttavia, desidero felicitarmi vivamente con il senatore Lombardi per la sua relazione sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e l'aviazione civile non solo chiara, così come è stato detto dai colleghi intervenuti prima di me, ma diligente, completa, importante: sono certo che quella relazione formerà oggetto di studio da parte di noi tutti.

Desidero altresì dare un chiarimento in merito al famoso Piano decennale del quale si è occupato il senatore Giacomo Ferrari, chiarimento che forse sarà utile anche allo stesso ministro Scalfaro.

Alla metà dello scorso mese il Presidente del Consiglio dei ministri, presente anche il Ministro delle partecipazioni statali, ha ricevuto una rappresentanza di parlamentari del Mezzogiorno i quali prospettarono ed illustrarono il problema gravissimo di cui si è autorevolmente occupato il senatore Ferrari, proponendo la riconversione di alcune industrie del sud specializzate in lavori ferroviari, con particolare riferimento alla OMECA di Reggio Calabria che risente fortemente della mancata riconversione.

In quell'occasione io stesso ricordai al Presidente Moro che per tre volte avevo fatto convocare in quella stessa sala i Ministri competenti per dare seguito al Piano decennale, ma vi erano state gravi obiezioni da parte del Governatore della Banca d'Italia il quale non riteneva opportuno dare esecuzione al dettato dell'articolo 5 della legge per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, che è a tutti noto.

Si preoccupava, il Governatore della Banca d'Italia, che le obbligazioni che l'Azienda ferroviaria era autorizzata a contrarre tanto all'interno del Paese che all'estero potessero turbare il nostro mercato economico. In quella occasione feci presente che sarebbero passati anni prima di eseguire i pagamenti per le commesse, per cui sarebbe stata utile l'anticipata attuazione del Piano decennale.

Il Presidente del Consiglio ed il Ministro delle partecipazioni statali mi diedero atto di quanto io avevo fatto ed il Presidente, in particolare, si ricordò di queste mie insistenti pressioni fatte quando reggevo il Dicastero dei trasporti. Tutti e due diedero a me ed agli altri parlamentari assicurazioni che avrebbero ripreso lo studio del problema per avviarlo a soluzione.

Ho voluto riferire quanto sopra per offrire al ministro Scalfaro l'occasione di riprendere ancora una volta i contatti con il Presidente Moro perchè la situazione è grave: la riconversione delle industrie ferroviarie del Mezzogiorno richiederà un periodo di tempo molto lungo mentre, se si vorrà dare ese-

cuzione al Piano decennale, senza trascurare la prima, si potrà arrivare ad una soluzione con minore difficoltà ed in un tempo più breve.

In merito alla controversia sulla Motorizzazione civile mi sono imposto finora il silenzio per due motivi: primo, per non accentuare una polemica che non ha giovato a nessuno; secondo, per non pregiudicare l'approvazione del decreto-legge che disciplina la materia.

Naturalmente, però, un ulteriore silenzio sull'argomento farebbe avvalorare dicerie che ancora mi giungono: di inerzia o di incapacità a risolvere l'annoso problema o addirittura d'interesse a non risolverlo.

Anche questa ipotesi è stata fatta!

Onorevole Scalfaro, desidero con animo sereno (senza fare polemiche e senza risentimenti) farle presente che, fin dalla mia giovinezza, sono stato educato ad una rigorosa ed onesta parsimonia alla quale mi sono attenuto anche da studente, da professionista e da uomo politico.

Non ho alcun attaccamento al denaro; ciò che ho realizzato come professionista, e quello che ricevo come uomo politico, soddisfa le esigenze della mia famiglia; anzi supera queste stesse esigenze, per cui mi posso permettere di fare qualche opera di bene.

Ma anche se mi fossi trovato in gravi difficoltà economiche non avrei mai accettato somma di qualsiasi entità dai miei dipendenti. Ciò avrebbe gravemente offeso la mia dignità di uomo, anzitutto, e di persona politica che aveva la grande responsabilità, nonchè l'onore, di essere a capo di un dicastero della Repubblica per giunta di notevole importanza.

Preferisco fare queste mie dichiarazioni in Commissione e non in Aula per non risuscitare la polemica. Farò queste precisazioni con obiettività assoluta e con richiamo ad una documentazione ineccepibile, sulla quale desidero che soffermiate la vostra attenzione.

Fui nominato Ministro dei trasporti nel dicembre del 1963. Quanti sono stati a capo di quel Ministero (in questa aula ce ne sono quattro) conoscono le gravi difficoltà incontrate nel disimpegno dei propri doveri di ufficio.

Appena nominato, mi accinsi subito ad affrontare i vari problemi, specie quello del *deficit* del bilancio delle Ferrovie dello Stato. Naturalmente, non trascurai di interessarmi specificatamente anche dei problemi della Motorizzazione civile. In data 17 giugno 1964 — prego di tener presenti le date che citerò perchè sono interessanti — inviai una lunga relazione alla Ragioneria generale dello Stato, della quale non do lettura integrale perchè porterei via molto tempo agli onorevoli colleghi. In quella relazione, dopo aver ricordato la lunga corrispondenza svoltasi in precedenza tra il Ministero dei trasporti e la Ragioneria generale dello Stato, richiamavo l'attenzione della stessa Ragioneria sulla necessità di risolvere con urgenza il problema dell'indennità e dei cosiddetti diritti casuali introitati dall'Ispettorato generale della Motorizzazione civile. Chiedevo comunque di conoscere il parere della Ragioneria generale dello Stato al riguardo.

A questa mia relazione del 17 giugno 1964 non è stata mai data risposta.

In data 21 luglio 1964 trasmisi alla Ragioneria il seguente telegramma: « Pregasi dare sollecito riscontro nota 21595 del 17 giugno scorso circa conti giudiziali indennità et diritti introitati Ispettorato generale Motorizzazione civile ».

A questo telegramma non ho mai avuto risposta.

Il 20 luglio 1964 feci pervenire alla Presidenza del Consiglio dei ministri la seguente lettera:

« Lo scrivente subito dopo la sua destinazione a questo Ministero non ha mancato di portare il proprio attento esame, oltre che sugli altri settori di competenza, anche su quello della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per accertarne e per vagliarne l'organizzazione ed il funzionamento.

Non appena sulla stampa sono incominciate le prime note di critica ho subito richiesto al Direttore generale i necessari chiarimenti che sono stati dati con una dettagliata relazione (allegato 1) che successivamente è stata consegnata dallo stesso Direttore generale all'Autorità giudiziaria che sta svolgendo delle indagini al riguardo.

Inoltre, è stato chiesto e sollecitato al Ministero del tesoro (allegato 2) la formulazione di concrete proposte circa le modalità per la resa dei conti giudiziali, mentre si è altresì richiesto di estendere alla gestione di tutti questi diritti speciali l'ispezione contabile disposta a suo tempo dal Ministero del tesoro a mezzo di un proprio Ispettore generale.

D'altro canto, per eliminare ogni eventuale incertezza nella disciplina di questa delicata materia, ho predisposto apposito disegno di legge che verrà sottoposto al Consiglio dei ministri non appena sarà risolta l'attuale crisi governativa ».

Il 2 agosto 1964 inviai alla Presidenza del Consiglio dei ministri questa lettera:

« Come preannunciato con lettera 20 luglio 1964, questo Ministero, al fine di evitare ogni eventuale incertezza nella disciplina della materia indicata in oggetto, ha predisposto apposito schema di disegno di legge, che riordina compiutamente la materia stessa.

Lo schema — che si allega e che, in data odierna, viene inviato, per la preventiva adesione, anche al Ministero del tesoro — è ispirato essenzialmente ai seguenti criteri:

a) assoggettare la percezione di tutti i diritti di pertinenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alla normale disciplina delle entrate statali, prevedendosene, in ogni caso, il versamento in tesoreria con imputazione ad apposito capitolo del bilancio dello Stato;

b) ridurre l'aliquota di tali entrate di cui attualmente gode il personale dell'Ispettorato, prescrivendo la devoluzione di una maggiore aliquota al Tesoro dello Stato;

c) impedire l'aumento della media mensile dei predetti compensi finora percepiti dal personale, qualunque possa essere il futuro incremento della motorizzazione civile e del numero delle operazioni che il personale stesso è chiamato ad espletare, e devolvere l'eccedenza al Tesoro;

d) consentire l'erogazione al personale delle somme non devolute al Tesoro esclusivamente attraverso la Cassa di colleganza ed il Fondo di previdenza, organismi di cui si prevede espressamente la sottoposizione al controllo della Corte dei conti.

Nell'assicurare che sarà presa nella più attenta e favorevole considerazione ogni eventuale proposta, intesa ad accrescere i controlli su detti fondi o a circondarne l'erogazione di ulteriori cautele, si resta in attesa di conoscere l'avviso di codesta Presidenza in proposito ».

Contemporaneamente scrivevo un'altra lettera al Presidente del Consiglio dei ministri nella quale dicevo che, secondo le previsioni fatte dai miei uffici in quel momento, 1964, si prevedeva una maggiore entrata di un miliardo di lire all'anno che sarebbe stato versato al Ministero del tesoro. Tale lettera porta la data del 2 agosto 1964.

È inutile dire che sono sempre rimasto in attesa di conoscere il pensiero della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Tesoro e della Ragioneria generale dello Stato, ma non ho mai avuta risposta.

Il 9 gennaio 1965, desideroso di sapere risolto l'importante problema, scrissi al ministro Colombo questa lettera:

« Caro Colombo, con nota pari numero del 2 agosto ultimo scorso ho trasmesso al tuo Ministero, per la preventiva adesione, uno schema di disegno di legge per disciplinare l'erogazione al personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile dei diritti di pertinenza dell'Ispettorato stesso.

Ho più volte sollecitato, anche personalmente, l'esame dello schema.

Torno ora a farlo, nella speranza che il tuo Ministero voglia comunicare con cortese urgenza l'adesione all'ulteriore corso del provvedimento.

Desidero richiamare la tua attenzione sul fatto che nessun onere ne deriverà al bilancio; che, anzi, ne riceverà un maggior gettito di circa un miliardo l'anno.

Confido nel tuo sollecito interessamento e ti saluto cordialmente ».

Neppure a questa lettera fu data risposta. In data 2 febbraio 1965, dopo avere presieduto il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, pregai il Ragioniere generale dello Stato di venire nel mio ufficio e, presente il mio Capo di gabinetto, gli solle-

citai una risposta alla mia lettera del 2 agosto 1964 con la quale avevo trasmesso il disegno di legge già ricordato.

Il Ragioniere generale dello Stato mi disse che non aveva mai avuto notizia del disegno di legge; lo avevano trattenuto i suoi uffici. Dopo avergli riassunto i termini della controversia, gli proposi l'assegnazione delle casuali agli impiegati della Motorizzazione, ridotte del 30 per cento, versando la differenza al Ministero del Tesoro. Il dottor Marzano mi fece una controproposta: ridurre del 50 per cento le casuali versando l'altro 50 per cento al Tesoro.

Io accettai la proposta tranne che per il personale più umile, a favore del quale insistetti perchè la riduzione fosse del 30 e non del 50 per cento.

A seguito dell'anzidetto incontro con il dottor Marzano, tuttavia, non mi è mai pervenuta alcuna proposta per iscritto.

Allora, il 18 febbraio 1965, feci pervenire quest'altra lettera riservata al ministro Colombo (la lettera è scritta interamente di mio pugno):

« Carissimo Colombo, noto con viva amarezza che neppure alla mia ultima lettera del 9 gennaio ultimo scorso è stata data risposta. Non comprendo un tale atteggiamento specie se si considera che il disegno di legge, concernente la modifica dell'articolo 108 del Codice della strada del 1933, è di notevole importanza e merita, per la ben nota situazione, un urgente esame.

Se i tuoi uffici credono di apportare modifiche sostanziali al detto disegno di legge compiaciti di comunicarmelo: sarò sempre disposto, come dissi al Ragioniere generale dello Stato nel mio studio, di accogliere tutte le proposte ritenute necessarie.

Essenziale è non ritardare oltre l'esame di questo provvedimento, che riordina la materia con le innovazioni da me indicate nella lettera del 2 agosto 1964.

Spero che questa mia lettera abbia migliore fortuna di quella precedente.

Porgoti molti cordiali saluti ».

Ma neppure questa lettera ebbe l'onore di una risposta.

Il 31 marzo 1965, dopo aver partecipato alla riunione presieduta dall'onorevole Nenni per la riforma dell'Azienda ferroviaria, premurai il sottosegretario di Stato Eugenio Gatto di farmi conoscere quale era il pensiero del Ministero del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato riguardo al disegno di legge distribuito nell'agosto 1964. L'onorevole Gatto mi comunicò di non conoscere il testo del provvedimento da me inviato al Tesoro. Pertanto — dopo altro colloquio avuto al Senato — gli inviai la lettera seguente in data 9 aprile 1965:

« Carissimo Gatto, a seguito del colloquio avuto stamane al Senato, ti mando copia del disegno di legge con la relativa relazione concernente il prelievo a favore del Ministero del tesoro di una quota parte delle indennità spettanti agli impiegati della Motorizzazione civile.

Richiamo la tua attenzione e quella del ministro Colombo sul disegno di legge in parola perchè non riesco a rendermi conto perchè, dall'agosto dell'anno 1964, il Tesoro non ha dato il suo assenso quando, come mi assicurano i miei uffici, potrà ricevere dal provvedimento in parola un gettito di circa un miliardo all'anno.

Grato per quanto farai e per la cortese risposta che attendo, ti saluto con cordialità viva ».

Il collega senatore Eugenio Gatto mi fece pervenire, in data 26 maggio 1965, la seguente lettera:

« Caro Ministro, in relazione alla questione riguardante il riordinamento di speciali indennità spettanti agli impiegati della Motorizzazione civile, è stata rilevata l'opportunità che l'argomento venga approfondito da una apposita Commissione costituita da funzionari della Ragioneria generale dello Stato e del tuo Ministero.

Nel caso tu condivida quanto sopra accennato ti prego comunicarmi i nominativi dei funzionari che dovranno esaminare la questione.

In attesa di un tuo cortese cenno di riscontro ti saluto cordialmente ».

Mi affrettai a rispondere a questa lettera con un'altra del seguente tenore:

« Caro Gatto, convengo nella tua proposta che la questione dello schema di provvedimento concernente le indennità percepite dai dipendenti dell'Ispettorato della motorizzazione civile sia esaminata ed approfondita da una Commissione composta di funzionari del tuo e del mio Ministero.

Per quanto riguarda la mia Amministrazione — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — ti designo:

il dottor Romolo Dominici, Direttore centrale;

il dottor ingegner Tullio Cimmino, Direttore centrale;

il dottor ingegner Marcello Fattorini, Ispettore capo superiore ».

Questa Commissione iniziò i suoi lavori nel luglio 1965. Due giorni prima che io dessi le consegne all'attuale Ministro dei trasporti (cioè, a fine febbraio 1966), mi pervenne la seguente lettera che rappresentò per me, evidentemente, una vera e propria doccia fredda:

« Caro Jervolino, mi pregio rimetterti la relazione sullo stato dei diritti e dei proventi gestiti dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e di trasporti in concessione, elaborata dalla nota Commissione di studio.

Le notizie riportate nella "relazione" consentono di avere un quadro completo della situazione e di avviare, al momento opportuno, utili conversazioni fra il Tesoro ed i Trasporti per il riordinamento della materia ».

Non vi leggo la relazione, ma ritengo opportuno portare a vostra conoscenza per lo meno le conclusioni alle quali era giunta quella Commissione per dimostrare quale è stata la tragedia e la passione da me sofferte per il provvedimento in questione.

Le conclusioni sono le seguenti:

1) La natura del compito affidato — riferito alla puntualizzazione della situazione in atto — esime i sottoscritti da ogni considerazione circa le possibilità di riordinamento della materia.

Invero, a quest'ultimo fine, risulta pregiudiziale che in sede pertinente si addivenga a precise determinazioni in ordine al livello delle erogazioni da riservare al personale, avuto riguardo alla natura tecnica o amministrativa delle prestazioni riferite alle varie categorie.

2) Intervenuta la decisione su tale livello, la scelta delle procedure e delle forme per le erogazioni resta aperta e varie soluzioni.

Sotto questo aspetto i rappresentanti del Ministero dei trasporti fanno presente che la proposta contenuta nel progetto di legge a suo tempo predisposto dalla loro Amministrazione e che prevede l'istituzione di due Casse — una per gli ingegneri e l'altra per il restante personale — non va intesa come definitiva e pertanto potranno all'occorrenza essere formulate nuove proposte.

3) Appare pregiudiziale ad ogni riordinamento della materia la determinazione analitica dei singoli diritti con riferimento alla diversa gamma e natura di operazioni (con l'indicazione di appositi correttivi per tener conto di nuove situazioni) ed una compiuta disciplina circa il maneggio dei fondi.

4) Con il riordinamento vanno risolti i problemi particolari connessi con l'applicazione dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, relativa all'ultima fase del conglobamento.

Così, la Commissione — che era stata costituita per approfondire il disegno di legge ed apportarvi gli eventuali emendamenti — si è limitata a puntualizzare la situazione in atto.

Tutto ciò, se non risultasse da una relazione scritta e sottoscritta, sembrerebbe addirittura inverosimile.

