

SEDUTE DELLE COMMISSIONI

FINANZE E TESORO (5*)

VENERDÌ 12 MAGGIO 1967

Presidenza del Presidente
BERTONE

Interviene il Sottosegretario di Stato per il tesoro Braccesi.

La seduta ha inizio alle ore 9,55.

IN SEDE DELIBERANTE

« **Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (1983), approvato dalla Camera dei deputati.**
(Discussione ed approvazione).

In assenza del senatore Salerni, il senatore Trabucchi riferisce sul disegno di legge, che proroga, fino a tutto il 1967, il vigente sistema di rimborso forfetario per oneri extra-aziendali sopportati dall'Azienda ferroviaria. Il relatore raccomanda l'approvazione del provvedimento.

Si apre quindi la discussione.

Il senatore Gigliotti osserva, con riferimento al trasporto degli effetti postali, che

la somma da rimborsare è forfetizzata in quanto non viene fornito un conto preciso delle spese sostenute. Osserva inoltre che il deficit delle ferrovie non viene attualmente ripianato dallo Stato, ma è coperto con obbligazioni che restano a carico dell'Azienda ferroviaria; esprime comunque il parere favorevole del Gruppo comunista all'approvazione del provvedimento.

Il senatore Martinelli osserva che il vigente sistema per il rimborso degli oneri extra-aziendali delle Ferrovie non deve escludere l'approntamento di un sistema più preciso. L'oratore ricorda che tra gli oneri da rimborsare sono compresi, ad esempio, quelli per riduzioni tariffarie, su cui sorgono frequenti contestazioni in sede di Comunità economica europea. La cifra per i rimborsi, ammontante ormai a 59 miliardi, è del resto tale da meritare un chiarimento analitico, ed è perciò opportuno che la Commissione sottolinei l'esigenza di chiarire questi movimenti di spesa.

Dopo un breve intervento del senatore Trabucchi — il quale, aderendo alle osservazioni del senatore Martinelli, invita il rappresentante del Governo a far conoscere al Ministro competente le richieste di chiarimenti che sono state avanzate — prende la parola il sottosegretario Braccesi. Egli assicura che il Governo terrà conto delle osservazioni formulate e rileva, nel contempo,

come l'attuale forfetizzazione rappresenti una soluzione provvisoria, che prelude alla presentazione da parte delle Ferrovie di un conto specifico degli oneri extra-aziendali sostenuti, come è stato richiesto anche dalla Corte dei conti.

Il disegno di legge è quindi approvato senza modificazioni.

« Disposizioni integrative degli articoli 8 e 12 della legge 26 giugno 1965, n. 717, concernente la disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno » (2106), approvato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e rinvio).

Sul disegno di legge riferisce il senatore Angelo De Luca. Dopo un breve richiamo ai precedenti legislativi, il relatore osserva che le disposizioni in discussione sono intese a colmare una lacuna della legge 26 giugno 1965, n. 717, la quale, nel prorogare la durata della Cassa per il Mezzogiorno al 1980, ha assicurato i finanziamenti al predetto Ente solo fino al 1970; poichè l'erogazione, da parte della Cassa, dei contributi sugli interessi per le operazioni finanziarie di incentivazione all'industria hanno una durata che va oltre il 1970, si provvede ora ad assicurare la copertura anche per gli anni successivi, con uno stanziamento di 260 miliardi. Il relatore si dichiara favorevole all'approvazione del provvedimento.

Si apre quindi la discussione.

Il senatore Gigliotti annuncia l'astensione dal voto del Gruppo comunista ed esprime l'auspicio che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord intervenga ai lavori della Commissione, per riferire dettagliatamente sulle operazioni finanziarie in favore dei grandi complessi.

Interviene quindi il senatore Martinelli, chiedendo chiarimenti sulla portata di una modificazione introdotta dalla Camera in materia di enti abilitati alla manutenzione e gestione delle opere realizzate dalla Cassa per il Mezzogiorno: la suddetta modificazione infatti sarebbe limitativa della disciplina vigente, autorizzando la Cassa a servirsi soltanto di enti da essa promossi e finanziati.

Il relatore, dopo aver precisato che il problema è sorto praticamente per la manutenzione e la gestione degli acquedotti, che

i Comuni ed i loro consorzi rifiutano di addossarsi per gli ingenti oneri che ne derivano, rileva come il ricorso della Cassa per il Mezzogiorno a propri enti possa avvenire, anche con la proposta disciplina, solo in caso di comprovata inidoneità degli enti normalmente tenuti alla gestione, e, pur non nascondendo qualche perplessità, ritiene valida la esigenza di assicurare comunque una efficace manutenzione delle opere.