Di tali conclusioni, naturalmente, feci parola all'onorevole Scalfaro al quale consegnai la relazione. Non essendo più io il titolare del Ministero e non potendo ovviamente più fare altro, premurai vivamente l'onorevole Scalfaro di insistere presso il Ministero del tesoro perchè facesse conoscere le modifiche sostanziali che intendeva appor-

tare al disegno di legge per sollecitarne l'approvazione in Consiglio dei Ministri.

Onorevoli colleghi, ho fatto questa esposizione rigorosa dei fatti senza acrimonia alcuna ma con assoluta serenità d'animo. Non faccio peraltro commenti in merito alla documentazione, che offro a chiunque voglia prenderne visione. Tale documentazione, del resto, si trova anche presso il Ministero dei trasporti.

Desidero, però che risulti dal verbale di questa seduta il mio profondo rammarico perchè mai è stato comunicato il contenuto del mio disegno di legge e le mie insistenti premure per ottenere l'adesione ad esso in via principale e, subordinatamente, le proposte di modifiche. A tale proposito, mi pare necessario ricordare che proporre un disegno di legge non significa imporlo, ma iniziare un colloquio con i Ministeri concertanti. D'altra parte, non dimentichiamo che un disegno di legge deve essere discusso in Consiglio dei ministri e poi in Parlamento, dove si apportano tutte le modifiche ritenute necessarie.

Analoga cosa è accaduta, del resto, per quanto si riferisce al decreto-legge 21 dicembre 1966, che — come è noto — è stato modificato in ogni sua parte.

Desidero concludere questo mio intervento rilevando che se il Parlamento avesse avuto conoscenza dell'attività da me svolta per risolvere un problema rimasto insoluto per oltre trenta anni, l'onorevole Scalfaro non avrebbe terminato il suo intervento alla Camera dei deputati, nella seduta del 22 giugno 1966, con le seguenti parole « Non accetto una inammissibile distinzione tra il mio operato, elogiato fuor di misura, e quello dei miei predecessori, altrettanto esageratamente vituperato ».

A questo proposito, vi è da fare una amara considerazione: se alla Camera non avessero esagerato nel vituperarci, noi, onorevoli senatori Ferrari, Corbellini, Spataro — tutti ex Ministri dei trasporti — avremmo meritato una vituperazione, sia pure semplice. Questo è veramente grave!

Ho parlato, onorevole Scalfaro, non per risentimento personale ma soltanto per dovere di giustizia.

C O R B E L L I N I . Nel periodo 22 giugno 1963-1° dicembre 1963, quando cioè ero Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, era già in studio al Ministero un provvedimento legislativo relativo alla sistemazione della posizione economica del personale della Motorizzazione civile. Esso peraltro non fu portato a termine per motivi tecnico-burocratici relativi all'istituzione della Direzione generale dell'aviazione civile.

Il provvedimento fu successivamente studiato ed esaminato dal mio successore, senatore Jervolino, che pure — come ha testè ricordato — non ebbe la possibilità di ultimarlo.

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi atterrò per l'ordine del mio intervento allo schema seguito nella sua relazione, che indubbiamente è stata ampia, esauriente e lodevole, dal senatore Lombardi.

In primo luogo, per quanto si riferisce alle ferrovie concesse, devo dire di essere oltremodo spiacente per non avere a mia disposizione — ritengo però che ne sia privo anche l'onorevole Ministro — una statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione più recente di quella in mio possesso, relativa all'anno 1963, che è l'ultima in ordine di tempo pubblicata: quella relativa all'anno 1964 è ancora in corso di pubblicazione.

Ora, se il senatore Ferrari avesse tenuto presente tale statistica si sarebbe reso perfettamente conto dello stato attuale delle linee concesse, delle lunghezze chilometriche dei singoli tracciati, degli scartamenti, del servizio merci e viaggiatori, del traffico, nonchè di tutte le altre caratteristiche tecniche che costituiscono una ferrovia e non soltanto una ferrovia concessa. Manca peraltro in questa statistica — e mi auguro che dalla Commissione parta un voto al Ministro perchè provveda al riguardo — qualche notizia relativamente ai nominativi delle società concessionarie e ai termini di scadenza delle concessioni stesse: dalla stessa comunque si possono ricavare dati interessantissimi soprattutto se raffrontata con le precedenti. Così, ad esempio, dalla statistica di una decina di anni fa risulta

che esistevano delle linee — peraltro poco numerose — che erano attive, tra cui la ferrovia circumvesuviana e la ferrovia Nord-Milano; queste ultime, anzi, in ordine alle risultanze, erano addirittura le più efficienti. Ebbene, onorevoli colleghi, da qualche anno a questa parte anche le ferrovie Nord-Milano, che pure svolgono un traffico notevolissimo, si trovano in difficoltà.

Dalla statistica più volte richiamata risultano, relativamente — ripeto — al 1963, le migliaia di viaggiatori che sono stati trasportati da queste ferrovie: è sufficiente comunque constatare l'enorme massa di persone che scendono a Milano dalla *banlieue*, cioè dalla zona circostante alla città, per rendersi conto della grande importanza che rivestono questi tipi di ferrovie e della necessità di un approfondito studio che preceda qualsiasi tentativo di voler sostituire una strada ferrata del genere con un servizio di autolinee.

Desidero quindi far presente al senatore Ferrari — non intendo con questo fare un intervento polemico — che se osservasse attentamente questa statistica si accorgerebbe che le ferrovie Nord-Milano si trovano tra le ferrovie con un coefficiente di esercizio compreso tra 1 e 1,10: il che vuol dire che le spese superano del 10 per cento gli introiti. Nel prospetto, infatti, appare evidente che le spese relative alle ferrovie Nord-Milano ammontano a 5.738 milioni, mentre i prodotti ammontano a 5.233 milioni con un *deficit* di 505 milioni, riferito evidentemente all'anno 1963, *deficit* che oggi ovviamente è maggiore.

Ora, il senatore Ferrari — come del resto ha già fatto nel corso dell'esame dei bilanci degli anni precedenti — ha sferrato nel suo intervento un profondo attacco contro la gestione delle ferrovie concesse. Al riguardo, tengo a precisare che non ho alcun interesse da difendere, contrariamente a quanto sostenevano — quando ancora era in vita la gestione delle ferrovie calabro-lucane — i miei avversari politici, comunisti innanzi tutto: nei loro comizi essi affermavano infatti che io ero un azionista, non so per quale entità, di quelle ferrovie. Ebbene, devo dichiarare con rammarico che non possiedo azioni di alcuna specie!

Il senatore Ferrari ha dunque suggerito all'onorevole Ministro di sottrarre le ferrovie concesse alle società concessionarie con una operazione, a suo parere, semplicissima, senza considerare però che il relativo riscatto richiede il pagamento di forti somme, che credo lo Stato al momento attuale non sia in grado di sopportare: in proposito, basta pensare che il riscatto delle calabro-lucane — avvenuto mentre era Ministro il senatore Jervolino — è costato dai 2 ai 3 miliardi.

Ora, lasciando da parte questo aspetto, desidero rivolgere al senatore Ferrari la seguente domanda: ma veramente lei ritiene, senatore Ferrari, che pubblicizzando le ferrovie concesse si possa risolvere effettivamente il problema del bilancio? E la dimostrazione dell'inesattezza di una affermazione del genere è stata data dallo stesso senatore Ferrari quando ha ricordato che l'azienda dei trasporti del comune di Parma ha presentato l'anno scorso un *deficit* di circa 589 milioni, il che evidentemente conferma quello che io ho sempre affermato, che non esiste cioè nè in Italia, nè all'estero — mi riferisco ovviamente all'Europa, poichè non conosco la situazione negli altri continenti — alcuna azienda di trasporti che sia attiva.

I servizi di trasporto peraltro sono servizi pubblici, rappresentano cioè un servizio sociale che la collettività deve rendere alla società, e poichè dei mezzi di trasporto si servono ordinariamente le classi più modeste, in quanto i ricchi evidentemente hanno vari altri mezzi di trasporto, la collettività deve sostenerne il peso relativo, così come del resto sostiene, ad esempio, il peso dell'istruzione pubblica: nessuno può credere infatti che le modestissime tasse pagate dagli studenti, non certo della scuola d'obbligo che è gratuita, siano sufficienti a compensare non dirò i professori, ma almeno i bidelli.

F E R R A R I G I A C O M O . Su questo siamo perfettamente d'accordo.

G E N C O . Lo Stato quindi deve sostenere anche gli oneri relativi al servizio dei trasporti cercando nei limiti del possibile

di ridurli al massimo: e questo discorso, senatore Ferrari, vale sia per le ferrovie concesse che per la grande rete delle ferrovie dello Stato. L'onorevole collega, tra l'altro, ha lamentato che il bilancio in discussione preveda a tale scopo circa 32 miliardi; al riguardo, però desidero far rilevare che la rete delle ferrovie concesse supera i 5.000 chilometri, mentre la rete delle ferrovie dello Stato, il cui *deficit* è di 259 miliardi, è di circa 16.000 chilometri. Facendo una proporzione tra gli oneri che lo Stato sopporta per ambedue le reti appare evidente che, tutto sommato, il *deficit* delle ferrovie concesse si mantiene entro limiti normali.

Vi è inoltre da considerare che le tre grandi reti di trasporti delle città di Roma, Milano e Napoli presentano disavanzi dell'ordine di una ventina di miliardi: ebbene, non si pensa certamente di abolirle, al fine di alleggerire quei comuni — e, quindi, indirettamente, lo Stato — dei rispettivi disavanzi!

Esaminando giorni fa il *deficit* di bilancio del Ministero delle poste dissi, paradossalmente, questa frase: « Se non riusciamo a trovare un rimedio, allora aboliamo il servizio postale ».

F E R R A R I G I A C O M O . Vorrei fare notare al senatore Genco che con quello che sta dicendo non fa altro che « portare vasi a Samo », cioè, avvalora le tesi da noi sempre sostenute.

G E N C O . Io voglio invece arrivare ad un'altra conclusione.

Sarebbe vero ciò che dice il senatore Ferrari se mi potesse dimostrare che la statizzazione delle ferrovie concesse porterà ad une economia anche di dieci lire; ma questo non è dimostrabile perchè tutti sappiamo bene, ed il senatore Ferrari meglio degli altri, che la statizzazione dei mezzi di trasporto non porta mai ad una diminuzione, ma ad un aumento delle spese.

Ma passiamo ad altri problemi. Giorni fa il ministro Scalfaro ha inaugurato l'autostazione di Bologna e, in quell'occasione, sarebbe stato bene che qualche membro di questa Commissione fosse stato presente. Ma dico questo per inciso perchè ciò che mi preme sottolineare è che, finalmente, il Ministero dovrebbe decidersi a dotare anche Roma di un'autostazione. La capitale, infatti, ha un traffico di autotrasporti-viaggiatori notevolissimo e non dispone di una autostazione a meno che non si voglia definire tale quel tratto di viale Castro Pretorio dove, a tutte le ore, c'è il *caos* più completo per l'intensissimo movimento dei pullman, autocorriere e passeggeri in partenza e in arrivo.

Quando si pensa di mettere fine a questo stato di disagio della popolazione romana e di tutto il Lazio?

Per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile, nella relazione che accompagna lo stato di previsione della spesa del Ministro dei trasporti è detto che l'Amministrazione, tra l'altro, provvederà alla manutenzione ordinaria delle infrastrutture, a quella straordinaria nonchè al completamento delle opere le cui prime fasi sono state già realizzate negli anni precedenti allo scopo di rendere le infrastrutture più funzionali.

La relazione aggiunge poi: « ovviamente, sono tenuti presenti i problemi relativi al potenziamento delle infrastrutture tra le quali assumono particolare rilievo quelle riguardanti l'aeroporto di Fiumicino ».

In proposito, mi sia permesso aggiungere qualche considerazione. Il Ministero dei trasporti e la Direzione generale dell'aviazione civile dovrebbero mettere allo studio — e forse l'onorevole Scalfaro avrà già dato disposizioni in proposito, perchè è molto diligente nella sua opera di Ministro — la sistemazione della rete aereo-portuale italiana.

Dico questo riferendomi proprio a quanto afferma la relazione ministeriale sul bilancio a proposito di Fiumicino; questo aeroporto è oramai divenuto insufficiente per l'attuale traffico che vi si svolge e queste deficienza diventerà sempre maggiore con il passare degli anni. Questo si diceva fin dal tempo della Commissione d'inchiesta su Fiumicino perchè già allora si prevedeva di prolungare le piste, di raddoppiarle e via dicendo.

Ma questo problema di ampliamento e ammodernamento non riguarda solo Fiumi-

cino ma tutti gli aeroporti del Paese perchè, tra qualche anno, saranno oramai da considerare sorpassati i quadrimotori, che dovranno lasciare il passo ai reattori capaci di trasportare fino a 200 e più persone. Ebbene, come potranno questi aerei atterrare su piste di un solo chilometro, quali quella di Bari e di tanti altri aeroporti nazionali?

Dobbiamo avere il coraggio di ammettere che molti nostri aeroporti in tanto funzionano in quanto sono ancora in servizio i quadrimotori; il giorno, ripeto, che essi verranno completamente sostituiti dagli aviogetti, saranno completamente tagliati fuori da ogni traffico aereo di una certa importanza.

Onorevole Ministro, richiamo la sua attenzione su questo problema perchè, per la sua realizzazione, occorrono tempi lunghi, studi e progettazioni accurate; se non ci muoviamo in anticipo rischiamo di paralizzare il nostro traffico aereo con incalcolabile danno per tutto il Paese.

Un'altra osservazione, ministro Scalfaro, vorrei fare in merito ad un ordine del giorno da lei accolto come raccomandazione alla Camera dei deputati ed al Senato; tale ordine del giorno riguarda il personale dell'aviazione civile il quale ha chiesto la corresponsione di un'indennità simile a quella percepita dal personale della Motorizzazione civile entro i limiti, dice l'ordine del giorno presentato al Senato, di 500 milioni di lire.

In quale maniera il Ministero pensa di dare esecuzione ed applicazione a tale richiesta?

E passiamo al settore delle Ferrovie dello Stato. Alcuni oratori intervenuti prima di me hanno detto che sono state chiuse alcune aziende che lavoravano per le Ferrovie dello Stato. In realtà è accaduto questo: in Calabria si sono chiuse officine ferroviarie mentre a Sant'Erasmo, vicino Altamura, ad iniziativa della Breda, si sta costruendo uno stabilimento, che si chiamerà Ferro-Sud, che dovrà produrre materiale ferroviario.

Mi domando, onorevole Ministro, che tipo di politica si vuole fare! Chiudiamo gli stabilimenti ferroviari della Calabria e ne apriamo un altro in Puglie suscitando, naturalmente, enormi scontenti, critiche e ribellioni. Perchè queste decisioni?

Su questo argomento desidererei un chiarimento preciso e puntuale.

Problemi del personale delle Ferrovie dello Stato. Un mese fa abbiamo approvato il cosiddetto quinto provvedimento; l'Azienda ha 21.000 inidonei, tra i quali molti sono mutilati, che hanno sollecitato tutti noi, e me in particolare, perchè ho avuto l'incarico di ricevere una loro rappresentanza, affinchè si adottassero nuove disposizioni.

Vorrei ora sapere dal Ministro quale esito ha avuto il provvedimento approvato e quante domande ha ricevuto l'Amministrazione ferroviaria per il collocamento a riposo del personale inidoneo.

Ed arriviamo al cosiddetto ridimensionamento delle ferrovie, alla soppressione dei « rami secchi ».

Non contesto che alcune linee a scarso traffico presentino un coefficiente di esercizio elevato e sono molti anni che si parla di abolizione, sistemazione, ridimensionamento in questo campo. Poichè non esiste una statistica delle ferrovie relativa al traffico per ogni tipo di linea e compartimento non sono riuscito a sapere se, abolendo — questo vorrebbero i risultati della famosa Commissione Nenni — 5.000 chilometri di ferrovie a scarso traffico, il *deficit* globale dell'Azienda ferroviaria si ridurrebbe a due terzi.

La nostra rete ferroviaria, *grosso modo*, è di 16.000 chilometri; pertanto, abolendo 5.000 chilometri, elimineremmo un terzo della rete. Ora, effettuando questa operazione, peraltro non indolore, il *deficit* della Azienda si ridurrebbe a due terzi?

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* È una domanda assurda! Quando aboliamo un tratto di ferrovia ad un binario non possiamo fare il paragone tra la spesa di esercizio di quel tratto e la spesa relativa ad un tratto della linea Roma-Milano! Non è possibile un rapporto di questo genere.

G E N C O . L'onorevole Florena è arrivato proprio alla conclusione cui io volevo giungere: abolendo 5.000 chilometri di stra-

da ferrata, e questa operazione interessa soprattutto le zone più depresse del Paese ed è per questo che leviamo la nostra voce, il *deficit* dell'Azienda ferroviaria, non si riduce neanche di un terzo, questa è la verità!

Ed allora facciamo questo calcolo: se il *deficit* delle Ferrovie dello Stato è di circa 300 miliardi, abolendo i cosiddetti « rami secchi », si ottiene una riduzione di 50 miliardi; pertanto, il *deficit* passerebbe da 300 a 250 miliardi.

Ma allora, onorevoli senatori, se lo Stato sopporta l'onere di 250 miliardi di *deficit* per mantenere le linee di grande comunicazione ferroviaria, per servire i cittadini dei grandi centri, deve sopportare anche il peso di altri 50 miliardi di lire per servire i cittadini dei piccoli centri di tutto il Paese.

Noi siamo assolutamente contrari a queste soppressioni perchè sappiamo quali siano le conseguenze psicologiche di tali operazioni.