Il senatore Martinelli rileva che in tal modo si viene ad accollare alla Cassa per il Mezzogiorno, che deve restare ente di intervento straordinario, la gestione ordinaria delle opere; propone perciò la soppressione dell'emendamento apportato dall'altro ramo del Parlamento ed il ripristino del testo governativo, a meno che non vengano forniti ulteriori chiarimenti.

Il sottosegretario Braccesi prospetta l'opportunità che sia lo stesso Ministro responsabile a fornire i chiarimenti richiesti; quindi la Commissione incarica il relatore di assumere le informazioni necessarie e rinviare ad altra seduta il seguito della discussione del disegno di legge.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il presidente Bertone comunica che il Presidente del Senato, rammentando gli accordi intervenuti tra i Capigruppo per iniziare in Assemblea la discussione sul programma quinquennale di sviluppo entro la fine del corrente mese, ha rivolto viva preghiera alla Commissione affinché organizzi i propri lavori in modo tale da consentire il rispetto degli accordi anzidetti.

I senatori Trabucchi, Martinelli, Gigliotti e Angelo De Luca rilevano che, fermo restando il massimo impegno di tutti i componenti della Commissione, non sembra facile conciliare la ristrettezza del tempo a disposizione con l'esigenza di effettuare un esame serio ed approfondito del programma, anche in considerazione del fatto che i pareri di talune Commissioni sono pervenuti soltanto in questi giorni.

La Commissione incarica pertanto il Presidente di rappresentare alla Presidenza del Senato l'opportunità di promuovere un riesame dei termini previsti.

La seduta termina alle ore 11,20.

**LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE
E MARINA MERCANTILE (7ª)**

VENERDÌ 12 MAGGIO 1967

Presidenza del Vicepresidente
GIANCANE*Interviene il Sottosegretario di Stato per
la marina mercantile Martinez.**La seduta ha inizio alle ore 10.***IN SEDE CONSULTIVA****« Approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 » (2144), approvato dalla Camera dei deputati.**

(Parere alla 5ª Commissione). (Seguito e conclusione dell'esame).

Prende la parola il senatore Lombardi, estensore del parere per la parte del piano che riguarda i trasporti (Capitolo XI): egli esordisce affermando che la politica di programmazione consente di esaminare in maniera organica un settore, come quello di trasporti, nel quale si è sempre lamentata la frammentarietà delle competenze ministeriali.

Passando a trattare taluni temi di carattere generale, l'oratore — sottolineato che il costo economico del servizio di trasporto dev'essere riferito non tanto ai ricavi quanto ai benefici che ne derivano ad altri settori della vita nazionale — ribadisce la necessità, già sostenuta in altre occasioni, d'integrare la politica nazionale dei trasporti nel più ampio quadro del Mercato comune europeo. Dopo avere richiamato l'attenzione della Commissione sulla fondamentale importanza che oggi riveste l'attività di trasporto internazionale, il senatore Lombardi afferma che una scelta politica consapevole, nel settore di cui trattasi, per il prossimo quinquennio, è condizionata dalla previsione, quanto più possibile esatta, del progresso tecnologico sia delle infrastrutture che dei diversi mezzi di trasporto, nonchè dalla predisposizione di un « conto nazionale » che consenta di ricondurre al principio

della parità di condizioni di partenza i diversi sistemi, tra loro concorrenziali, dei trasporti.

L'estensore del parere si sofferma quindi su talune questioni specifiche in tema di viabilità, di trasporti urbani, ferroviari, marittimi ed aerei, di autolinee, di attrezzature portuali, di idrovie, condotte ed oleodotti. In particolare, con riferimento ai trasporti urbani, esprime l'opinione che una riorganizzazione in questo campo potrà efficacemente attuarsi soltanto con l'instaurazione di un corretto sistema di finanziamenti e, comunque, nel più ampio contesto della pianificazione urbanistica. Circa i trasporti ferroviari, l'oratore, dopo aver dichiarato che alle cause del disavanzo indicate nel piano si debbono aggiungere le attuali deficienze organizzative dell'Azienda ed il basso livello medio delle tariffe, esprime l'auspicio che l'Azienda stessa venga presto strutturata in maniera efficiente e consona alle moderne esigenze. Nel campo dei trasporti marittimi, mette soprattutto in evidenza il saldo passivo dei noli, mentre, per quanto riguarda le autolinee, sottolinea la costante diminuzione della produttività economica delle singole aziende in contrapposto all'aumentato costo del lavoro.

Il senatore Lombardi conclude la sua esposizione riaffermando la propria fiducia nella politica di programmazione ed auspicando che una sollecita revisione delle diverse competenze ministeriali in materia di trasporti ponga il nostro Paese in condizione di concorrere, sul piano organizzativo, con gli Stati più avanzati, specie nell'ambito della Comunità europea.

Si apre quindi la discussione.