Un mese fa ho partecipato ad un convegno, al quale hanno preso parte moltissimi sindaci e qualche Presidente di Amministrazione provinciale, e vi posso dire che tra le popolazioni interessate c'è un vero moto di protesta in merito alla soppressione dei tronchi ferroviari. Le popolazioni hanno l'impressione di essere abbandonate e dicono a noi parlamentari: che cosa fate per noi? Perchè non vi muovete?

Prendiamo ad esempio il tronco Foggia-Lucera, il quale, stando alle notizie che affiorano, dovrebbe essere uno dei primi a subire il provvedimento.

La linea anzidetta collega le città di Foggia e Lucera ed ha uno sviluppo di soli 21 chilometri (i due centri sono uniti anche da una strada statale per la quale è stato predisposto in questi giorni il progetto di allargamento con una spesa preventivata di 600 milioni). La ferrovia è servita da un'unica motrice la quale compie giornalmente una dozzina di corse in andata e altrettante il ritorno; naturalmente, vi sono ore del giorno in cui l'afflusso dei passeggeri è insignificante, ma nelle prime ore del mattino e verso sera il numero dei passeggeri sale notevolmente, soprattutto per le esigenze degli operai e degli studenti. Si può facilmente immaginare cosa accadrebbe se alla automotrice — che con un rimorchio può portare fino a 200 persone — si sostituisse un autobus il quale, tra l'altro, non avrebbe neppure la possibilità di ingresso nella città di Foggia, dove invece la stazione ferroviaria è situata in posizione centralissima.

Orbene, il tronco Foggia-Lucera ha fatto registrare lo scorso anno i seguenti introiti: viaggiatori, lire 5.598.000; bagagli spediti, lire 181.000; bagagli in deposito, lire 9.200; partite di merci arrivate, 4.087, spedite, 1.505, per un incasso complessivo di lire 15.383.000; assegni allegati alle merci, lire 16.000.000; importo versato all'Agenzia di viaggio di città per movimento passeggeri, lire 98.912.000; importo versato alle Ferrovie dello Stato, trattenuta la percentuale di spettanza dell'Agenzia, lire 95.000.000. Il totale viaggiatori in un anno è stato di 109.905 unità, gli abbonati 6.686.

A mio giudizio, tutte le spese che l'Amministrazione sopporta per manutenzione degli impianti e per il personale, non possono superare i circa 140 milioni di incasso all'anno, a meno che non si voglia far gravare su tale tronco anche una parte delle spese del personale della stazione di Foggia. La soppressione della linea, dunque, non porterà un notevole vantaggio al bilancio dell'Azienda ferroviaria...

P R E S I D E N T E . Tutto dipende dai criteri cui si atterrà l'Amministrazione per ritenere opportuna o meno la soppressione di un « ramo secco ».

G E N C O . In pratica non esistono criteri. Per ogni linea viene determinato il coefficiente di esercizio, cioè il rapporto fra spese ed entrate. Se tale coefficiente è inferiore all'unità, significa che il tronco è attivo perchè le spese sono inferiori alle entrate; se è superiore all'unità significa che il tronco è passivo. Le Ferrovie sarde hanno coefficienti di esercizio di 6-7-8, ma ritengo che a nessuno passi per la mente di sopprimerle; così pure le Ferrovie Sud-Est, che servono le provincie di Bari, Brindisi e Lec-

ce, hanno un *deficit* annuo di 3-4 miliardi, ma non per questo verranno soppresse.

Per completare il discorso, vorrei rilevare che le Ferrovie dello Stato anche per le grandi linee di comunicazione, come la Milano-Bologna-Firenze-Roma, sopportano spese ingenti. Basti pensare che il « Settebello », con il suo costo di 7 miliardi, ha una quota di ammortamento di circa un miliardo all'anno, cioè di quasi 3 milioni al giorno, giacchè il tasso di ammortamento non può essere calcolato inferiore al 12 per cento, considerata la rapida usura del materiale viaggiante. A mio giudizio, però, il « Settebello » non recupera dai biglietti pagati dai viaggiatori le spese di ammortamento del capitale, e se a queste si aggiunge il costo della linea, del personale, dell'illuminazione, è facile dedurre che il percorso si svolge in netto *deficit*. Ciò nonostante l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha in animo di ridurre di mezz'ora il tempo di percorrenza fra Roma e Milano, attenuando una sinuosità della linea nei dintorni di Firenze, con una spesa preventivata tre o quattro anni fa in 50 miliardi!

La questione, dunque, è veramente grave. Venerdì scorso, parlando della legge per i fiumi, feci rilevare la necessità di favorire in modo concreto l'agricoltura di collina e di montagna, le cui popolazioni hanno il solo conforto della ferrovia sulla quale possono caricare i prodotti. Qualcuno dirà che il traffico merci è esiguo; altri, come il senatore Medici, sosterrà che l'agricoltura deve perdere ancora il 7-8 per cento delle persone addette; altri ancora che i terreni di collina devono essere abbandonati. Da parte mia sostengo che per fortuna dell'Italia queste genti sono ancora attaccate alla loro terra, anche se operano in difficilissime condizioni. In questi giorni, ad esempio, la siccità è motivo di gravi preoccupazioni giacchè c'è il rischio che vada perduto l'80 per cento del raccolto di quasi tutta la Puglia, la Basilicata e la Calabria, regioni a coltura prevalentemente cerealicola. Non si deve, dunque, accettare l'errore commesso dalla Cassa per il Mezzogiorno la quale interviene nelle zone agricole soltanto se irrigue. Pertanto, la soppressione di taluni tratti ferroviari renderebbe completamente abbandonati numerosi centri. Nè vale dire che le Ferrovie dello Stato hanno oggi un traffico merci inferiore a quello di un tempo quando operavano in condizioni di monopolio: il giorno in cui saranno soppressi alcuni degli attuali tronchi e i produttori di Matera o di Spinazzola saranno costretti a trasportare i prodotti a Barletta o a Bari con camion, essi abbandoneranno completamente il mezzo ferroviario con ulteriore perdita per l'Azienda.

Quanto ho detto per il tronco ferroviario Foggia-Lucera, vale naturalmente anche per altre linee come la Foggia-Manfredonia, della lunghezza di 37 chilometri.

Ma voglio fare un altro esempio. Il rapido 561 Roma-Napoli delle 14,15, composto di 4 vetture tutte di prima classe, che segue a soli 40 minuti di distanza il rapido n. 57 per le Puglie con sosta a Napoli, ha in media un numero di passeggeri non superiore ai 50 nonostante sia capace di circa 300 posti. Ebbene. a nessuno passa per la mente di sopprimerlo!

Onorevole Ministro, non si deve dimenticare che la soppressione di un tronco ferroviario può rappresentare per gli abitanti del luogo la prova che la loro economia è condannata a non riprendersi mai più, con effetti psicologici gravissimi. I cittadini dei nostri piccoli paesi e di qualche nostra città del Mezzogiorno non hanno minori doveri ma neppure minori diritti di coloro che hanno avuto la fortuna di nascere e operare in altre zone d'Italia. Il Governo sta costruendo le scuole nel Sud; esso deve mantenere anche le ferrovie che — a prescindere dai calcoli economici che devono essere sempre dimostrati — rappresentano in ogni caso un servizio sociale che lo Stato deve continuare ad accollarsi. Sull'argomento mi riservo di svolgere un più ampio intervento in Aula ad evitare che le attese e le ansie delle nostre popolazioni possano essere tradite.

(*La seduta, sospesa alle ore 10,15, è ripresa alle ore 11,45*).

C R O L L A L A N Z A . Considerata l'ora tarda e la nuova procedura per l'esame dei bilanci, mi limiterò ad illustrare un ordine

del giorno nel modo più schematico possibile, non senza però aggiungere pochissime considerazioni sul problema dei « rami secchi » delle Ferrovie, sollevato dal senatore Genco.

È evidente che le tratte ferroviarie che rispondono veramente ai requisiti negativi dei « rami secchi » debbono essere soppresse. In tale campo, però, si deve procedere con la massima cautela, giacchè potrebbe accadere che tali tronchi, una volta ammodernati, non si rivelino più così gravosi e possano addirittura portare anche un utile di esercizio.

Per quanto riguarda poi in modo particolare la Puglia, vorrei sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro un'ulteriore considerazione oltre quelle già svolte dal collega Genco. È notorio che la Puglia è in questo periodo una regione in piena fase di sviluppo agricolo. Ma c'è di più: nella regione pugliese sta per effettuarsi l'esperimento — o meglio la realizzazione — del polo di sviluppo studiato dalla CEE. La Comunità economica europea si è dichiarata disposta a contribuire in tutti i modi perchè l'esperimento abbia buona riuscita e lo stesso Governo si sta adoperando per suscitare l'interesse dell'iniziativa privata che dovrebbe realizzare un complesso di alcune decine di industrie, le quali si andrebbero ad aggiungere a quelle già realizzate o in via di realizzazione nei comprensori industriali di Taranto, Brindisi, Bari e Foggia. Vi è stata inoltre recentemente una riunione presso il ministro Pastore per cercare di far sì che il polo di sviluppo si realizzi anche con l'attivo concorso delle aziende a partecipazione statale o comunque parastatali.

Se è così, e se l'industrializzazione e l'avvaloramento agricolo intendono potenziare, come stanno potenziando, tutte le attività economiche della regione, a me pare che sia opportuno intendersi: è pacifico infatti che tali attività vanno servite dalle cosiddette infrastrutture, delle quali evidentemente le ferrovie sono uno degli elementi essenziali.

Ora, è vero che alcune delle linee che si vogliono sopprimere, allo stato attuale e per alcuni aspetti, potrebbero anche non rivestire un'importanza tale da giustificarne anche in avvenire l'ulteriore mantenimento, ma è anche vero che si tratta di linee che mantengono ancora l'organizzazione tecnica a suo tempo impostata, che è in pieno contrasto con la vita moderna e con le attuali esigenze economiche della regione e lo era anche prima che si sviluppasse l'odierna attività nuova, per cui ovviamente non possono convogliare che un determinato traffico di viaggiatori e, comunque, convogliano di fatto un traffico merci che peraltro è in via di aumento.

Vi è però da fare qualche altra considerazione, onorevole Ministro: alcune di queste linee — e cito, ad esempio, il caso della Barletta-Spinazzola-Potenza e, per un altro verso, la Rocchetta-Sant'Antonio-Gioia del Colle — non solo incidono proprio in zone dove si stanno sviluppando nuove attività economiche, ma sono inoltre le uniche che collegano la Puglia alla Lucania: pertanto, il giorno in cui fosse tagliato il cosiddetto ramo secco costituito dal tronco testè richiamato, la Puglia sarebbe completamente tagliata fuori dalle comunicazioni ferroviarie con la Lucania, dal momento che ritengo che non si possa considerare una comunicazione efficiente, per lo meno fino a quando non sarà del tutto ammodernata, quella delle ferrovie calabro-lucane, che riportano su Bari parte del traffico della Lucania.

Potenza è un centro che si sta industrializzando, tra Gioia del Colle, Altamura e Gravina stanno per sorgere altre industrie, Foggia è in pieno sviluppo industriale oltre che in pieno avvaloramente agricolo, Bari è lo sbocco naturale di gran parte delle attività economiche della Lucania, che per una parte si riversano sul versante jonico, ma per un'altra parte si riversano su quello adriatico: ebbene, proprio in un momento simile, in cui — ripeto — si sta per sviluppare o è in fase di crescenza tutta l'attività economica di quelle regioni, noi intendiamo abolire determinate linee che sono alla base della loro vita economica ed industriale.

Mi sembra, onorevole Ministro, che una iniziativa di questo genere debba considerarsi quanto mai grave e preoccupante. Es-

sa è, comunque, una iniziativa che non trova giustificazione neppure in una ventilata sostituzione di quelle linee con dei servizi motorizzati su strada, che possono essere eventualmente presi in considerazione finchè si tratta di piccoli tronchi e sempre dopo, peraltro, un preventivo allargamento ed ammodernamento delle strade stesse: non bisogna infatti perdere di vista l'attuale situazione di congestione del traffico motorizzato, che non si riscontra evidentemente nelle ferrovie che corrono su binari ed arrivano quindi a destinazione — quando sono efficienti — prima che sulle strade si svolga il fiume del traffico motorizzato.

Ora, questi sono tutti problemi che io ritengo debbano essere considerati responsabilmente e debbano formare oggetto di rivalutazione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie: presento, pertanto, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che in Puglia è in fase di notevole sviluppo il processo di industrializzazione e di avvaloramento agricolo;

che in conseguenza di tale processo di sviluppo economico si rende necessario il potenziamento dei servizi ferroviari ed aerei, sia verso le regioni del versante adriatico che del nord della penisola;

invita il Governo

a) ad impostare ed avviare a graduale soluzione, nel piano di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, la costruzione, con le necessarie modifiche, del doppio binario tra Foggia e Caserta, nonchè il completamento del raddoppio della linea Adriatica, ivi compreso il tratto Bari-Lecce:

b) a collegare con una linea aerea diretta Taranto e Bari con Milano;

c) ad adoperarsi perchè l'attuale speciale vettura-letto, che fa servizio tra Roma e la Puglia, alternativamente, un giorno fino a Lecce ed un giorno fino a Taranto, sia sostituita con due vetture-letto ordinarie, in collegamento quotidiano con i due capoluoghi della regione.

Per illustrare tale ordine del giorno, dirò brevemente che, per quanto riguarda il tratto da raddoppiare della linea Foggia-Caserta, si tratta di assicurare in tal modo la continuità del doppio binario tra la Puglia e Roma e tra la Puglia e Napoli, che manca soltanto in quel tratto. Non starò qui a richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'importanza di questo problema: desidero soltanto rilevare che la trasversale considerata è quella che collega i versanti del basso Adriatico e del basso Tirreno tra loro e che, comunque, sopporta un traffico notevole di viaggiatori. Tale tratto peraltro non solo si svolge su un solo binario, ma presenta un andamento quanto mai vizioso, che per alcuni aspetti andrebbe senz'altro modificato in sede di attuazione del Piano decennale di ammodernamento delle ferrovie.

Alcuni problemi del Mezzogiorno, per certi aspetti, sono stati senza dubbio considerati, come ad esempio il raddoppio del binario della linea tirrenica, il potenziamento della linea ai fini dell'armamento della jonica, e così via, ma io ritengo che il problema da me richiamato, nei riguardi del Mezzogiorno, debba essere posto su un piano di priorità. Pertanto, quando io invito il Governo ad impostare e a risolvere gradualmente il problema, chiedo semplicemente che si inizi a fare qualcosa affinchè, sia pure in un certo arco di tempo, questo possa essere risolto definitivamente.

Per quanto si riferisce ai servizi aerei, desidero far presente all'onorevole Ministro che ormai la coscienza del volo sta entrando rapidamente anche nelle nostre regioni, per cui Bari, che fino a poco tempo fa era servita da una sola linea giornaliera con Roma, attualmente è servita da ben tre linee al giorno, sempre affollatissime perchè un numero sempre maggiore di commercianti, di professionisti, di uomini politici preferisce oggi prendere l'aereo.

Purtroppo, però, mentre i collegamenti con Roma sono piuttosto soddisfacenti, anche se non pienamente adeguati al bisogno perchè occorre prenotarsi con tre, quattro giorni di anticipo per trovare un posto, altrettanto non si può dire per i servizi tra

Bari e l'Alta Italia, Milano in particolare. Cito Milano tenendo conto dei considerevolissimi interessi d'affari esistenti tra la Puglia e la Lombardia e, pertanto, chiedo al Ministro che, una buona volta, questo problema venga affrontato, tanto più che il giorno che si istituiranno collegamenti aerei migliori tra Bari e Milano ne discenderà, automaticamente, il collegamento tra Bari e Catania, vecchia aspirazione dei catanesi i quali, a loro volta, hanno moltissimi interessi d'affari con la città pugliese. Cito, ad esempio, il commercio delle mandorle che collega la Puglia alla Sicilia per giustificare l'esigenza di una linea aerea tra Bari e Catania.

Vi è poi un altro problema che desidero sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro e che, pure se può sembrare di secondaria importanza, non lo è affatto.

Mi riferisco al servizio di vagoni letto che unisce la Puglia al resto dell'Italia; mi si potrebbe obiettare che è inutile preoccuparsi dei vagoni letto quando tutto il materiale ferroviario che viene impiegato per il sud d'Italia, tranne i casi eccezionali dei rapidi, dovrebbe essere aggiornato; ma poichè di tale questione mi sono interessato altre volte, desidero oggi parlare dei vagoni letto in modo specifico perchè il Ministro si renda conto di una situazione quanto mai strana, per non dire altro.

Ho sempre sollecitato, infatti, che sulle nostre linee meridionali non si impiegasse sistematicamente il materiale ferroviario più scadente! È un assurdo che tra la Capitale e la Puglia, e quando dico tra la Capitale e la Puglia mi riferisco ad un collegamento tra il centro e la parte più viva del Mezzogiorno peninsulare d'Italia, debbano essere in servizio solo ed esclusivamente, come vetture letto, le carrozze costruite per la seconda classe prima della guerra, quando si pensava di far godere anche i viaggiatori di questa classe di tale comodità.

Io domando, onorevole Ministro, perchè il servizio di vagoni letto tra Roma e la Puglia debba essere svolto da queste carrozze di seconda classe che sono usate solo come parte integrante ed in caso di bisogno sulle altre linee ferroviarie. Perchè chi parte per la Puglia deve essere costretto a dormire con la testa che tocca il cielo della vettura, senza sapere dove mettere le valigie e senza potersi rigirare?