Il senatore Giorgetti si sofferma sul problema delle attrezzature portuali, auspicando una più moderna normativa che concentri in un unico Ministero le competenze frammentariamente distribuite e superi le deficienze strutturali e funzionali dei porti stessi, quali oggi si riscontrano. L'oratore chiede poi un rilancio effettivo dell'industria cantieristica nazionale, che consenta di risolvere concretamente il problema (trattato anche dall'estensore del parere) dei noli marittimi; auspica un incremento sia qualitativo che quantitativo della nostra flotta, ed infine

un'efficace politica a favore della pesca, da attuarsi con l'ammodernamento della flotta, il miglioramento delle attrezzature a terra e la qualificazione professionale dei lavoratori del settore.

Il senatore Adamoli ritiene che lo sforzo critico, invero degno di elogio, degli estensori del parere, sia destinato a rimanere sterile data la precisa volontà politica di approvare il piano nell'attuale formulazione, con tutte le sue riconosciute manchevolezze. A suo avviso, il programma si configura come una pura esercitazione letteraria, avulsa dall'effettiva azione di governo: per quanto concerne la flotta nazionale, questo giudizio trova riscontro nell'assoluta libertà di scelta lasciata ai gruppi monopolistici, i quali potranno quindi perseguire i propri privati interessi, senza obbligo alcuno di uniformarsi agli interessi della collettività. Dopo aver dichiarato di ritenere insufficienti gli stanziamenti previsti per il quinquennio a favore dell'industria cantieristica nazionale, l'oratore, con riferimento alla navigazione aerea, critica la soggezione dimostrata dal nostro Governo nei confronti dell'industria aeronautica americana; conclude il suo intervento illustrando un emendamento tendente alla realizzazione di un collegamento stabile, autostradale e ferroviario, tra il continente e la Sicilia, attraverso lo stretto di Messina.

Per il senatore Giacomo Ferrari, l'impostazione data nel programma ai problemi dei trasporti è del tutto inaccettabile, in quanto appare limitata alla pura e semplice constatazione del disordine esistente, senza una contemporanea individuazione ed analisi delle cause di tale disordine. Dopo aver sottolineato che il documento in esame riconferma la criticabile tendenza a considerare questo settore come campo di preminenti attività privatistiche (mentre il suo precipuo carattere di socialità dovrebbe condurre ad una impostazione politica ben diversa), l'oratore si associa a quanto detto dal senatore Adamoli circa la insufficienza delle somme stanziare nel programma. Passando a trattare questioni particolari, e con riserva di un più ampio intervento in Assemblea, l'oratore chiede un maggiore impegno di spesa per le strade nazionali e per la viabilità minore; ritiene necessario un acceleramento nell'attuazione del piano di am-

modernamento delle ferrovie e sollecita la predisposizione di un programma organico di riscatto delle ferrovie concesse; auspica un'efficace politica che elimini le passività di gestione dei servizi urbani di trasporto, ed infine, in tema di idrovie, suggerisce lo stanziamento di altri 25 miliardi di lire per la sistemazione dell'alveo di magra del Po.

Il senatore Zannier, replicando a taluni rilievi fatti da precedenti oratori, tiene a precisare che le osservazioni, talvolta anche critiche, dei relatori non infirmano la validità generale del programma di sviluppo economico; esse, naturalmente, andranno tenute particolarmente presenti nella fase di esecuzione del programma stesso. Circa le critiche sull'insufficienza degli stanziamenti previsti, l'oratore sottolinea che le stesse non hanno in questa sede ragion d'essere, in quanto è evidente che gli stanziamenti medesimi debbono essere valutati non in rapporto alle esigenze globali, ma con riferimento alle prevedibili disponibilità. Il senatore Zannier conclude il suo intervento sottolineando che la necessità di intensificare le comunicazioni internazionali impone (a differenza di quanto previsto nel programma, che è limitato al territorio nazionale) di collegare le previsioni nel campo della viabilità del nostro Paese con quelle dei Paesi confinanti.

Dopo un breve intervento del senatore Indelli, il quale svolge alcune considerazioni in tema di viabilità minore, di collegamenti tra le autostrade e di porti, il senatore Lombardi replica agli oratori intervenuti, dichiarandosi in particolare d'accordo con le osservazioni del senatore Zannier sul problema delle comunicazioni internazionali. Dichiara poi di non poter accogliere, allo stato attuale della discussione, l'emendamento del senatore Adamoli.

Il sottosegretario Martinez si associa alle considerazioni del relatore in merito all'emendamento suddetto, che non è accolto dalla Commissione.

Si dà quindi mandato al senatore Lombardi di predisporre il parere sul capitolo XI del programma, da trasmettere alla 5ª Commissione.

La seduta termina alle ore 12,40.

*Licenziato per la stampa
dall'Ufficio delle Commissioni parlamentari alle ore 20,15*