Ma c'è un altro chiarimento che vorrei avere; vorrei infatti sapere per quale motivo città come Brindisi e Taranto debbano avere solo a giorni alterni la possibilità di usufruire delle vetture letto. Perchè succede questo: se quel giorno la vettura letto termina il viaggio a Taranto, i viaggiatori diretti a Brindisi devono scendere e raggiungere la propria destinazione con un altra vettura non letto e, viceversa, la stessa cosa avviene quando la vettura termina il viaggio a Brindisi.

Tutto questo avviene mentre a Taranto si è sviluppato un centro siderurgico, che ha comportato la creazione di tante industrie sussidiarie e che richiede un intensissimo traffico di viaggiatori. A Brindisi c'è la Monte-Shell ed un altro gruppo di industrie e c'è un continuo via vai di tecnici, di industriali eccetera. Ma di questo non si tiene conto, e Taranto e Brindisi continuano ad essere servite un giorno sì ed uno no dai vagoni letto! Senza dire che, anche volendo servirsene, bisogna avere l'accortezza di fare le prenotazioni con vari giorni di anticipo.

Chiedo dunque, onorevole Ministro, che quotidianamente venga istituito un servizio di vetture letto Roma-Taranto e Roma-Brindisi, che le vetture siano due e che delle due almeno una sia di tipo moderno.

Con il che ho illustrato l'ordine del giorno da me presentato, che mi auguro trovi una certa considerazione da parte del ministro Scalfaro.

DE UNTERRICHTER. Desidero brevemente intervenire per sottolineare due problemi che si riferiscono ad una linea ferroviaria che certamente è tra le più importanti del nostro Paese: Bologna-Verona-Brennero-Innsbruck.

Il tratto Bologna-Verona-Bolzano ha già festeggiato il primo centenario di vita e la linea completa fino ad Innsbruck lo festeggerà quest'anno. È tuttavia immaginabile che una ferrovia che ha già superato i 100 anni di attività soffra di una certa senescen-

za che si è aggravata in occasione delle ultime alluvioni nella Valle dell'Isarco: muri costruiti 100 anni fa non hanno retto e le opere di consolidamento dovrebbero essere rifatte.

Vi è poi un problema tecnico di ammodernamento del tracciato ferroviario che non è più adeguato alle moderne esigenze delle comunicazioni sempre più frequenti tra l'Italia e la Germania occidentale. Vi sono pendenze del 23 per cento, curve dell'ordine di 270 metri e via dicendo, ed il costo della sistemazione del tratto tra Verona e Vipiteno, che è il più bisognevole di lavori, si aggira attorno ai 90 miliardi di lire, cifra piuttosto notevole. Naturalmente, non si tratta di lavori da eseguire in un mese o in un anno e, anzi, dico che se queste opere di ammodernamento potessero essere compiute in 8-10 anni sarebbe un vero successo.

L'importante è cominciare a fare qualcosa perchè altrimenti, nel giro di poco tempo, la linea ferroviaria in parola presenterà deficienze molto gravi e più difficilmente rimediabili.

Il secondo problema che desidero sottolineare riguarda il collegamento tra Vipiteno e l'Austria, problema molto seguito in campo internazionale ed anche di difficile soluzione in quanto dovranno essere fatte gallerie lunghissime ed opere molto importanti; comunque, si tratta di una questione che va affrontata e ritengo che l'iniziativa debba essere presa dall'Italia anche se, è chiaro, la cosa interessa anche la Germania e l'Austria. Ma i più interessati, ripeto, siamo noi perche questa linea, a differenza di quanto avviene per Chiasso, consentirà alle merci ed ai passeggeri di percorrere un lungo tratto su territorio italiano, così che le rispettive tariffe saranno lucrate per la maggior parte dall'Italia.

Affido alla sensibilità del ministro Scalfaro la soluzione di questo problema perchè certamente egli si renderà conto della sua grande importanza.

Prima di concludere vorrei brevemente soffermarmi sull'opportunità di predisporre una legge in tema di vincolo delle aree da destinare agli aeroporti. So che è allo studio un provvedimento per promuovere la costruzione di nuovi aeroporti, ma ritengo che sia molto utile vincolare fin d'ora le aree ritenute idonee a questo scopo.

Da dove dovremo cominciare? Innanzitutto vincoliamo le aree per gli aeroporti previsti nei piani regionali, aeroporti che dovranno essere costruiti anche in zone che, in passato, si ritenevano non qualificate per questa destinazione. Mi riferisco agli aeroporti da costruire a 700-800 metri che, oramai, è diventato possibile realizzare e che sono in grado di svolgere un'attivissimo servizio.

P R E S I D E N T E . Informa la Commissione che, oltre all'ordine del giorno del senatore Crollalanza di cui è già stata data lettura, sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

riconosciuta la situazione di precarietà che caratterizza il porto di Trieste in conseguenza delle deficienti comunicazioni con il suo retroterra nazionale ed internazionale;

valutate le notevoli possibilità di sviluppo dei traffici commerciali internazionali tramite il porto triestino, a vantaggio dell'economia nazionale e regionale, qualora venissero rapidamente superate le attuali difficoltà;

considerati gli impegni da tempo assunti dal Governo in questo senso,

impegna il Governo a sollecitamente provvedere:

a) al potenziamento delle linee ferroviarie che uniscono Trieste rispettivamente a Venezia (doppio binario da ripristinare nel tratto Quarto D'Altino-Cervignano-Trieste), all'Austria e, tramite Gorizia-Villesse, alla Jugoslavia;

b) al completamento dell'autostrada Trieste-Venezia e al suo raccordo con la rete autostradale europea;

c) ai lavori indispensabili per rendere l'aeroporto di Ronchi dei Legionari atto ad una funzione di carattere internazionale ».

VIDALI

Il Senato,

riconosciuto il grave danno derivante all'economia triestina dalla precarietà delle comunicazioni ferroviarie dell'emporio con il suo retroterra nazionale ed internazionale,

valutate le notevoli possibilità di contribuire alla ripresa dei traffici commerciali da e per l'estero, provvedendo alla attuazione degli impegni da tempo assunti per il superamento di tali difficoltà;

impegna il Governo:

1) a completare il ripristino del doppio binario ferroviario da Quarto d'Altino a Trieste;

2) a predisporre il rinnovamento della linea ferroviaria « Pontebbana » ed in generale delle comunicazioni ferroviarie di Trieste con l'Austria e la Jugoslavia.

VIDALI

Il Senato,

considerato che lo scalo ferroviario di Torino-smistamento è ubicato al centro di una zona cittadina la cui densità di edifici circostanti non consente il necessario ampliamento;

constatato che il problema dello scalo in parola può essere risolto solo con il trasferimento in altra sede;

rilevato che nelle adiacenze del predetto scalo è reperibile un'area di un milione 370 mila metri quadrati circa sita in zona — Orbassano-Beinasco — ritenuta la più adatta in senso assoluto per la più opportuna e facile ubicazione dei binari di raccordo con le varie linee dell'attuale rete ferroviaria;

invita il Governo a disporre i provvedimenti opportuni atti a consentire la realizzazione di detta opera.

MASSOBRIO, CHIARIELLO

Il Senato,

vista la maturata consapevolezza nel Paese del valore, sul piano dell'economia, della navigazione interna, e la necessità di dare ad essa il massimo impulso,

invita il Governo ad assumere tutte le iniziative possibili, operando concretamente e senza indugio, al fine di predisporre quanto necessario per lo sviluppo della idrovia Padana.

FERRARI Giacomo

Il Senato,

riconosciuta la necessità e l'urgenza di dare una sistemazione razionale e adeguata alle comunicazioni ferroviarie Brennero-zona tirrenica, presupposto per lo sviluppo dei rapporti turistici e commerciali con l'Europa centrale;

riconosciuto che tale sistemazione può ottenersi con la creazione della direttissima Spezia-Parma-Suzzara-Verona;

riconosciuta la necessità e la convenienza di ammodernare e potenziare il percorso con impianti di doppio binario e di elettrificazione;

tenuto presente che tale provvedimento da anni è chiesto dalle Provincie, dai Comuni e dalle Camere di commercio delle zone interessate, come lo affermano i numerosi convegni ai quali hanno partecipato, con fiduciosa speranza, Enti locali ed Enti economici nonchè Organizzazioni varie, coi molti ordini del giorno inviati a tutte le Autorità e in particolare al Ministero dei trasporti;

accertato che ostacolo a tale provvedimento è costituito dal tronco Parma-Suzzara in gestione privata;

invita il Governo a procedere, qualunque sia la posizione attuale della concessione, al riscatto del tronco Parma-Suzzara;

e successivamente, a procedere all'ammodernamento e potenziamento, compresa la elettrificazione, dell'intero percorso La Spezia-Verona e alla duplicazione del binario per l'intero tronco La Spezia-Parma.

FERRARI Giacomo, AIMONI

Il Senato,

tenuta presente la situazione sempre più drammatica del traffico della Capitale;

considerata la necessità di venire incontro alla difficile situazione di bilancio della

STEFER — Società per azioni — totalmente di proprietà del comune di Roma;

dato l'obbligo dello Stato, in base alla legge del 1925, a provvedere alla costruzione delle linee metropolitane di Roma,

invita il Governo:

1) a definire al più presto le ultraventennali pratiche di sussidi integrativi e di sovvenzioni delle linee gestite dalla STEFER nonchè della metropolitana Termini-EUR;

2) a provvedere alla più rapida attuazione della linea metropolitana A (Osteria del Curato-Termini - Termini-Piazza Risorgimento) ed a stanziare in bilancio le ulteriori somme necessarie per il completamento di detta linea;

3) a provvedere alla progettazione e costruzione delle linee B (EUR-Piazza Bologna, sino alla Borgata S. Basilio) e D (Montesacro-Pietralata-Centocelle-Appia-Colombo, sino alla Basilica S. Paolo), richieste dalla Amministrazione comunale di Roma.

MURGIA

Invito l'onorevole relatore a replicare agli oratori intervenuti nel dibattito.

L O M B A R D I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, non potrò rispondere a tutti gli interventi data l'ora tarda ed anche perchè taluni oratori hanno richiesto direttamente al Ministro una risposta alle questioni poste. Non mi soffermerò neanche su questioni di carattere locale e territoriale per quanto esse siano estremamente interessati e facenti parte del dovere che ogni parlamentare ha di rappresentare la situazione della propria regione.

Nel mio intervento non ritengo neanche opportuno fare riferimento a questioni che sono state sollevate, ma che si riferiscono a disegni di legge giacenti presso la Camera dei deputati, e ciò per non aprire in anticipo una discussione che non sarebbe costruttiva dato il poco tempo destinato all'esame dei bilanci.

Cercherò dunque di essere rapido e schematico.

Il senatore Giacomo Ferrari ha ben visto l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti ed io credo che, oramai, siamo alla vigilia della creazione di un organo che potrà servire all'esame ed al coordinamento di tutto il settore di pertinenza del Ministero dei trasporti. Sarebbe anche opportuno che tale Consiglio superiore avesse la direzione completa per tutti i singoli modi di trasporto, non trascurando le raccomandazioni fatte in proposito dal senatore Ferrari.

I problemi che più hanno interessato i senatori che sono intervenuti sono quelli riguardanti le ferrovie concesse e l'Azienda ferroviaria dello Stato. Cercherò di essere brevissimo dicendo questo: sarebbe opportuno che la questione dei rami cosiddetti secchi fosse una buona volta risolta nel senso di chiarire gli elementi della metodologia con la quale tale problema si intende affrontare.

Che cosa si intende per « ramo secco »? Quali coefficienti di esercizio riteniamo di dover prendere in esame ai fini di un ridimensionamento della rete? A questo proposito, devo precisare che esprimerò un parere del tutto personale, che non so se sia condividibile da parte della Commissione: io sono infatti per le soluzioni di carattere spregiudicato e credo molto nel progresso della tecnica, che a mio avviso in questo campo è l'unica che possa risolvere il problema.

Naturalmente, mi aggancio ad uno scopo sociale, quello cioè di trovare una soluzione che renda minori i costi e maggiore il vantaggio all'utente, quale che sia il sistema di trasporto. Ora, i senatori Genco e Crollalanza hanno cercato di difendere con molta passione gli interessi del Mezzogiorno: ebbene, in proposito devo dire — e ritengo che tutti siano d'accordo su questo — che nessuno di noi intende minimamente menomare i diritti di queste zone. In ragione di un superamento degli squilibri, se, ad esempio, in pratica, si dovesse ad un certo punto operare la soppressione di qualche linea onde consentire nel contempo al traffico viaggiatori e al traffico merci di essere più utile agli interessi del Mezzogiorno, io ritengo che il Parlamento non potrebbe non essere d'accordo su una simile operazione:

per ottenere questo, però, è necessario evidentemente che sia approfondito tutto il problema, nonchè i calcoli sui singoli casi che si debbono prospettare, poichè — come giustamente ha rilevato poc'anzi il senatore Crollalanza, riprendendo un pensiero più volte espresso dal senatore Corbellini — bisogna sempre considerare prima la soluzione anche in prospettiva, in ragione cioè dell'espansione e dello sviluppo economico di una certa zona, per vedere se non sia opportuno, eventualmente, sospendere una certa decisione nel caso in cui la ferrovia, per quello sviluppo che è quasi sicuro allo stato attuale, non rappresenti ancora la migliore soluzione possibile.

Per quanto si riferisce poi alle ferrovie concesse, devo dire che, per la verità, io non ho particolari preferenze per l'uno o per l'altro sistema, poichè sono del parere che tanto il sistema della ferrovia in gestione diretta da parte dello Stato che il sistema della ferrovia in concessione presentino aspetti positivi ed aspetti negativi.

A questo proposito, desidero ricordare che quando venne emanata la legge sulla nazionalizzazione delle ferrovie all'epoca di Giolitti si obiettava da parte dei parlamentari italiani che i concessionari, giunti verso la fine del riscatto della concessione che durava molti anni, nulla più facevano per la manutenzione di quelle linee, mandandole praticamente in malora. Questa è una verità di cui bisogna tenere conto; per converso, in sede pubblica, si possono riscontrare altri difetti ed altre deficienze, per cui evidentemente il problema deve essere esaminato con la maggiore chiarezza e severità possibili, cercando soltanto di risolverlo tenendo presente l'interesse generale.

Il senatore Ferrari, per quanto si riferisce al problema della manutenzione, mi pare che sia stato soddisfatto di vedere in bilancio un incremento di 16 miliardi rispetto al 1966: al riguardo devo dire che, effettivamente, quello delle ferrovie è l'unico bilancio che, almeno da qualche tempo, da quando cioè la legge n. 211 ha fatto obbligo alle ferrovie di prevedere a tale scopo non meno del 20 per cento dei prodotti del traffico, ha un certo rispetto per la manutenzione.

Per quanto si riferisce ai rimborsi da parte del Tesoro, i quali possono essere riferiti agli oneri extra-aziendali oppure ai prestiti che contrae l'azienda ferroviaria sia per investimenti, sia per il disavanzo, l'operazione è fatta nel senso che nel bilancio del tesoro sono previsti capitoli appositi che prevedono il finanziamento dell'Azienda ferroviaria che pertanto gode di tali entrate, sia per la parte corrente che il conto capitale. Ora, l'operazione, sotto questo aspetto, non ha per sè alcuna rilevanza: io, viceversa l'ho criticata sotto un altro aspetto, poichè ritengo che il disavanzo di gestione delle ferrovie dello Stato non dovrebbe essere coperto con il sistema dell'invito fatto all'Azienda di ricorrere ad anticipazioni della Cassa depositi e prestiti o a prestiti nazionali, costringendo l'Azienda stessa ad iscrivere nelle proprie passività le spese di ammortamento del disavanzo di gestione. Sono del parere quindi che l'attuale sistema sia del tutto superato e mi auguro che con il futuro riordinamento venga introdotto il sistema corretto del disavanzo.

Relativamente all'aviazione civile, la discussione si è svolta soprattutto sugli aeroporti, a proposito dei quali mi dichiaro perfettamente d'accordo. Come pure sono d'accordo con quanto ha rilevato il senatore De Unterrichter circa il vincolo delle aree, che peraltro costituisce un problema che riguarda specialmente la politica regionale. Naturalmente, si tratta di aree di una certa dimensione, che non è facile reperire in qualsiasi momento e a condizioni tali da consentire l'operazione relativa: inoltre, vi è da considerare che purtroppo noi manchiamo allo stato attuale di una legge in materia di infrastrutture per aeroporti, che invece esiste per quanto attiene alle autostrade, come pure manchiamo di una legge relativa alle metropolitane.

Queste, in definitiva, sono le attuali carenze legislative relativamente alle infrastrutture per i trasporti, per l'aviazione e per le metropolitane.

Detto questo, spero vivamente che gli onorevoli colleghi vogliano darmi mandato di fiducia per la stesura del parere sullo stato di previsione in esame.

P R E S I D E N T E . Invito ora il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a replicare agli oratori intervenuti e ad esprimere il suo parere sugli ordini del giorno che sono stati presentati.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, cercherò di essere oltremodo schematico per occupare il minore spazio di tempo possibile: chiedo, pertanto, scusa se a quelli che, più che argomentazioni, sono dei quesiti risponderò con una certa rapidità, concludendo infine il mio intervento con qualche pensiero di sintesi sull'attività che si sta svolgendo da parte del Ministero. Rimango comunque a disposizione, nello spazio di tempo che intercorrà tra questa discussione e quella che si svolgerà in Aula, per gli eventuali ulteriori dati e chiarimenti, che i senatori gradissero avere, al fine di alleggerire la futura discussione in Aula, che in certi casi può utilmente essere ridotta e chiarita attraverso rapporti diretti.

Desidero ringraziare in modo del tutto particolare l'onorevole relatore per essersi sobbarcato a questa fatica — il bilancio dei trasporti è indubbiamente fra i meno comodi da esaminare poichè è il più carico di problemi, sia quantitativamente che qualitativamente — nonchè per la serie di questioni che ha posto e per l'orientamento politico che ha dato all'impostazione stessa, come pure desidero ringraziare vivamente tutti coloro che sono intervenuti nella discussione.

Ed inizio a rispondere partendo appunto dalla relazione del senatore Lombardi, il quale nella sua esposizione ha chiesto qualche notizia relativamente all'EAM: desidero peraltro far presente che più di una volta, sia in questa Commissione che nell'altro ramo del Parlamento e al Senato in Aula, ho già avuto modo di esprimere il mio pensiero al riguardo.

Io sono convinto — torno a ripetere — che l'EAM debba essere sciolto ed assorbito dalla Motorizzazione civile e non ripeterò qui le motivazioni al riguardo dal momento che le ho già espresse altre volte. Provvedimenti legislativi relativi a questo problema, comunque, sono già pronti: verranno peraltro discussi anche con i rappresentanti sindacali sia della Motorizzazione civile che dell'EAM stesso.

Come direttiva politica ho già detto — e lo ripeto in sintesi — che l'assorbimento del personale dell'EAM deve seguire questo duplice binario: non recare alcun danno al personale della Motorizzazione e procurare nel contempo al personale dipendente dall'EAM — che pure è composto di persone preparate e corrette, che hanno lavorato per anni alle dipendenze di un ente sempre riconosciuto dallo Stato, sobbarcandosi alla fatica morale e psicologica di sostenere tante polemiche giornalistiche che evidentemente non potevano far piacere nè ai dirigenti, nè ai più umili dipendenti — il minor danno possibile.

Il problema evidentemente non è facile soprattutto in considerazione del fatto che, mentre noi parlamentari spesso, quando si parla di enti, affermiamo che sono troppi e che devono essere eliminati, quando qualcuno parte con tutta la buona volontà di sopprimerli trova una infinità di freni, di ostacoli e di opposizioni. L'evidente contraddittorietà delle volontà è pertanto una una delle cose che è bene constatare: la constato per me, ma non sarei dispiaciuto che ciascuno degli onorevoli senatori, con un breve esame di coscienza, la constatasse per sè.

Una seconda considerazione è stata poi fatta relativamente alla navigazione interna, auspicandosi la proroga della legge numero 1616 del 1962 e lamentandosi uno scarso coordinamento fra i lavori pubblici e i trasporti per l'erogazione dei fondi. In proposito devo dire che — come è noto — la legge n. 1616 è scaduta il 31 dicembre dell'anno scorso e la proroga relativa è stata già approvata dal Senato, ma è ancora pendente — se non sbaglio — davanti la Camera dei deputati.

L O M B A R D I , *relatore.* Il provvedimento di proroga sino alla fine di quest'anno è stato approvato anche dall'altro ramo del Parlamento.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Vi è comunque pendente alla Camera dei deputati un altro provvedimento relativo a questa materia, già approvato dal Senato: vedremo di sollecitarne l'approvazione.

Per quanto riguarda, in particolare, il lamentato mancato coordinamento, dirò qualche parola, peraltro molto generica, più avanti.

Mi dichiaro inoltre perfettamente d'accordo circa l'intenzione di ottenere maggiori fondi per l'aviazione civile e i vari contributi, che indubbiamente devono essere concessi, per il Centro trasporti aerei. Si è elogiata l'attività di tale ente e su questo non ho nulla da dire: desidero solo far presente che l'erogazione dei contributi è stata da me sospesa o non è ancora entrata in esecuzione per il mio desiderio di rivedere tutta la situazione. È necessario infatti tenere presente che questo Ministero è molto povero, specie per quanto si riferisce ad alcuni capitoli di bilancio, per cui a mio avviso — se fosse possibile — sarebbe preferibile concentrare maggiormente gli sforzi su certe iniziative piuttosto che distribuire pochi fondi a molte: questo indubbiamente è un tentativo e non so se riuscirò a portarlo a termine poichè la situazione — ripeto — non è facile, data l'estrema povertà di certi capitoli di bilancio.

Si è inoltre auspicato da parte del relatore il completo rimborso alle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali. Posso dire a tale riguardo che nel disegno di legge sulla riforma delle Ferrovie dello Stato sono contenuti criteri più realistici per determinare questi oneri extra-aziendali da rimborsare all'Azienda. Ogni anno — come è noto — si svolge, per così dire, un duetto tra il Ministero dei trasporti ed il Ministero del tesoro, il primo chiedendo un certo quantitativo di rimborso oneri ed il secondo difendendosi con il promettere prima e con il farne arrivare poi, in un certo lasso di tempo, una quantità ben minore.

Si è chiesta inoltre l'armonizzazione della politica dei trasporti con quella della CEE, particolarmente per quanto riguarda l'imputazione degli oneri per le infrastrutture· in proposito devo però dire che la politica comune dei trasporti in seno alla CEE non è stata ancora definita dal Consiglio dei ministri della Comunità, che dovrà esaminare nei prossimi mesi ulteriori proposte avanzate dalla Commissione. Questo è indubbiamente un settore forse fra i più faticosi, nel quale io peraltro non ho certo l'esperienza che hanno i miei colleghi degli altri Stati: sono stato a Bruxelles, per ora, soltanto un paio di volte, ma ricordo che questi ultimi — tra cui erano il Ministro dei trasporti tedesco che da 17 anni regge quel Ministero e il Ministro dei trasporti belga che lo regge da 7-8 anni — si sono così specializzati e tecnicizzati che in una discussione che verteva sulla tariffa a forcella hanno fatto delle precisazioni di tale potenza da costringermi dopo quattro ore a prendere la parola per dire soltanto che ai miei colleghi dell'Europa poteva interessare non già la mia competenza o esperienza, che non ho, ma l'impressione che riceveva un cittadino, diventato Ministro, dopo il primo contatto con questo consesso europeo: che non si trattasse più di un consesso di politici ma di tecnici.

E questo, onorevoli senatori, mi preoccupa perchè quando i politici fanno i tecnici lasciano uno spazio vuoto che o non viene colmato, o viene colmato abusivamente da qualcun altro.

La maggior parte dei Ministri dei trasporti dell'Europa sono ormai diventati Ministri della tariffa ed ora della tariffa a forcella, espressione che si potrebbe anche avere il diritto di non sapere che cosa è, perchè il politico deve imprimere ad un settore una certa volontà politica senza scendere a dettagli tecnici.

Il lavoro del politico, ripeto, deve essere di impostazione. In tutti i Ministri europei deve essere viva e presente un'unica volontà: la volontà della politica comunitaria. Se tale volontà sarà fortissima, allora anche gli ostacoli tecnici saranno superabili ma, in caso contrario, nulla si potrà concretare.

Questo è ciò che ho detto in sede comunitaria: dobbiamo prima compiere un atto di volontà politica e poi sarà il caso di parlare di tariffe e di altri problemi specifici.

Mi è stato replicato: noi abbiamo la questione del Reno, con l'osservanza di un Regolamento che ha oltre 100 anni di vita. Questo è molto bello ai fini di una celebrazione, ma non so se costituisca titolo prioritario ai fini di una politica di coordinamento di tutti i trasporti che interessano i Paesi comunitari.

P R E S I D E N T E . Posso dare conferma di queste difficoltà nella politica internazionale dei trasporti. Come membro del Parlamento europeo faccio parte, tra l'altro, della Commissione trasporti, nella quale ho svolto una relazione sul Reno e i porti, e posso dire che uno degli argomenti più difficili da trattare, in sede comunitaria, è proprio quello dei trasporti.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Dobbiamo pensare al coordinamento dei trasporti di tutti i Paesi e per questo dico che se la volontà politica sarà forte, se la fede comune sarà vigorosa, tutti gli ostacoli potranno essere superati, altrimenti no.

Comincio ora a rispondere ai singoli interventi degli onorevoli senatori con riferimento tanto a questioni di carattere generale che particolare, e chiedo scusa se non seguirò l'ordine con il quale gli oratori sono intervenuti.

Il senatore Giacomo Ferrari ha posto vari interrogativi ai quali cercherò di dare risposte sintetiche e, lo ripeto ancora una volta, sono a disposizione della Commissione per eventuali ampliamenti dei temi trattati.

Programma di risanamento delle aziende municipalizzate. Per il risanamento di queste aziende il Ministero dei trasporti sta favorendo l'adozione di miglioramenti tecnici che possano influire sul risanamento sia tecnico che economico delle aziende stesse. Questo è però l'unico apporto che il mio Dicastero può dare per la risoluzione del problema, in quanto è da tenere presente che un'azione programmata per le aziende municipalizzate rientra nella competenza del Ministero dell'interno.

Dovremo riuscire, in sede governativa o parlamentare, a discutere del problema per vedere quale politica sia opportuno seguire. A questo punto, desidero dire qualcosa che interessa ogni settore dei trasporti, laddove il trasporto diventi fatto pubblico.

In ciascun politico-amministrativo responsabile deve esserci l'intento di impedire che il modo di amministrare questo settore sia comodo, largo, privo di preoccupazioni perchè, tanto, si tratta di « un pubblico servizio ». Questa è una posizione assolutamente inaccettabile e penso che nessuno ne dubiti.

Peraltro, bisogna ricordare che quando si tratta di un pubblico servizio non è possibile pensare che la tavola pitagorica valga come applicazione stretta di principio e che per forza ci debba essere un bilancio a pareggio.

Se il servizio pubblico è tale ed è veramente indispensabile, ad un certo momento un sano modo di amministrare non potrà che poggiarsi sul sacrificio pubblico costituito dai contributi versati dai cittadini per ottenere un miglioramento del servizio stesso.

A questo punto il tema si allarga e comprende quanto detto a proposito dei « rami secchi » della Puglia o di altre zone del Paese.

Evidentemente, non si può partire dal principio che c'è un passivo e che certe ferrovie vanno eliminate. Fino a quando il servizio svolto è pubblico, per prima cosa bisogna vedere se esso risponda effettivamente ad una reale esigenza e, in secondo luogo, bisogna accertarsi che siano stati compiuti tutti gli sforzi per amministrare quel servizio nel modo migliore.

Soltanto allora si potrà decidere, senza sottostare a certe manifestazioni pedagogiche che, a volte, ci portano a cedere, quale sia la strada da seguire.

Per quanto riguarda le autolinee, il programma quinquennale di sviluppo economico, al capitolo XI relativo ai « trasporti », prevede anzitutto il riordinamento della rete su basi regionali e comprensoriali e la riforma della disciplina legislativa delle autolinee in concessione nonchè la possibili-

tà di rendere obbligatori i Consorzi tra le imprese concessionarie di autoservizi di linea nell'ambito dei comprensori.

Quanto agli aspetti economici, in via generale, si prevede la possibilità di interventi contributivi da parte dello Stato, a cui dovrà peraltro corrispondere una più penetrante azione di regolamentazione e di controllo sui servizi e un miglioramento qualitativo dei servizi stessi.

Il problema è da me stato fatto presente al Ministro del tesoro ed alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed ho sottolineato che la situazione di questo settore è in una fase di inflazione veramente preoccupante. Negli ultimi mesi, vi sono state varie aziende che non hanno retto alla pesante situazione economica e sono fallite.

Ho anche chiesto il ripristino di un principio stabilito da una legge che riconosceva determinati alleggerimenti fiscali per il carburante a favore delle autolinee, ma devo dire che il Ministro delle finanze, su questo punto, non vuole cedere.

Da parte mia, ripeto, ho fatto il possibile per sottolineare che questo settore si trova in condizioni veramente preoccupanti e che vi è qualche zona che ne ha risentito in modo particolare. Naturalmente, si tratta delle zone più depresse che dispongono di questi unici mezzi di trasporto. Data la situazione deficitaria, risulta, dai dati che ho già avuto occasione di fornire al Senato, che le spese sopportate per i parchi macchine sono così ridotte da far temere che i mezzi, con l'andar del tempo, offriranno sempre minori garanzie di sicurezza e di tranquillità per chi deve viaggiare.

Comunque, in attesa che il programma quinquennale trovi la sua graduale attuazione, i problemi relativi alla critica situazione delle autolinee sono stati portati all'esame della Commissione cosiddetta « triangolare », che già l'onorevole Jervolino aveva promossa. Tale Commissione, detta « triangolare » perchè vede presenti, oltre lo Stato, le due parti interessate a questo settore, ha cominciato a riunirsi non molti mesi addietro e si propone di esaminare sia i problemi immediati di natura economico-finanziaria, che i problemi a lunga scadenza. Questo, allo scopo di vedere quali eventuali riforme e miglioramenti siano da adottare. Mi sono state chieste notizie circa due Commissioni: Trasporti-Tesoro e Trasporti-Interno. La prima, presieduta dall'onorevole Florena, era per le ferrovie concesse ed è stata istituita, presso il Ministero dei trasporti, con decreto interministeriale del 1° marzo 1965. Essa è stata articolata in due Sottocommissioni: la prima ha avuto il compito di valutare la convenienza di eventuali modifiche alla legislazione vigente, relativamente ai rapporti concessionali nonchè agli altri aspetti giuridici, ed anche il compito di esaminare l'opportunità di interventi finanziari per il risanamento delle gestioni. Circa la Commissione Trasporti-Interno, trattasi solo di un gruppo di lavoro istituito presso il Ministero dell'interno per lo studio della legislazione sulle aziende municipalizzate, particolarmente di trasporto. A queste hanno partecipato nostri funzionari. Se gli onorevoli senatori vorranno avere al riguardo notizie più dettagliate, si potranno fra qualche tempo comunicare le conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione presieduta dal senatore Florena ed il punto al quale è giunta al momento attuale la Commissione di cui ho fatto parola, insediata presso il Ministero dell'interno.

Il senatore Ferrari ha poi parlato nel suo intervento della diminuzione del personale ferroviario. In proposito, vi è da rilevare che nel complesso, per il 1967, è stata stanziata per spese del personale delle ferrovie dello Stato, una somma inferiore di 5 miliardi a quella dell'anno precedente.

A tale riguardo, va oltretutto considerato che le innovazioni tecniche introdotte e che si vanno attuando negli impianti e nei mezzi (soprattutto in dipendenza della realizzazione del « Piano decennale »), per effetto di automazioni, semplificazioni, eccetera, consentono in definitiva una riduzione di personale, senza peraltro che ciò comporti un aumento di prestazioni da parte di quello che rimane in servizio.

Faccio presente peraltro che il problema del personale — e non dico questo a titolo di merito, ma soltanto per chiedere le attenuanti generiche — è stato quello che ha

richiesto il maggior numero di ore di lavoro da parte del sottoscritto (è destino di chiunque abbia la responsabilità del Ministero!) per riunioni sindacali in tutti i settori, ma in particolare nel settore delle ferrovie: in tali riunioni sono stati affrontati i temi delle libertà sindacali, degli orari di lavoro del personale viaggiante, dell'incentivazione, nonchè quelli relativi alla settimana corta e alle assuntorie. Questi problemi non sono totalmente previsti nella riforma generale e pertanto mi sono impegnato ad inserirli in uno stralcio della riforma stessa.

È stato inoltre posto un altro quesito relativamente all'aumento insufficiente delle spese per la manutenzione (15 miliardi). Al riguardo però devo dire che per il 1967, secondo un programma dettagliato, questa somma è senz'altro sufficiente per soddisfare tutte le esigenze.

Sempre dal senatore Ferrari è stato poi chiesto come avviene il rimborso da parte del Tesoro delle quote di capitale comprese nelle annualità di ammortamento: *a*) dei prestiti contratti per la ricostruzione; *b*) dei mutui contratti e da contrarre per gli investimenti patrimoniali; *c*) delle anticipazioni concesse dalla Cassa depositi e prestiti a copertura dei disavanzi di gestione 1963-64 e secondo semestre 1964. Di questo ha già parlato l'onorevole relatore: io dirò soltanto che il rimborso delle quote capitale incluse nelle rate d'ammortamento dei prestiti viene effettuato mediante accreditamento nel conto corrente di tesoreria intestato alle ferrovie dello Stato alle scadenze previste per il pagamento delle quote medesime agli enti mutuanti.

È stato inoltre chiesto che cosa si prepara sul ritocco delle tariffe di cui si sta occupando la stampa di tutto il Paese. A questo proposito, i miei uffici hanno preparato diverse considerazioni, ma io preferisco esprimere alcuni miei pensieri su questo tema. Indubbiamente, più di una volta i giornali — qualcuno in particolare — evidentemente per esigenze giornalistiche, hanno lanciato la notizia in modo sensazionale di un aumento delle tariffe: anzi, in seguito alla mia smentita, si disse addirittura che avevo detto il falso. Ora, il motivo, più volte manifestato, per cui non ritengo di dover affrontare questo problema, quanto meno per il momento, è che, a mio avviso, lo sforzo di risanamento delle ferrovie, che è in corso da anni, non prevede soltanto la voce relativa all'aumento delle tariffe, che si deve peraltro considerare più una dimostrazione di serietà da parte di chi viaggia per adeguarsi alle tariffe degli altri Paesi di Europa (se non sbaglio, infatti, l'Italia è ancora il Paese in cui si paga di meno sulle ferrovie) che un introito, per quanto possa essere aumentato, tale da risolvere da solo tutti i problemi esistenti.

Io ritengo quindi, come visione politica d'insieme, che affrontare una questione che in sè non risolve, nè avvia a soluzione, un problema, significhi quanto meno affrontare il problema stesso in modo del tutto marginale. Per risolvere il problema è necessario evidentemente affrontare tutta una serie di questioni sostanziali: tuttavia, se un ritocco di tariffe fosse comunque utile, lo esamineremo e lo apporteremo. Ritengo infatti che queste soluzioni che non risolvono nulla, ma creano soltanto reazioni ed interrogativi inutili, siano, almeno per il momento, da non mettersi all'ordine del giorno.

Torno quindi a ribadire che, allo stato attuale, non è allo studio alcun provvedimento di adeguamento generale delle tariffe, sia dei viaggiatori che delle merci. Questo l'ho detto un anno orsono e continuo a ripeterlo ora. È evidente che non avevo e non ho alcuna intenzione del genere, poichè altrimenti lo avrei detto, in quanto ritengo che non sia un capo di imputazione per un Ministro avere l'intenzione di aumentare le tariffe.

A questo punto desidero inserire un'altra questione, già tante volte affrontata, relativa al problema di coloro che viaggiano con riduzioni o che viaggiano gratuitamente. È vero che questo tema è allo studio, ma è anche vero che è allo studio — questo lo dico con estrema franchezza — solo per vedere se è possibile dare ad esso soluzioni più serie e non già perchè si ritenga che se tutti costoro pagassero, le ferrovie si sistemerebbero! Al riguardo, infatti, è neces-

sario considerare che, mentre 50 anni fa un permanente voleva dire un cittadino in più che effettivamente viaggiava *gratis* sulle ferrovie, allo stato attuale un permanente rappresenta soltanto un atto di cortesia verso una persona che può darsi che in 12 mesi non salga mai su un treno. Quanti sono, ad esempio, i parlamentari che oggi si servono del treno? In altre parole, mentre è vero, da un certo punto di vista, che il riconoscere molti permanenti gratuiti o il prevedere delle ipotesi per legge rappresenta un fatto indubbiamente non conveniente, è necessario nel contempo vedere però anche il peso sostanziale di tale operazione.

A questo proposito devo dire inoltre — pur essendo di polso stretto per certe questioni — che, come ho già detto più di una volta, sono favorevole a che i dipendenti dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti abbiano, ai fini dei viaggi in ferrovia, il trattamento di cui godono i dipendenti della Motorizzazione civile. Non riesco infatti a spiegarmi perchè questi ultimi debbano avere delle agevolazioni che non sono invece riconosciute ai dipendenti dell'aviazione civile, che pure fanno parte dello stesso Ministero. Questo, a mio parere, non ha senso e serve soltanto a determinare un'ulteriore depressione psicologica in un settore che è già sufficientemente depresso.

Tale mio parere in proposito, peraltro, potrebbe apparire in contrasto con il desiderio e lo sforzo, che continua da anni in questo settore, di migliorare certe situazioni, ma ritengo che un conto sia togliere o ridurre là dove non vi è motivo di dare o dove si è dato troppo, ed un conto sia, con la scusa di una amministrazione seria, non dare a chi, secondo me, ha invece tutto il diritto di avere, con una discriminazione che, veramente, mi pare eccessiva.

Il senatore Ferrari ha chiesto inoltre notizie circa la situazione, aggiornata al 31 dicembre 1966, dell'importo delle forniture dei lavori eseguiti sul Piano decennale.

Ora, alla data del 28 febbraio 1967, sul programma di opere e forniture per 800 miliardi, relativo alla prima fase quinquennale del Piano decennale delle ferrovie dello Stato, risultavano già assunti impegni di spesa per oltre 740 miliardi (pari al 93 per cento dell'importo totale disponibile) ed erano già stati disposti pagamenti per oltre 460 miliardi (pari al 58 per cento del totale). A questo aggiungerò, rispondendo così alla prima delle preoccupazioni manifestate dal senatore Jervolino, che la settimana scorsa i giornali hanno già dato la notizia che il Tesoro ha stanziato 125 miliardi per quanto si riferisce alla seconda fase del Piano decennale, per la quale la nostra richiesta è di 700 miliardi: il disegno di legge relativo è al concerto dei Ministeri finanziari. Da tale provvedimento è stato fatto però uno stralcio ed il CIPE, appunto, ha preso atto di questo, al fine di poter dare lavoro alle aziende che producono solo per le ferrovie dello Stato.

Non posso tacere che, giungendo al Ministero, ho scritto una lettera al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del tesoro perchè talune iniziative degli ultimi anni in questo settore mi sono parse eccessive: se nascono infatti nuove aziende, mentre quelle vecchie non riescono a lavorare appieno e l'unico datore di lavoro siamo noi, evidentemente manca un certo coordinamento. Soprattutto mi rincresce, dal punto di vista politico, che sorgano delle aspettative estremamente obiettive; quando la popolazione però vede che nascono nuove industrie, che poi non funzionano, ha la sensazione di essere defraudata di qualcosa. Così, invece, prima ancora che sorgano, si può sapere quali sono le ferrovie, quali le esigenze e quali le fabbriche che devono lavorare per soddisfarle.

Come avviene l'iscrizione della spesa delle annualità sul conto capitale per l'ammortamento dei prestiti contratti per la copertura dei disavanzi di gestione degli esercizi 1966 e 1967?

L'articolo 64 della legge di approvazione del bilancio 1966 e l'articolo 65 del disegno di legge per l'approvazione del bilancio 1967, autorizzano le Ferrovie dello Stato a contrarre mutui per la copertura dei disavanzi di gestione risultanti dai due predetti bilanci.

Da questa autorizzazione discende indirettamente quella di iscrivere nel bilancio ferroviario le annualità di estinzione dei suddetti mutui.

Le quote capitale dell'anno 1967 sono state determinate in relazione all'entità dei mutui da contrarre e alle previste epoche di collocamento dei mutui stessi.

Perchè non sono stati ancora utilizzati i cinque miliardi riservati all'aumento delle partecipazioni azionarie della Azienda in servizi automobilistici?

Dei cinque miliardi riservati dalla legge n. 211 del 1962 ai provvedimenti di cui sopra, un miliardo e mezzo è stato già destinato all'aumento del capitale sociale dell'Istituto nazionale trasporti (ad esclusiva partecipazione delle Ferrovie dello Stato) per procedere al riorganizzato servizio dei trasporti in piccole partite ed all'effettuazione dei servizi automobilistici sostitutivi delle linee ferroviarie che, per essere fortemente deficitarie, vengono chiuse al traffico.

Si prevede che ulteriori aliquote del fondo stesso, saranno analogamente destinate all'INT per aumentarne ulteriormente il capitale sociale in vista delle sempre crescenti necessità di cui sopra si è fatto cenno.

Sui « rami secchi » bisognerà dire qualche cosa di preciso, date le voci insistenti correnti sulla stampa.

L'attuazione del programma diretto a ridimensionare la rete secondaria a scarso traffico e fortemente deficitaria avverrà con gradualità, procedendo, prima di adottare i singoli provvedimenti, ad una attenta e responsabile valutazione della loro opportunità e convenienza sotto il profilo tecnico, economico e sociale, ed a diretti contatti con gli Enti locali interessati.

Detti provvedimenti non consisteranno nella soppressione indiscriminata dei servizi ferroviari, bensì semplicemente nella sostituzione del solo servizio ferroviario viaggiatori con autoservizi, da esercitare sempre dalle Ferrovie dello Stato, tramite l'INT, con lo stesso programma dei treni e lo stesso regime tariffario vigente sulla rete ferroviaria, mentre il servizio merci continuerà ad essere svolto su rotaia, sia pure adottando un più economico regime di esercizio, in modo da non pregiudicare le esigenze connesse con eventuali sviluppi economici delle zone servite.

Per la linea San Zeno-Piadena-Parma, pur rientrando essa fra le linee interessate dai suddetti studi, non sono contemplati provvedimenti a breve scadenza.

Su questo punto voglio dare qualche altra notizia. Anche qui il problema non è facile. Ogni volta che si parla del bilancio delle Ferrovie c'è una critica feroce sul disavanzo di gestione che è di un miliardo al giorno. Non che si pensi che i rami secchi rappresentino una risoluzione, ma, almeno, la loro eliminazione rappresenta uno sforzo di serietà da parte dell'Amministrazione, perchè non mi pare giusto il principio per cui: « tanto è un servizio pubblico in *deficit* di miliardi, pezzo più, pezzo meno... ». No! Io non posso sottoscrivere una impostazione del genere. Allora ho cercato di fare due cose; poichè una delle polemiche riguarda la minore agibilità delle strade, ho costituito una Commissione interministeriale coi Lavori pubblici perchè la valutazione delle condizioni delle strade e della loro possibilità di sopportare un aumento del traffico e di svolgere bene i compiti a loro affidati, fosse compiuta non soltanto dai tecnici delle Ferrovie, che rappresentano la parte interessata dall'esterno, ma anche dai tecnici dei Lavori pubblici, sia del settore ANAS che di altri settori a seconda delle strade. Questa Commissione ha funzionato più di una volta anche se, devo dire subito, non mi illudevo molto sull'unanimità dei suoi pareri oltre che sul successo politico che tale Commissione avrebbe potuto avere. Infatti, se un deputato o un senatore segnala che una strada non va, non c'è Commissione tecnica che, con tutti gli argomenti — ovviamente tecnici — immaginabili e possibili riesca a persuaderlo e a convertirlo. Il fatto è che ognuno di noi vive e sente i problemi della sua regione, del suo comune, della sua città e non conoscendo i problemi degli altri difficilmente può convenire sul giudizio di una Commissione tecnica quale quella di cui ho parlato. Comunque, io ho cercato di superare questa difficoltà riunendo le persone in contraddittorio

e andando sul posto per vedere di trovare la soluzione migliore.

Un'altra procedura che si è aggiunta in questi ultimi tempi è quella di sentire anche il Comitato regionale della programmazione. Per esempio, la Foggia-Lucera dovrebbe essere chiusa, secondo le valutazioni dei tecnici, pur lasciando il servizio merci. Questo significa che l'armamento, l'organizzazione, rimane e nulla vieta che, sorgendo iniziative nuove e diverse, possa essere ripreso anche il servizio viaggiatori. Infatti, il Comitato della programmazione prevede delle soluzioni che vanno al di là del tempo immediato, per cui in due, tre o cinque anni una determinata zona può essere notevolmente incrementata per quanto riguarda l'industria o l'attività turistica, eccetera; questo significa che occorre una valutazione tecnica fatta dai due Ministeri, una valutazione tecnica che rispetti le esigenze sia dell'Azienda che dei clienti, una valutazione tecnica, dunque, in contraddittorio tra le diverse parti. Non c'è dubbio, comunque, che il problema è grosso e faticoso.

Il problema, oltre che essere difficile a risolvere in sede tecnica, come ho già detto, presenta anche un altro aspetto di ancor più difficile soluzione; quello delle obiezioni psicologiche della popolazione. Questo problema nessuno di noi lo può risolvere da solo e, invece, dobbiamo fare tutto il possibile per superare questo scoglio, altrimenti non si riesce a fare nulla di veramente efficiente.

L O M B A R D I , *relatore.* La legge del 1957 faceva obbligo di segnalare, nel bilancio dei trasporti, accanto alla indicazione dei cosiddetti rami secchi, il disavanzo di gestione e la spiegazione dei coefficienti. Questo non è stato mai fatto

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Se il Senato vuole, metterò a disposizione questi dati, senza alcuna difficoltà. Comunque, io personalmente non gradisco inserirmi in discussioni tecniche, ma aggiungo che i tecnici del Ministero non sono infallibili, per cui desidero che i tecnici dei Comuni, delle Provincie e delle Regioni vengano a discutere con noi; può darsi che i primi convincano i secondi o viceversa. Soltanto dopo queste valutazioni tecniche accetto il discorso politico. Quando le Ferrovie dicono che la spesa per quel determinato ramo è x e gli altri dicono che, invece, è y, ho sempre cercato di risolvere la difficoltà dicendo: « Mettetevi a tavolino e vediamo di chi è la ragione ». Quando si parte da valutazioni e dati soggettivi e ci si dimentica di quelli oggettivi, è evidente che non si riesce ad arrivare a nessuna destinazione.

Il problema dei rami secchi è un problema difficile da risolvere, come ho già detto, però può essere affrontato. Non credo che le Ferrovie possano avere una grande ripresa e quindi questo stato di *deficit* continuerà; del resto, questa situazione di *deficit* non caratterizza soltanto le ferrovie italiane, ma quelle di tutto il mondo. Vogliamo vedere che cosa oggettivamente è vitale e che cosa è da sacrificare?

Quando nella zona di Bricherasio è stata sostituita la ferrovia con autobus, sono apparsi dei cartelli di questo genere: « Mamme, spose, sorelle, dite No, No, No ai pullmann »! Va bene che il servizio assicurato dalle ferrovie è più sicuro, più celere di quello assicurato dagli autobus, ma in quel caso i motivi che sono stati addotti erano motivi di natura psicologica e politica, motivi che non sarebbe serio, da parte del Governo, accettare.

Quindi i rami secchi esistono e bisogna avere il coraggio di toglierli. È chiaro che quando si tolgono si crea un momento di disagio e di sofferenza: è chiaro che quando i viaggiatori lasciano il treno, dove magari non viaggiano comodi, ma almeno godono di un orario preciso, per salire su un pullmann, che deve andare su una strada scassata, viaggiando quindi in modo pessimo, scoppiano le proteste. In questo caso spetta al Ministero ridurre le proteste per quanto riguarda le ragioni obiettive, ma spetta a tutti noi cercare di ridurre le ragioni di carattere psicologico in modo da superare certe difficoltà. In questo clima sono state adottate delle disposizioni per discutere zona per zona questi problemi, an-

che se in questo modo, ovviamente, si rinvia sempre e non si arriva a destinazione. È logico che tutti chiedano le revoche di certi provvedimenti ed è altrettanto logico che queste non vengano concesse, ma non dobbiamo dimenticare, altresì, che siamo a circa un anno dalle elezioni e questo è un clima di pesantezza che non può essere sottovalutato, anche se si possono acquisire voti con la fermezza di una impostazione che non accetta la prima rimostranza o l'ultima senza rendersi conto dell'esatta motivazione della medesima.

Sono state chieste notizie sul programma di soppressione dei passaggi a livello, inseriti nell'allegato 3 per la cifra di 30 miliardi. Al riguardo posso dire che in conto della prima fase del Piano decennale delle Ferrovie è stata stanziata la somma di 17,5 miliardi per procedere alla soppressione di 500 passaggi a livello, nonchè per ammodernare i dispositivi di protezione e manovra in corrispondenza di altri 4 mila passaggi a livello da mantenere in esercizio. Il programma relativo agli analoghi provvedimenti della seconda fase del Piano verrà elaborato allorquando ne sarà intervenuto il finanziamento.

FERRARI GIACOMO. Le faccio notare che i passaggi a livello sono circa 16 mila.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ci vorrebbe una spesa di circa mille miliardi, almeno secondo quanto ho sentito dire.

Sono state chieste notizie sulle schedature politiche. A questo proposito ho pochissime notizie da dare, per il momento. Dai primi esami fatti non risulta nulla; ho chiesto notizie a tutti i capi servizio ed ognuno di essi ha dichiarato per iscritto che non vi è nulla; ad ogni modo sto continuando a svolgere altre indagini nell'eventualità che ci possa essere qualcosa in periferia e questo lo faccio perchè, avendo visto su qualche giornale le copie fotostatiche di alcuni pezzi di carta, vorrei sapere da dove sono venuti fuori. Se gli onorevoli senatori avessero qualche elemento da fornirmi, sarei grato se volessero comunicarmelo poichè è mia ferma intenzione approfondire la cosa. Se mi è consentita una battuta puramente politica, dirò che è noto quale è l'orientamento politico maggioritario nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato: se vi fosse stata una persecuzione che avesse, in qualche modo, cercato di soffocare la libertà dei dipendenti o bisogna dire che la persecuzione fu fatta male, in modo non intelligente, tanto che è riuscita soltanto a far aumentare il numero di coloro che seguono quel tale orientamento, o bisogna dire che questa persecuzione non c'è mai stata, come è il mio convincimento sostanziale. Il settore delle Ferrovie ha uno schieramento della sinistra, che credo sia di una potenza molto considerevole, che può muoversi con una libertà assoluta e con una dialettica con l'Azienda vivacissima, dialettica che io ho sempre cercato di mantenere viva anche da parte dell'Azienda. Vi è, quindi, una vitalità democratica totale e nessuno può parlare di persecuzione o di diminuzione di pienezza di diritti o di discriminazione, perchè mi pare che se anche qualcuno avesse avuto in mente di fare una cosa del genere, lo schieramento di opposizione — chiamiamolo così — è d'importanza tale che gli avrebbe tolto qualsiasi velleità.

Debbo però aggiungere, come pensiero politico, che quando dico queste cose non significa che io ritenga che lo Stato non debba difendersi sempre, da qualunque parte possa essere attentato nella sua integrità, nella sua validità e nelle sue funzioni: questo vale sempre. per ogni principio e per ogni atteggiamento. Personalmente, poi, ritengo che se qualcuno pensasse di difendere lo Stato con la schedatura, avrebbe trovato un mezzo assolutamente inidoneo, errato ed impossibile. Ad ogni modo questi sono commenti aggiuntivi; ho già detto prima quello che ho fatto e non appena avrò altri dati ve li comunicherò.

ADAMOLI. Alla ripresa insisteremo su tale questione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sono disposto a venire anche oggi in Aula per dire le cose che

ho già dette. Personalmente so di essere in buona fede, ma poichè, ripeto, ho visto sui giornali di sinistra pubblicati alcuni documenti, sto cercandoli in ogni modo. Se qualcuno li avesse e me li volesse fornire gliene sarei grato oppure li dia al magistrato e comunichi chi glieli ha dati. Io vi ho detto quali sono stati i risultati della mia indagine e se penso che dei funzionari hanno scritto e firmato che non hanno trovato nulla per quanto concerne questa schedatura, mi convinco che effettivamente non esiste nulla, perchè, diversamente, i funzionari avrebbero scritto che tizio o caio ha loro ordinato di fare certe cose e nessuno se la potrebbe prendere con loro. Lo scrupolo di proseguire le indagini nasce proprio dalle pubblicazioni cui ho fatto cenno.

Passo alle questioni di carattere particolare.

Il senatore Indelli ha lamentato la ventilata soppressione di talune linee (rami secchi), particolarmente in Campania. A questo proposito, devo dire che questa nuova agitazione sui rami secchi è dovuta ad una pubblicazione sull'« Unità » di un vecchio elenco dei rami secchi. Viceversa, dopo che la Commissione presieduta dall'onorevole Nenni ha nuovamente indicato i rami secchi, non c'è stato nulla di nuovo se non l'inizio di alcune procedure, così come era previsto. Tutti furono d'accordo quando quella Commissione indicò i rami secchi; lo sono stati un po' meno quando si è passato dall'enunciazione filosofica ad uno sforzo di applicazione concreta.

Alcune linee della Campania sono in effetti comprese tra quelle a scarso traffico e fortemente deficitarie, interessate dagli studi in corso per il ridimensionamento della rete ferroviaria. Tuttavia, a parte la linea Mercato S. Severino-Salerno per la quale, essendo già stati conclusi gli studi preliminari, si potrebbe passare presto a concrete decisioni, per le altre non sono previsti provvedimenti a breve scadenza.

Il senatore Indelli ha chiesto anche il potenziamento del parco carri frigoriferi per far fronte alle necessità di comunicazioni con l'estero. Al riguardo devo dire che, in atto, il parco carri refrigeranti delle Ferrovie dello Stato conta circa 10 mila unità, di cui 3 mila 800 di tipo standard ad elevata capacità di carico (46 metri cubi).

Nei periodi di punta il parco delle Ferrovie dello Stato viene inoltre sussidiato con prestiti di carri refrigeranti da parte dell'INTERFRIGO (Società costituita dalle Ferrovie europee e di cui anche le Ferrovie dello Stato sono socie) per i trasporti diretti dall'Italia all'estero. Ad esempio, tale integrazione è stata di oltre 700 carri per l'estate 1966.

In conto della prima fase del « Piano decennale delle Ferrovie dello Stato » è stata finanziata la costruzione di 2 mila 650 carri refrigeranti, già pressochè interamente consegnati. Ovviamente, l'opportunità di ulteriori interventi nel settore sarà considerata allorchè si predisporrà il programma dettagliato di impiego dei fondi che verranno assegnati per l'attuazione della seconda fase del Piano stesso.

Sempre il senatore Indelli ha parlato dell'insufficienza di aeroporti in Campania, con particolare riguardo alle possibilità di un pronto intervento. Ora, devo dire che oltre all'aeroporto di Capodichino, aeroporto militare aperto al traffico civile, esistono in Campania altri tre aeroporti (Grazzanise, Pomigliano d'Arco e Pontecagnano) che, pur essendo militari, possono, all'occorrenza, essere utilizzati. Vi sono poi degli eliporti dislocati in maniera tale da far ritenere che le varie esigenze possano essere soddisfatte.

Il senatore Indelli, infine, ha chiesto chiarimenti sul distacco di taluni uffici ferroviari del salernitano dal compartimento di Reggio Calabria. A questo riguardo posso dire soltanto che per il momento non è previsto alcun distacco di uffici ferroviari della zona di Salerno dal compartimento di Reggio Calabria.

Il senatore Giacomo Ferrari si è soffermato su qualche questione più pratica: egli ha chiesto notizie sul gruppo delle calabro-lucane. In proposito devo dire che per le ferrovie calabro-lucane, passate in gestione governativa dal 1° gennaio 1964, fin dal dicembre 1964 la Gestione ha presentato un vasto piano di ammodernamento che prevede il potenziamento dei servizi ferro

viari sulle relazioni più importanti, con interventi sulla sede e sul materiale rotabile, e la sostituzione con idonei autoservizi delle relazioni per le quali risulta conveniente, dal punto di vista tecnico ed economico, la sostituzione stessa. Detto piano, perfezionato ed approvato dal Ministero dei trasporti, ha formato oggetto di un disegno di legge che prevede lo stanziamento di 16 miliardi di lire ripartiti in quattro esercizi (4 miliardi per ciascun esercizio) e che deve ancora ottenere l'assenso da parte del Ministero del tesoro.

Il senatore Ferrari ha sollevato altresì la questione dell'assorbimento nella rete dello Stato della ferrovia Parma-Suzzara. Ora, in applicazione dell'atto di concessione approvato con regio decreto 27 marzo 1881, n. 166, sarebbe possibile per lo Stato riscattare la ferrovia Parma-Suzzara, con le modalità di legge, mediante pagamento di un capitale pari alla quota che il concessionario ha impiegato per la costruzione e la provvista del materiale rotabile. La questione, però, dell'inserimento della ferrovia nella rete statale, esaminata più volte, non ha mai avuto soluzione favorevole in quanto le attuali comunicazioni tra il Brennero e il Tirreno non conseguirebbero abbreviamenti di percorso.

F E R R A R I G I A C O M O . Si avrebbe un abbreviamento di 30 chilometri come minimo.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* A questo riguardo posso farle avere anche dati più tecnici.

F E R R A R I G I A C O M O . Desidero farle rilevare che la Direzione delle Ferrovie è sempre stata contraria.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ad ogni modo, la tesi che viene sostenuta è che non si avrebbe alcun vantaggio sensibile sul piano della percorrenza.

Il senatore Ferrari lamenta, inoltre, la insufficienza di personale nel compartimento di Milano. In effetti c'è stata una certa agitazione qualche tempo fa. Nel compartimento di Milano si verifica in atto una deficienza di 225 agenti rispetto ad una esigenza globale di 6 mila 250 unità, cioè una carenza pari al 3 per cento circa. Per ovviarvi si è, tra l'altro, disposto l'invio in missione di personale da altri compartimenti, in attesa che si possa procedere alle occorrenti assunzioni mediante concorsi già espletati e in via di definizione. In tale modo è stato già possibile dimezzare la deficienza quantitativa sopra indicata.

Il senatore Ferrari, infine, ha fatto rilevare che i giornali hanno parlato di agitazioni operaie in Calabria per la mancanza di lavoro negli stabilimenti OMECA ed altri dove stanno per esaurirsi le commesse delle ferrovie. Egli ha chiesto perchè avviene questo, se abbiamo bisogno di accelerare il Piano e se si è affermato che i ritardi erano dovuti all'incapacità di assorbimento delle officine del meridione.

Devo premettere che alla società OMECA di Reggio Calabria le Ferrovie dello Stato, tra l'aprile 1963 e l'ottobre 1966, hanno affidato commesse di materiale rotabile per 18 miliardi di lire. Nessuna ditta del settore ha ottenuto, nello stesso periodo, ordinazioni di tale entità. Il residuo delle commesse anzidette, che l'OMECA doveva ancora eseguire alla fine del gennaio corrente anno, ammontava ad oltre 6,5 miliardi di lire e riguardava forniture da smaltire entro la fine del 1968. Alle esigenze di nuove lavorazioni segnalate dall'OMECA e da altre industrie del settore si potrà sopperire allorquando interverrà il finanziamento della seconda fase del « Piano decennale delle Ferrovie dello Stato ».

In sostanza, quindi, è vero che sussiste un reale bisogno, ma desidero anche sottolineare che non è vero che non si sia fatto qualcosa; anzi si è fatto molto.

Il senatore Fabretti ha parlato del raddoppio della linea Roma-Ancona. In proposito, va premesso che la potenzialità in atto della linea Orte-Falconara, pur con il semplice binario, consente di assorbire, con notevole margine, gli impegni di circolazione degli stessi periodi di punta, nonchè quelli che si prevedono per il prossimo futuro.

Tuttavia, il ripristino del doppio binario nel tratto Orte-Terni già figura nei programmi tecnici dell'Azienda e verrà attuato, compatibilmente con le altre esigenze di carattere prioritario della rete ferroviaria statale, allorquando lo consentiranno le future disponibilità finanziarie.

Il senatore Murgia ha chiesto lo snellimento delle procedure amministrative per l'approvazione di progetti della metropolitana di Roma. Posso dirgli che la procedura amministrativa per l'approvazione dei progetti relativi a qualsiasi opera pubblica eseguita dallo Stato, ivi comprese, ovviamente, le metropolitane, è fissata dalla legge di contabilità generale la quale stabilisce, come principio, che a tali lavori lo Stato deve provvedere mediante la stipulazione di contratti. I progetti, inoltre, previo esame e benestare dei competenti Ministeri, devono essere sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici; dopo di che le ditte vincitrici vengono invitate a sottoscrivere il relativo atto di concessione.

Il problema, quindi, è di una pesantezza particolare; loro sanno che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne è investito da molto tempo e mi pare che in questi giorni debba affrontare definitivamente e risolvere la questione del secondo tronco della metropolitana di Roma. In parte, comunque, avevo già risposto interrompendo il senatore Murgia mentre stava parlando. Per quanto riguarda gli altri tronchi, debbo limitarmi a dare qualche breve notizia. Ho detto l'altro ieri, interrompendo il senatore Murgia, che ho già fatto fissare tre riunioni subito dopo Pasqua presso il mio Dicastero: si tratta di riunioni con le quali si cerca di determinare un sufficiente sforzo politico per risvegliare cose che vanno lentamente.

Per quanto concerne i problemi delle municipalizzate romane, devo dire al senatore Murgia che la necessità di attuare un coordinamento dei servizi urbani di Roma è già stata fatta presente al comune di Roma, prospettando l'opportunità di provvedervi mediante la fusione delle due Aziende ATAC e STEFER, ovvero promuovendo l'istituzione di un Ente da preporre al coordinamento dei servizi urbani ed extraurbani, sia per quanto si riferisce alla rete attuale, sia per quanto si riferisce alle future espansioni, particolarmente nei riguardi dei trasporti sotterranei.

Il senatore Ferrari ad un certo punto del suo intervento ha chiesto di conoscere l'elenco delle ferrovie in concessione, con le scadenze. Io ho qui il documento, che è a sua disposizione. Dirò che di scadenza ve ne è una sola per il 1967; tutte le altre scadono, mi pare, in epoche che vanno dal 1971 fino al 2.000.

Passando agli ordini del giorno, per quanto concerne l'ordine del giorno presentato dal senatore Vidali devo dire che per il potenziamento dei collegamenti ferroviari di Trieste sono previsti o sono in corso di realizzazione, da parte dell'Azienda delle ferrovie, importanti provvedimenti che concernono, per la linea Trieste-Venezia, il ripristino del doppio binario sul tratto Quarto d'Altino-Cervignano. Il provvedimento, per una spesa di oltre 6 miliardi, è stato inserito, insieme ad altri ingenti lavori a favore dell'intera linea Trieste-Venezia, tra le opere da prendere in considerazione per la realizzazione a carico del terzo piano quinquennale delle Ferrovie dello Stato. L'attuazione è subordinata all'entità dei finanziamenti che verranno concessi.

Altri provvedimenti importanti, inoltre, concernono la sistemazione della stazione di Trieste-Campo Marzio. Mercè i finanziamenti riservati all'Azienda dalla legge 21 marzo 1958, n. 298, è già stata realizzata, per la trasformazione e l'ampliamento delle infrastrutture ferroviarie di Trieste-Campo Marzio, una prima fase di lavori di rilevante consistenza ed organicità, mentre una seconda fase integrativa della prima è in corso di esecuzione.

Per il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio, premesso che sul tratto Trieste-Udine si è da tempo proceduto al ripristino del doppio binario tra Trieste e Redipuglia e tra Cormons e Udine, per quanto riguarda il rimanente tratto Udine-Tarvisio va fatto presente che sono in via di ultimazione importanti opere — eseguite dall'Azienda delle ferrovie, sia a carico

della cennata legge n. 298 del 1958 che del secondo piano quinquennale delle Ferrovie dello Stato — quali l'allungamento ed ampliamento dei piazzali, la centralizzazione delle stazioni, l'ammodernamento dei dispositivi di segnalazione e sicurezza, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica, il miglioramento delle telecomunicazioni ed in particolare il potenziamento e adeguamento degli impianti di Pontebba in relazione ai nuovi compiti ferroviario-doganali che verranno attribuiti a tale stazione.

L'insieme dei suddetti provvedimenti consentirà di aumentare notevolmente la potenzialità di circolazione della linea e la composizione massima di ciascun convoglio merci, con concreti vantaggi anche per i traffici internazionali sia con l'Austria che con la Jugoslavia.

Altri notevoli provvedimenti a favore della linea in questione sono stati inoltre compresi tra quelli in predicato per l'attuazione, nel quadro del terzo piano quinquennale delle Ferrovie dello Stato, compatibilmente con l'entità dei finanziamenti che saranno all'uopo accordati.

Sono poi in corso di realizzazione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, le seguenti opere, anch'esse finanziate con la ripetuta legge n. 298 del 1958:

la linea ferroviaria di cintura di Trieste e la variante al tracciato della Trieste-Udine-Tarvisio, tra Redipuglia e Cormons. Tali opere, di estrema importanza sia per le comunicazioni ferroviarie che per il porto di Trieste, hanno peraltro subito un rallentamento per sopravvenute difficoltà tecniche e finanziarie.

Allo stato delle cose, il loro completamento è subordinato alla concessione di necessari stanziamenti suppletivi per i quali è già in corso di esame presso il Parlamento apposito provvedimento.

Per quanto concerne l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, si fa presente che nel predetto aeroporto sono in corso i lavori per il prolungamento della pista a metri 2 mila 200 e per dotare l'aeroporto delle infrastrutture radio-elettriche necessarie per essere agibile strumentalmente (ossia di giorno, di notte e in condizioni atmosferiche avverse). I lavori saranno ultimati entro l'anno in corso. Con questi lavori l'aeroporto sarà agibile per svolgere funzioni di carattere internazionale.

Ritengo che il senatore Vidali possa essere soddisfatto dalle notizie che ho dato.

A D A M O L I . Siamo parzialmente soddisfatti.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Massobrio devo dire che le esigenze attuali o finora prevedibili per l'esercizio ed il traffico del nodo di Torino non sono tali da richiedere il trasferimento altrove dello scalo di Torino smistamento, nel cui ambito attuale sono possibili consistenti sistemazioni ed ampliamenti.

Detto spostamento è stato prospettato dal comune di Torino essenzialmente con motivazione di carattere urbanistico. L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha, comunque, già effettuato lo studio preliminare per una soluzione del genere, comunicando l'ordine di grandezza del finanziamento che dovrebbe essere assicurato dal Comune e da altri eventuali Enti interessati.

Qualora venissero presi formali impegni per l'anzidetto finanziamento, lo studio potrà essere approfondito in tutti i suoi aspetti tecnico-economici.

P R E S I D E N T E . Avverto la Commissione che, essendo assente il senatore Massobrio, si intende che egli non insista nell'ordine del giorno presentato ed al quale il Ministro ha ora dato esauriente risposta.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il senatore Ferrari Giacomo, in un ordine del giorno presentato, invita il Governo, qualunque sia la posizione attuale della concessione, al riscatto del tronco Parma-Suzzara.

In proposito, devo dire che l'entità dei traffici diretti tra il transito del Brennero e la zona di La Spezia e Livorno è tuttora limitata, per cui la potenzialità delle linee

statali interessate da tali traffici risulta più che sufficiente al soddisfacimento delle relative esigenze.

Ad ogni modo, in previsione di futuri sviluppi del traffico medesimo, trovasi in corso di attuazione un vasto programma di lavori intesi a potenziare l'esistente istradamento della ferrovia Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia, come, ad esempio, il rinnovamento dell'armamento su estese tratte dell'intero itinerario e la già ultimata trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente trifase a corrente continua sulla Brennero-Bolzano.

Essendo in atto i suddetti miglioramenti per l'itinerario statale Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia, non sussiste, almeno per ora, la necessità di includere nella rete statale la ferrovia concessa Parma-Suzzara onde disporre, attraverso il nuovo itinerario Brennero-Verona-Suzzara-Parma-La Spezia, di un istradamento appena di 12 chilometri più breve dell'attuale.

Infatti, tale limitato accorciamento di percorso non risulterebbe determinante, sotto l'aspetto tecnico dell'esercizio, per un congruo acceleramento e miglioramento delle relazioni dirette Brennero-La Spezia, mentre sotto l'aspetto finanziario richiederebbe, oltre alle spese di riscatto, investimenti assai ingenti per ammodernare i vetusti ed inadeguati impianti della ferrovia concessa Parma-Suzzara.

F E R R A R I G I A C O M O . Non sono d'accordo, onorevole Ministro, sul fatto che, includendo nella rete della ferrovia per il Brennero la Parma-Suzzara, si avrebbe un istradamento di appena 12 chilometri più breve dell'attuale. Il vantaggio sarebbe invece molto superiore.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* I dati che mi sono stati forniti dagli uffici tecnici sono quelli che ho detto; comunque, mi riprometto di chiedere ulteriori chiarimenti in proposito.

Allo stato attuale, però, non posso accogliere l'ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'altro ordine del giorno presentato dal senatore Giacomo Ferrari per lo sviluppo dell'idrovia padana, il Ministero conviene nella prospettata necessità di potenziare tale idrovia. A tale scopo non ha mancato di collaborare attivamente con il Dicastero dei lavori pubblici al quale compete la materia dei lavori di sviluppo e di potenziamento delle relative infrastrutture.

Sono in corso, ad opera di detto Dicastero, i lavori per la regolarizzazione dell'alveo di magra del Po, come sono in corso anche quelli per il collegamento tra Milano e Cremona. Appositi stanziamenti sono previsti, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per l'idrovia Padova-Venezia.

L'ordine del giorno si intende pertanto accolto come raccomandazione.

F E R R A R I G I A C O M O . Faccio presente che, prossimamente, si terrà un convegno per l'idrovia padana; saremmo grati al Ministro se vorrà intervenire.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Crollalanza, non posso che accetterlo come raccomandazione. Poichè desidero, però, fornire al senatore Crollalanza una risposta precisa, prendo impegno di fargli avere al più presto il punto esatto di cosa si sta facendo, di quanto è in programma, di quando e come potranno essere risolti i problemi prospettati.

C R O L L A L A N Z A . Ringrazio l'onorevole Ministro. Poichè l'ordine del giorno è accettato come raccomandazione, non lo ripresenterò in Aula.

A D A M O L I . La situazione prospettata dal senatore Crollalanza ha colpito anche me, perchè è davvero strano che due capoluoghi di provincia siano collegati soltanto a giorni alterni con Roma con una vettura letto.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ripeto che desidero fornire al senatore Crollalanza dati precisi

in modo che egli possa, eventualmente, intervenire ulteriormente in Aula.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Murgia mi pare che in cio che ho detto sia già contenuta una risposta.

Desidero infine aggiungere pochissime parole a chiusura del mio intervento. Anzitutto tengo a dichiarare che con l'appoggio della loro azione quest'anno si è riusciti a condurre in porto diverse realizzazioni che qui enumero rapidamente perchè danno la sensazione di come si sono affrontati certi probdemi e di come si cerca di continuare ad affrontarli.

Siamo riusciti ad approvare in sede legislativa il Piano case decennale che adesso trova non poche difficoltà sul piano dell'attuazione, ma che viene assiduamente seguìto in Consiglio di amministrazione delle Ferrovie il quale, ancora nell'ultima seduta, ha affrontato tale tema per dargli il più rapidamente possibile pratica attuazione.

Abbiamo approvato il cosiddetto quinto provvedimento, del quale è stato relatore il senatore Genco a cui voglio ora rivolgere un vivo ringraziamento. L'attuazione dello stesso avrebbe dovuto far capo al Servizio personale che però attualmente è stracarico di attività d'ogni genere. Ad evitare quindi che, come spesso accade, trascorra troppo tempo fra il voto del Parlamento e l'attuazione del provvedimento — il che fa sorgere una certa sfiducia nei dipendenti che sono in viva attesa — ho provveduto a nominare, non appena la legge è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale,* una commissione di funzionari presieduta da un funzionario di grado quarto, al fine di renderla esecutiva il più rapidamente possibile, e ho dato incarico a tale commissione di sottoporre al Ministro tutte le questioni interpretative di principio che dovessero in qualche modo ritardare il suo lavoro.

Abbiamo deciso un trattamento più favorevole per i medici delle Ferrovie, la cui situazione era pendente da tanto tempo con un trattamento finanziario estremamente modesto. Posso dire che gli interessati hanno fatto sapere che erano rimasti ben contenti dell'impostazione del provvedimento che praticamente accoglieva le loro richieste.

Come tutti sanno, abbiamo presentato dei progetti di riforme e da più parti si è sollecitato il Ministro perchè si renda attivo presso il Parlamento affinchè gli stessi siano seriamente affrontati. Debbo dire che il problema non è di facile soluzione, per cui ho avuto occasione di proporre che un gruppo di senatori e di deputati si riunisca insieme al fine di agevolare la procedura. Il quesito che io pongo, però, è il seguente: visto che abbiamo davanti a noi un anno di lavoro, comprese le vacanze estive e con un notevole numero di provvedimenti pendenti dinanzi ai due rami del Parlamento, vogliamo fare qualcosa in tale settore?

Io mi rendo conto che non è possibile, certamente, affrontare tutto in una sola volta: non è facile, infatti, mandare avanti insieme la riforma delle ferrovie, la riforma del Ministero, il progetto di un Comitato presso il CIPE per il coordinamento di tutte le attività che fanno capo ai trasporti, il provvedimento cosiddetto dei pesi e delle dimensioni, e così via. Pertanto, ho già annunziato alla Camera dei deputati che subito dopo Pasqua presenterò in quel ramo del Parlamento uno stralcio del progetto più ampio di riforma per quanto riguarda la organizzazione del Ministero, che — come ho già detto altre volte — manca totalmente di organismi per svolgere talune attività. Quello dei trasporti, tra l'altro, è il più atipico dei Ministeri: ha una Azienda (che fa capo ad esso in quanto il Ministro ne presiede il Consiglio di amministrazione), due Ispettorati (per quanto l'Ispettorato non sia molto diverso dalle Direzioni generali ed è chiamato così perchè ha una maggiore autonomia di movimento) e quindi vi è il Ministro. Manca una Direzione generale degli affari generali e del personale, come pure manca un Consiglio superiore.

Ora, evidentemente, al di là di un provvedimento di riforma generale, non si può lasciare il Ministero carente di un minimo di struttura vitale, senza della quale è tempo perso discutere sul coordinamento. Si avrà il massacro, per così dire, dei Ministri che si succederanno, lavorando un numero imprecisato di ore, ma è indubbio che, mancando l'organo competente tecnico-burocratico, il lavoro, lo sforzo, sarà massimo, ma il risulta-

to che si otterrà sarà infinitamente minore. Presenterò quindi — ripeto — uno stralcio della riforma del Ministero che superi certi grossi temi, e mi auguro il Parlamento vorrà approvarlo. Devo dire peraltro che tutti i settori politici dell'altro ramo del Parlamento hanno accettato questa impostazione di massima, riservandosi di vedere in seguito il testo sul quale discutere. Appena tale testo sarà pronto lo comunicherò anche al Presidente della 7ª Commissione del Senato perchè eventualmente — in modo assolutamente fuori dalle forme — si possa esaminare per vedere se è possibile, tutti insieme, esecutivo e legislativo, dare un contributo all'alleggerimento dei problemi di questo settore.

Proprio in questi giorni abbiamo affrontato il problema degli incentivi per il personale ferroviario: il progetto di riforma prevede appunto degli incentivi aziendali, e prevede anche che tali incentivi decorrano dal 1° luglio dell'anno passato, con pagamento della prima serie entro il gennaio 1967. Il primo impegno è previsto nel testo legislativo presentato dal Governo, il secondo invece è un impegno di natura politica preso tra Ministro e sindacati nel giugno dell'anno scorso. Il provvedimento relativo è ancora pendente alla Camera dei deputati, che non ha fatto in tempo ad approvarlo, e pertanto sarà varato dopo Pasqua: richiederà, però, una certa valutazione di urgenza affinchè si riesca a tenere fede ad una impostazione che mi pare sia da tempo richiesta ed anche particolarmente opportuna al fine di rendere più attiva l'azienda stessa. Ma non posso a questo punto non dire che — l'ho già rilevato in uno degli ultimi Consigli di amministrazione delle ferrovie e lo ripeto perchè è giusto che anche i parlamentari lo sappiano — che, se il coordinamento è difficile tra strada e rotaia ed è difficile tra strada e navigazione interna, esso è ancor più difficile all'interno delle Ferrovie poichè i servizi sono tutti autonomi in modo irriducibile. E così dicendo non faccio torto agli ottimi, egregi funzionari che vi sono a capo o che collaborano: è l'organizzazione che è fatta in questa maniera. Basta pensare al Servizio trazione, che rappresenta uno dei dicasteri di questo grosso governo delle Ferrovie dello Stato; ebbene, il Servizio trazione ha sede a Firenze! E questo è come dire che il Governo dello Stato ha il Ministero della marina mercantile a Trapani e quello della Giustizia a Padova!

Altro esempio di questa organizzazione lo possiamo avere dalle promozioni. Queste avvengono esclusivamente all'interno di ogni singolo Servizio; l'ingegnere che fa il concorso alle Ferrovie e lo vince, entra in quel determinato Servizio e lì fa tutta la sua carriera: se non c'è spazio si ferma, se c'è spazio va avanti, anche se ha meno doti di un altro che, invece, è rimasto bloccato al suo posto perchè il gradino immediatamente precedente è occupato.

A D A M O L I . È una mentalità, una prassi.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Esattamente! L'attuale Direttore generale, che è universalmente ritenuto uno dei più capaci e meritevoli funzionari dello Stato, l'ingegner Fienga, è stato sempre al Servizio lavori, mentre in una azienda privata, anzi , in una qualsiasi azienda, il funzionario, tecnico o amministrativo, che dimostra di possedere notevoli doti viene impiegato in competenze varie, così da poter essere utile in più settori e in modo da determinare un movimento interno che mi pare sempre più indispensabile.

Questo ho detto ora e lo ripeterò nel mio Consiglio d'amministrazione: ritengo fermamente che il movimento dei funzionari da un settore all'altro, in modo da consentire una sorta di intercambiabilità, rappresenti vita, mentre il rimanere bloccati rappresenti un fattore di pesantezza per l'azienda, ben più grave, data la struttura sua, dei cosiddetti rami secchi o altre cose, perchè non consente il completo inserimento dei singoli uomini, impedendo ai più capaci di dare tutto quello che avrebbero la possibilità di dare.

Si è poi affrontato il problema della CIT che è stata assorbita dalle Ferrovie dello Stato; come Presidente attualmente vi è uno dei suoi più capaci e solerti funzionari, il

dottor Panicelli che era a capo del Servizio commerciale. Questi certamente riuscirà, con la nuova impostazione che è stata data, a uscire dalle secche faticose per cui la CIT ci costava qualcosa come un milione al giorno di *deficit*.

Motorizzazione e aviazione civile. Si è affrontato il problema del potenziamento degli aeroporti. Problema grosso è quello di Fiumicino per il quale esistono due ipotetiche soluzioni ancora in discussione, e cioè se la terza pista deve essere fatta direttamente dallo Stato o dall'IRI. In quest'ultimo caso l'IRI ha fatto presente che chiede, come corrispettivo, di poter avere la gestione diretta dell'aeroporto, alla quale, però, il Ministro in carica attualmente non è favorevole.

Per quanto riguarda il trattamento economico dei dipendenti dell'Ispettorato della aviazione civile (di cui ad un ordine del giorno del senatore Genco, presentato durante la discussione del disegno di legge concernente la motorizzazione civile) non esito a riconoscere che tale settore è particolarmente depresso; se infatti si mettono a confronto eguali gradi ed eguali funzioni nei tre settori del Ministero, quello dell'aviazione civile è decisamente al di sotto degli altri; mi pare che questo, per l'impegno e le responsabilità dei singoli, non sia cosa che si spieghi.

Il parere è anche favorevole per la semplice ragione che il disegno di legge, oggidì operante, cui ho prima accennato, lascia delle possibilità che mi sembra anche giusto rientrino nell'ambito del Ministero. Soggiungo, ancora con riferimento allo stesso provvedimento, che è stata costituita una Commissione per la sua attuazione la più rapida possibile. Sono alla mia firma — uno l'ho già firmato ed altri due li firmerò nei prossimi giorni — i decreti per i bandi di concorso; sono stati pagati in questi giorni gli arretrati al personale ed è in corso l'attuazione di tutto il provvedimento, soprattutto per quanto riguarda la competenza dell'esame di guida e via di seguito.

È anche a buon punto quel riordinamento del settore che era stato annunziato ed al quale molti di loro, discutendo sulla conversione in legge del decreto, hanno fatto riferimento. Questo decreto-legge, senatore Jervolino, ha subito molte modificazioni presentate da me; tutte le modifiche apportate, infatti, sono state presentate dal Governo e dal relatore. Esso è stato di grande utilità, altrimenti non saremmo mai arrivati a buon punto; d'altra parte, proprio perchè è un decreto-legge, risente di una certa improvvisazione ed io stesso feci subito una puntualizzazione in questo senso.

Per quanto concerne l'intervento del senatore Jervolino di questa mattina, devo dire che personalmente non ho mai sentito critiche rivolte alla sua persona, come egli ha detto nel suo intervento. Se le avessi sentite anche una sola volta, lo avrei avvertito; ma, ripeto, non ho mai sentito nè nell'ambito del Ministero nè altrove alcunchè che toccasse direttamente o indirettamente la statura morale del senatore Jervolino, che credo sia completamente fuori discussione ed io non aggiungo nulla dicendo quanto grande sia la mia deferenza ed il mio affetto nei suoi confronti.

J E R V O L I N O . Prendo atto e la ringrazio di queste sue dichiarazioni.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* L'onorevole Armato, avendo fatto in Aula interventi pesanti che non condividevo, mi ha portato a fare una replica che non si sente facilmente dal banco del Governo, dove raramente arrivano elogi, per cui dissi che non era il caso nè di accettare elogi, nè di accettare critiche, in quanto erano state dette frasi che non potevo nè accettare, nè condividere, nè rimanere in silenzio nell'ascoltarle. Ma questo è dovuto a talune emotività dei nostri colleghi che il senatore Jervolino ben conosce, e queste cose nella vita politica, purtroppo, si ripetono un'infinità di volte.

Ripeto, quindi, che a me non consta assolutamente che siano stati sollevati interrogativi di alcun genere; d'altra parte, posso assicurare che se la cosa si fosse verificata o se qualcuno avesse il cattivo gusto di iniziarla ora, non mancherei di avvertire immediatamente il senatore Jervolino. Voglio soltanto precisare che, parlando alla Camera

dei deputati, dissi che il senatore Jervolino aveva iniziato con il Tesoro la procedura che oggi ci ha elencato in tutte le varie lettere di « andata » e « ritorno »; le quali lettere mi hanno convinto una volta di più che al punto in cui mi trovavo (considerata la comunicazione ufficialmente pervenuta al Ministero circa la procedura penale in corso nei confronti del Direttore generale e la procedura della Corte dei conti che, non ancora nota ufficialmente, era però uscita dai documenti della Camera, e considerato altresì che le situazioni evolvono e maturano rapidamente) il mio intervento poteva essere soltanto quello che ho posto in atto. Vedendo che il Tesoro non rispondeva alle nostre richieste, l'unica strada era di attuare un intervento rapido e pesante il quale ha avuto per lo meno lo scopo di pervenire ad una soluzione. Oggi, per merito del Parlamento che l'ha voluta approvare, abbiamo una legge che quanto meno ci pone in condizioni di tranquillità.

Concludo ricordando che per poter attuare una certa politica occorrono gli adeguati strumenti. E voglio riprendere qui il tema che forse mi è più caro perchè è quello che ritengo più importante e che mi preoccupa maggiormente. Noi non dobbiamo lasciar terminare la presente legislatura senza fare qualcosa che riguardi il settore della riforma. Nel comitato che all'altro ramo del Parlamento ha allo studio tale tema, si è trovata, quanto meno sull'accennato stralcio, unanimità di intenti, perchè all'impegno politico si aggiunge un impegno morale. Ciascuno dei componenti di questa Commissione conosce il settore dei trasporti più d'ogni altro e sa quello che il relatore ancora una volta ha ripetuto nella replica: in una società bene organizzata nostro compito è di fare una politica che dia il massimo dei risultati con il minor costo possibile, servendo nel migliore dei modi i cittadini che sono i veri destinatari della nostra azione. Tale sforzo, seppur visto da posizioni ideologiche diverse, mi pare che sia l'unico che possa rendere viva la nostra fatica. I miei predecessori hanno svolto una gran mole di lavoro ed io cerco di continuare su tale strada. Si è così chiuso un anno in cui, con la grazia di Dio, non pochi problemi sono stati affrontati e diversi hanno avuto un positivo esito finale.

Proseguirò in questa direzione fino a quando la fiducia del Parlamento mi lascerà al posto che occupo; ma vorrei dire che se qualcosa mi anima — come anima ciascuno di voi — e rende meno pesante la fatica, questo è lo sforzo di cercare di essere utile ai bisogni dell'uomo. È tale sentimento che ha dato a me quest'anno la forza necessaria e mi ha dato da parte vostra quell'appoggio per il quale desidero rivolgere a tutti i senatori, a qualunque parte politica appartengano, la mia più viva e sentita parola di gratitudine.

P R E S I D E N T E . Il dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile può considerarsi concluso. Poichè nessun altro chiede di parlare, se non si fanno osservazioni, resta stabilito che la Commissione, a maggioranza, dà al relatore mandato di fiducia per la stesura del parere favorevole, da trasmettere alla 5ª Commissione.

Le seduta termina alle ore 14,20.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari