

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## 1.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1972

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire (543) . . . . .	1
PRESIDENTE . . . . .	1, 16
CARADONNA . . . . .	12
CARRI . . . . .	13
CERAVOLO . . . . .	13, 14
FIORIELLO . . . . .	11
FOSCARINI . . . . .	10, 11
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	1, 10, 11, 13, 14, 15
GUGLIELMINO . . . . .	15
KORACH . . . . .	14
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	11, 12
RUSSO FERDINANDO . . . . .	14

La seduta comincia alle 10.

**Discussione del disegno di legge: Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire (543).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento di un programma straordinario di in-

terventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire ».

Ricordo che il provvedimento è già stato in parte esaminato in sede referente prima dell'accoglimento della richiesta della Commissione di trasferimento alla sede legislativa. Ricordo altresì l'accordo intercorso di fare precedere la discussione di questo disegno di legge da una esposizione da parte del Governo sui criteri informatori del prossimo piano poliennale per le ferrovie.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho avuto l'incarico, da parte del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di esporre le linee fondamentali cui si ispira il progetto di piano poliennale delle ferrovie presentato al CIPE, dell'ordine di 4.000 miliardi circa.

Desidero dire subito che questa relazione sul piano delle ferrovie ha lo scopo di precisare gli indirizzi che hanno guidato gli esperti dell'Azienda a formulare determinate proposte e ad individuare particolari interventi. Interventi che vengono più avanti classificati per grossi aggregati, per poter individuare le singole iniziative secondo un certo ordine di priorità. Quando l'*iter* di affinamento si sarà esaurito ci troveremo di fronte non soltanto a un piano di finanziamenti — dal quale ovviamente non potremo prescindere — ma, quel che più conta, di fronte ad un piano articolato su progetti ben definiti, su interventi ben caratterizzati che ci consentirà di avere una chiara vi-

sione di insieme della nuova fisionomia che andrà ad assumere la nostra rete a lungo termine e della bontà dei servizi che l'Azienda potrà offrire all'utenza.

Si tratta, come è facile rendersi conto, di una nuova impostazione tecnica, diversa da quella adottata per il decorso piano decennale sul quale sono state mosse critiche frequenti, perché costretti dall'aspetto finanziario ci siamo trovati di fronte a numerose opere incompiute con l'immobilizzo di notevoli capitali non redditivi.

Questo indirizzo — nuovo a mio parere per quanto riguarda almeno le ferrovie dello Stato — richiede che siano soddisfatte certe condizioni:

che si tratti di un piano di lungo periodo ed è per questo che è stato chiamato poliennale;

che gli impegni annuali avvengano con la massima regolarità, rapportati alle capacità dell'industria e degli appaltatori che operano per le ferrovie dello Stato;

che sia data la massima celerità alla progettazione tanto interna quanto esterna alla azienda;

che siano semplificate fin dove è possibile le procedure per l'affidamento dei lavori o delle commesse.

Preme far presente che durante la messa a punto del piano, quando verranno messe a confronto le opinioni delle varie controparti, come oggi si chiamano, cioè le opinioni della Azienda, dei sindacati, dei politici e naturalmente del Parlamento, si dovrà cercare di evitare una eccessiva dispersione degli interventi, al fine di non avere un risultato deludente agli effetti di una rapida redditività degli investimenti. Quindi concentrare il più possibile gli interventi, assicurando un certo ordine prioritario secondo l'urgenza e secondo una ben riconosciuta necessità. Un piano che intende svilupparsi sul lungo periodo può evitare simili errori.

Certamente, sarebbe stato auspicabile che il piano delle ferrovie dello Stato si fosse inserito in un piano globale di sviluppo di tutto il sistema di trasporti e cioè del sistema ferroviario, stradale, aereo e marittimo. Ma una impostazione di questo genere ci avrebbe fatto perdere del tempo e purtroppo non ne possiamo perdere. Il piano decennale è praticamente finito e il piano-ponte ha il solo scopo di saldare il vecchio piano decennale con il nuovo piano poliennale. A richiesta del CIPE l'azienda delle ferrovie dello Stato ha cercato di inserire il piano poliennale nel quadro della programmazione economica nazionale.

Il programma economico nazionale considera di particolare rilievo le iniziative da prendere nel campo dei trasporti. Tale programma ricorda che negli anni '60 si è registrato un ritmo di sviluppo economico, una intensificazione dei fenomeni di concentrazione urbana, un accrescimento della mobilità delle persone e delle cose in campo nazionale ed internazionale, fenomeni che, producendo una forte incremento dei flussi di traffico terrestre, hanno accentuato il divario fra volume di traffico e livello dei servizi offerti dal sistema dei trasporti.

Lo stesso programma caratterizza la « politica di piano » come una vigorosa azione pubblica necessaria per rilanciare l'economia italiana sulla via della espansione, orientandone l'evoluzione al perseguimento di tre fondamentali obiettivi programmatici:

la piena occupazione;

l'eliminazione del divario socio-economico tra il Mezzogiorno ed il resto del paese;

il miglioramento del quadro di vita sociale, ambientale e culturale.

E fra i criteri di assetto territoriale indica il sistema relazionale nazionale. Questo sistema relazionale deve realizzare:

la massima apertura verso il mondo esterno e cioè che per i flussi terrestri sono di grande importanza i terminali verso i valichi ed i porti;

la connessione generale tra i sistemi metropolitani e, quindi, fra i bacini produttivi del paese, nonché l'accessibilità alle risorse naturali rilevanti al livello nazionale (ciò significa per i flussi terrestri la realizzazione di una rete nazionale coordinata con quella interna ai singoli sistemi metropolitani e con essa collegata in un certo numero di nodi).

Inoltre il programma economico nazionale, esaminando le azioni programmatiche per i trasporti, dopo un'analisi della situazione attuale, in cui fra l'altro evidenzia un eccesso di investimenti per le autostrade in rapporto alle ferrovie dello Stato, definisce gli obiettivi generali della « politica nazionale dei trasporti » che possono essere così sintetizzati:

assicurare una maggiore partecipazione italiana alle relazioni economiche internazionali determinando l'inserimento delle regioni italiane meridionali nella rete dei flussi di traffico internazionale;

garantire l'inserimento nel circuito dei flussi nazionali dei territori attualmente emarginati;

promuovere la razionalizzazione delle aree metropolitane;

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1972

favorire l'integrazione tra i vari modi di trasporto.

In particolare, per quanto attiene al settore ferroviario, gli indirizzi programmatici possono essere sintetizzati come segue:

utilizzazione dei vari modi di trasporto nel campo di azione a loro più congeniale, ciò che, per le ferrovie dello Stato sostanzialmente significa: trasporti a media e lunga distanza sia per i viaggiatori che per le merci; trasporti viaggiatori di massa a carattere vicinale quali i pendolari;

collaborazione con gli organi regionali e metropolitani ai fini del conseguimento di un armonico assetto dei trasporti nelle aree metropolitane e regionali. Desidero ricordare le iniziative intraprese in proposito dal Ministero in questi mesi;

coordinamento con gli altri modi di trasporto e sviluppo dei trasporti di tipo in-temodale mediante un'efficace integrazione con gli altri vettori, attraverso centri di smistamento merci dove l'Azienda deve inserirsi;

sviluppo della collaborazione internazionale ai fini di un sempre più organico inserimento del sistema ferroviario nazionale nel contesto delle reti ferroviarie europee secondo l'opera intrapresa da tempo dall'UIC.

Perché tutto ciò possa dare risultati concreti ed efficaci dovrà essere accompagnato da misure di politica dei trasporti tendenti a realizzare una equiparazione delle condizioni di concorrenza dei diversi settori. Mi riferisco all'integrale compensazione degli oneri derivanti da obblighi di servizio pubblico e da altri oneri di carattere extranazionale e dalla introduzione di norme equivalenti per quanto riguarda l'applicazione da parte dei vettori di prezzi omologati — cioè tariffe pubblicate —, nonché all'armonizzazione delle condizioni di lavoro del personale che opera nell'ambito dei diversi modi di trasporto.

Nel 1971 le ferrovie dello Stato hanno trasportato 348 milioni di viaggiatori, per 34 milioni di viaggiatori, per 34 miliardi di viaggiatori/chilometro e 55 milioni di tonnellate di merci, per 17,2 miliardi di tonnellate/chilometro.

Trasportiamo quindi 1 milione di viaggiatori al giorno e custodiamo 60 miliardi di merci al giorno.

Una caratteristica significativa del traffico viaggiatori nell'ultimo ventennio è data dal continuo sviluppo del traffico misurato in termini di viaggiatori/chilometro a confronto con un andamento meno dinamico del numero dei viaggiatori, ciò che deriva come sap-

priamo dal graduale incremento del percorso medio. Anche nel settore merci si è registrato nel ventennio un, sia pure meno incisivo, aumento del percorso medio dei trasporti, che ha accompagnato lo sviluppo che si è avuto del traffico in termini sia di tonnellate trasportate sia di tonnellate/chilometro. L'aumento del percorso medio mette in evidenza la tendenza che si registra in Italia a servirsi del mezzo ferroviario per viaggi a sempre più lunga distanza e costituisce un aspetto positivo dell'evoluzione in corso nel mercato dei trasporti. Sotto questo aspetto ci troviamo in condizioni più favorevoli rispetto alle altre reti. A titolo indicativo riporto i valori del percorso medio in chilometri dei trasporti ferroviari in Francia ed in Germania che, pur tendendo anch'essi ad aumentare, risultano nettamente inferiori a quelli delle ferrovie dello Stato:

	Viaggiatori		Merci	
	1950	1970	1950	1970
FS . . . . .	61	95	261	313
SNCF . . . . .	48	67	218	281
DB . . . . .	23	38	172	197

Per contro un aspetto non positivo per le ferrovie dello Stato, rispetto ad altre reti europee paragonabili, è dato dalla maggiore incidenza del settore viaggiatori rispetto al traffico totale (viaggiatori+merci), che per l'Italia rappresenta il 65 per cento mentre per la Germania e la Francia si mantiene intorno al 36 per cento.

Questo non significa naturalmente che in Francia ed in Germania l'autotrasporto non sia attivo e competitivo. Per quanto riguarda la Germania la concorrenza maggiore deriva dalle vie d'acqua interne. Quest'anno, per la prima volta, in Francia, per quanto attiene il trasporto dtlle merci, la strada ha battuto la rotaia col 46,8 per cento del traffico totale.

Mentre il tasso di aumento del trasporto ferroviario si è ridotto a zero, quello del trasporto su strada, che aveva raggiunto negli anni '60 il 20 per cento, si è mantenuto ancora in questi ultimi anni intorno all'8 per cento.

Ad ogni modo da quanto detto appare evidente che una migliore qualità del servizio merci conseguibile con l'adeguamento delle infrastrutture e dei mezzi ferroviari costituisce la premessa indispensabile di qualsiasi iniziativa di carattere normativo ed organizzativo diretta ad una più razionale ripartizione del traffico merci fra i diversi modi di trasporto.

Altro aspetto del traffico ferroviario da sottolineare è quello della tendenza alla concentrazione dei flussi di traffico viaggiatori e merci sugli itinerari che corrispondono agli assi fondamentali della rete: l'87 per cento del traffico totale si concentra su soli 7.000 chilometri di linee, 43,5 per cento della rete, mentre 5.000 chilometri di linee, 31,5 per cento della rete, sono interessati dal solo 4 per cento del traffico.

Lo stesso fenomeno di concentrazione dei traffici si verifica anche nei riguardi delle stazioni di cui il 91,5 per cento si concentra in appena il 20 per cento del totale delle stazioni.

Non vi sono, quindi, dubbi sulla funzione primaria e sulla validità economica delle linee fondamentali, circa 7.000 chilometri, che comprendono le principali direttrici longitudinali e trasversali, i collegamenti con i transiti di confine e le principali linee delle isole. Anche le linee complementari, circa 4.000 chilometri, svolgono un ruolo importante nel contesto del sistema dei trasporti nazionali, data la loro funzione di integrazione della rete primaria. Ben diversa appare invece la situazione delle linee secondarie, circa 5.000 chilometri, per le quali, com'è ben noto, è stata finora vincolata qualsiasi iniziativa tendente a ridimensionare il settore.

La tendenza alla concentrazione spaziale del traffico e la necessità che ne deriva di adeguare e ridimensionare linee ed impianti costituisce un potenziale fattore positivo sia in ordine agli investimenti — che possono essere concentrati sugli itinerari preferiti dal traffico — sia ai fini del conseguimento di più alti livelli di efficienza e produttività aziendale; il costo di esercizio infatti, data la validità per le ferrovie dello Stato della legge della decrescenza dei costi, si mantiene in limiti economicamente accettabili solo in presenza di traffici adeguati al valore degli impianti e dei mezzi impiegati.

Per quanto concerne i traffici internazionali, la relativa componente, cioè transiti terrestri e marittimi, supera il 65 per cento del tonnellaggio totale trasportato dalle ferrovie dello Stato; negli ultimi 10 anni il movimento ai transiti terrestri ha registrato un incremento del 30 per cento ed il 30 per cento delle esportazioni per ferrovia riguarda prodotti agricoli, punto di forza dell'economia meridionale; il 39 per cento delle importazioni è costituito da materie prime e prodotti carbosiderurgici.

Anche nel settore viaggiatori la partecipazione delle ferrovie dello Stato al trasporto internazionale assume sensibile rilevanza e sussistono fondate ragioni per attendersi un

incremento della mobilità internazionale, per effetto dell'ulteriore liberalizzazione dei mercati del lavoro e soprattutto del rapido sviluppo delle attività terziarie a livello europeo.

I risvolti internazionali del trasporto ferroviario italiano sono oggetto di studio anche in seno all'UIC, che ha individuato i punti deboli, le soluzioni di continuità per quanto attiene al potenziale ed alle prestazioni della futura rete europea; tale attenzione è giustificata dal fatto che tali punti deboli condizionano l'intero sistema e possono vanificare le iniziative di una rete, quando altre reti concorrenti non si adeguino al passo.

Molte delle condizioni critiche alle quali si allude riguardano la rete italiana avente ancora, come già detto, linee fondamentali a binario semplice; si noti poi che gran parte della rete fondamentale delle ferrovie dello Stato è stata dichiarata di interesse europeo e come tale da adeguare, come potenziale e prestazioni, al resto della rete portante europea.

Dalle elaborazioni fatte in ordine alla valutazione dello sviluppo del traffico ferroviario del nostro paese, nel quadro delle prospettive di incremento dei trasporti nazionali nel prossimo decennio, è risultato che si dovrebbe passare: nel settore viaggiatori da 33,9 miliardi di viaggiatori/chilometro del 1971 a 44 miliardi nel 1982 con un incremento medio annuo del 2,7 per cento; nel settore merci da 17,2 miliardi di tonnellate/chilometro a 24 miliardi con un incremento medio annuo del 3,5 per cento.

Nel complesso si passerebbe da 51,1 a 68 miliardi di unità chilometriche (viaggiatori/chilometro + tonnellate/chilometro) con un incremento per l'insieme del 33 per cento rispetto al 1971.

Ai fini della definizione dei progetti di adeguamento e potenziamento dei singoli itinerari si è anche provveduto ad elaborare le previsioni di sviluppo dei traffici per linee. In tali elaborazioni si è tenuto conto, oltre che della tendenza spontanea dei traffici, delle evoluzioni che i traffici stessi risentiranno per effetto dell'attuazione degli indirizzi di assetto territoriale enunciati dal programma economico nazionale, nonché delle previsioni di sviluppo inerenti alle diverse componenti del traffico, quali trasporti internazionali, traffici per il Mezzogiorno, trasporti pendolari, ecc.

I valori previsionali di traffico per linea, in termini di viaggiatori/chilometro e di tonnellate/chilometro sono riportati nella tabella a pagina 19, della relazione aziendale, dalla quale emerge che gli incrementi del trasporto

ferroviario continueranno a concentrarsi sul circoscritto numero di linee che, nell'insieme, costituiscono le maglie fondamentali del sistema ferroviario nazionale. Ognuno di voi può prendere visione di questa tabella dalla quale risulterà che per le rimanenti linee per un complesso di 9.100 chilometri gli incrementi di traffico si prevedono molto ma molto limitati.

A fronte delle suindicate favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici su rotaia, il sistema ferroviario nazionale, in conseguenza del mancato tempestivo adeguamento, presenta oggi notevoli sintomi di insufficienza. È noto infatti che il piano decennale venne, nella massima parte, destinato a provvedimenti di rinnovamento e di riclassamento piuttosto che ad opere di potenziamento, nonostante sussistessero esigenze di adeguamento delle infrastrutture e dei mezzi agli accresciuti bisogni del traffico, che già fin da allora era condizionato dalla presenza di notevoli strozzature che limitavano la capacità del sistema. Va tenuto presente che, costituendo il sistema ferroviario un organismo integrato in cui le diverse componenti sono reciprocamente interconnesse, le difficoltà incontrate in un settore si ripercuotono a catena su tutti gli altri e ne condizionano sostanzialmente la funzionalità. L'interconnessione di cui si parla è chiaramente dimostrata dall'esperienza di questi ultimi anni di progressivo congestionamento degli impianti e delle linee principali della rete che, per la preferenza inevitabilmente da darsi alle circolazioni viaggiatori, ha portato a sacrificare essenzialmente il servizio merci.

All'origine di tali difficoltà sta anzitutto la limitata capacità di trasporto sulle arterie principali della rete. Ancora in gran parte a semplice binario sono alcune linee di fondamentale importanza, quali, per citare gli esempi più significativi, la linea Adriatica, la Messina-Catania e la Messina-Palermo interessate dai traffici in continuo sviluppo del Mezzogiorno, le linee Bologna-Verona e La Spezia-Parma, nonché le linee dei transiti di Ventimiglia, Modane e Tarvisio interessate ai collegamenti della penisola con la Francia ed in centro Europa.

Strozzature estremamente gravose si incontrano peraltro anche sui itinerari già a doppio binario impegnati da fortissima intensità di traffico quali la dorsale Milano-Napoli, che svolge un ruolo primario dei traffici anche nei confronti dello sviluppo del Mezzogiorno, nonché i tronchi di avvicinamento ai grandi centri, linee per le quali si manifesta quindi l'assoluta necessità di quadruplicamento. In

proposito esistono delle preoccupazioni in Lombardia perché ancora non si sono ben delineati i provvedimenti da adottare per poter fronteggiare l'incremento di traffici internazionali dei transiti di confine interessanti la Lombardia e mi riferisco a Domodossola e Chiasso.

In linea con le finalità generali della politica di piano, che pone in posizione preminente lo sviluppo economico del Mezzogiorno, nella formulazione dei programmi straordinari di investimento, si cercherà di destinare cospicui finanziamenti anche all'adeguamento della potenzialità e della capacità operativa della rete ferroviaria meridionale.

È peraltro da porre in particolare evidenza che un notevole contributo al raggiungimento di finalità favorevoli al Mezzogiorno apporteranno anche quei provvedimenti di potenziamento di itinerari fondamentali che, pur non essendo geograficamente localizzati nel Mezzogiorno stesso, tendono sostanzialmente a correggere l'eccessivo sviluppo longitudinale caratteristico della nostra penisola e vanno quindi configurati quale efficace mezzo di avvicinamento tra le zone estreme del paese.

Il problema del trasporto ferroviario quotidiano casa-lavoro di cospicue masse di lavoratori e studenti ha assunto, nel tempo, dimensioni assai rilevanti specie in corrispondenza dei maggiori centri urbani come Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli, ponendo alle ferrovie dello Stato gravosi vincoli d'esercizio a causa degli stretti margini di tempo, al mattino ed alla sera, in cui si concentrano i relativi servizi, del sovrapporsi delle relazioni a carattere suburbano con quelle a lungo percorso viaggiatori e merci, della notevole quantità di veicoli in contemporanea utilizzazione richiesti da detti trasporti. Tale complesso di esigenze ha naturalmente portato a disfunzioni nella regolarità e nella celerità dei servizi resi, inconvenienti che vanno quindi sollecitamente eliminati nell'interesse generale, considerato il carattere sociale di primaria importanza che i servizi pendolari rivestono.

Per una razionale soluzione del problema, i provvedimenti da adottare con priorità, in collaborazione con gli organi regionali e locali ai fini del conseguimento di un armonico assetto dei trasporti nelle aree metropolitane e regionali, concernono essenzialmente l'aumento della potenzialità di circolazione nei tratti di linea prossimi ai massimi centri ferroviari, mercè quadruplicati, raddoppi, elettrificazioni, ecc. e l'aumento della capacità ricettiva dei piazzali di stazione.

Per quanto riguarda Milano, il Ministro ha accettato l'invito della regione lombarda per poter addivenire ad un esame del problema, e proprio oggi avviene questo incontro.

Il traffico merci espletato dalle ferrovie dello Stato ha presentato negli ultimi tempi, come accennato in precedenza, una evoluzione sostanzialmente caratterizzata da una accentuata tendenza alla concentrazione sui principali itinerari della rete e in un numero sempre più ristretto di stazioni e scali. Altra caratteristica è data dall'addensamento dei traffici in particolari periodi di tempo, sia in relazione al normale fenomeno della stagionalità, sia in dipendenza di concentrati approvvigionamenti di materie prime dall'estero. Ciò che determina maggiore impegno delle linee specie ai transiti terrestri e portuali ed alla confluenza con i grandi centri industriali del settentrione.

Anche per sanare una tale situazione si rende necessario, nel settore delle infrastrutture, provvedere a raddoppi e a quadruplicamenti di linee gravate da più elevati impegni di circolazione, nonché all'ampliamento di scali merci ed all'aumento della capacità operativa dei grandi scali di smistamento anche mercè la razionalizzazione e l'automazione delle operazioni relative allo smistamento dei carri ed alla formazione dei treni. Ciò mentre, nel campo organizzativo, si stanno già adottando appropriate misure rivolte ad incentivare, per quanto possibile, un più spinto ricorso alla tecnica di inoltro dei trasporti merci a treno completo dalla stazione d'origine a quella di destinazione.

Altro settore che occorre sviluppare è quello dell'impiego delle tecniche intermodali (*containers*) mediante la realizzazione di idonei terminali opportunamente dislocati in corrispondenza dei punti nodali del traffico. A tale riguardo noi ci stiamo inserendo nelle iniziative dei vari grandi centri italiani per la realizzazione di autotrasporti o, come oggi si chiamano, centri di smistamento merci affinché le ferrovie dello Stato possano inserirsi in queste iniziative, in questo nuovo sistema di *terminals containers*.

Una ulteriore notevole espansione dei traffici internazionali è da attendersi in prosieguo per effetto della maggiore mobilità delle persone fra un paese e l'altro sia per ragioni di lavoro, sia soprattutto per l'incremento del turismo, della graduale semplificazione delle procedure negli scambi delle merci nell'ambito della CEE e con i paesi terzi, alla progressiva attuazione dell'armonizzazione fiscale, del mercato agricolo comune e di nuove le-

gislezioni doganali. Ciò impone l'adozione tempestiva di provvedimenti di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei transiti, in specie mercè raddoppio delle linee interessate che sono ancora in gran parte a semplice binario, anche nel quadro della collaborazione internazionale in atto ai fini di un sempre più organico inserimento del sistema ferroviario nazionale nel testo delle reti ferroviarie europee.

Al riguardo è qui opportuno ricordare che in sede internazionale sono già allo studio radicali potenziamenti ed ammodernamenti dei principali assi di traffico di cui interessano l'Italia quelli di Modane, Chiasso, Domodossola e Brennero anche con previsioni di più agevoli attraversamenti della catena alpina sia nel settore italiano che in quelli esteri. Provvedimenti del genere, per la loro imponenza, esulano ovviamente dal programma qui in esame.

Nel settore dei traffici internazionali è anche da considerare l'adeguamento delle infrastrutture di allacciamento dei sistemi portuali con la rete ferroviaria nazionale, che assume particolare rilievo per i collegamenti ferroviari dei porti dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico con l'entroterra nazionale ed estero.

Nel contesto delle esigenze settoriali prima considerate si inserisce la necessità di sviluppare adeguatamente l'impiego di aggiornate tecniche di esercizio e di gestione come contributo all'aumento delle capacità operative del sistema ferroviario ed al miglioramento della produttività aziendale. Nel settore dell'esercizio si tratta di estendere il blocco automatico e la ripetizione del segnalamento con frenatura automatica a bordo delle locomotive, la centralizzazione dei piazzali delle stazioni, il telecomando e il telecontrollo degli impianti e il controllo centralizzato della circolazione su linee e nodi.

L'adozione di tecnologie avanzate renderà possibile oltre l'ammodernamento degli impianti, anche l'impiego di sistemi di esercizio e metodi di lavoro più razionali ed efficienti. In tale prospettiva è prevista l'estensione degli impianti di comando centralizzato del traffico ai principali nodi della rete: Milano, Torino, Bologna, Genova, Firenze, Roma e Napoli ed a circa 3.000 chilometri di linea.

Con l'applicazione dei sistemi di telecomando alle linee è possibile ottenere una maggiore regolarità e snellezza della circolazione ed un notevole miglioramento alle condizioni di lavoro del personale.

Da studi in corso è stata valutata in circa 2,5 milioni per chilometro di linea l'economia

annua conseguibile con impianti di CTC su linee esercitate col sistema della dirigenza centrale o locale.

Nei grandi nodi, allo scopo di risolvere le gravi difficoltà di esercizio derivanti dalla progressiva saturazione degli impianti, occorrerà integrare il CTC con sistemi di automazione e controllo della circolazione mediante l'impiego di elaboratori elettronici. L'applicazione più avanzata in Europa è costituita dalla centrale di comando del nodo ferroviario di Monaco, già in esercizio nella prima fase, grazie alla quale è stato possibile elevare di circa il 25 per cento il numero dei treni circolanti nel nodo.

Questo sistema è stato applicato a metà del fascio direzioni di Milano-smistamento ed è in corso l'estensione di questo sistema a tutto il fascio di 44 binari del fascio direzione. Sorge, però, il problema della istruzione professionale, di addestramento del personale ferroviario alle nuove tecnologie.

In correlazione con gli interventi nel settore degli impianti fissi, occorre provvedere all'adeguamento della consistenza e dell'efficienza del parco del materiale rotabile ai bisogni del traffico.

Nel settore dei mezzi di trazione, le nuove costruzioni rispondono in parte alle necessità di provvedere alla sostituzione di materiali vetusti che hanno superato la loro durata di vita economica, e in parte alle esigenze di aumento delle disponibilità per far fronte alle nuove elettrificazioni ed alla eliminazione della trazione a vapore dai servizi di linea e di manovra contemplate dal piano.

Le nuove costruzioni di materiale leggero elettrico *diesel* rispondono alle necessità di sopperire alle esigenze di miglioramento della celerità e della qualità dei servizi a carattere pendolare, attualmente svolti con materiale spesso inadeguato per velocità e *comfort*, ed ai bisogni dei servizi diurni ad elevata velocità per relazioni intercittà. La valutazione delle occorrenze è stata quindi commisurata alla domanda corrispondente alle diverse categorie di utenze.

È stata prevista anche la costruzione di un certo numero di elettromotrici a cassa oscillante, da impiegare sulle linee ad andamento planimetrico meno favorevole per elevarne la velocità di marcia in rapporto alle normali velocità di tracciato. Il relativo prototipo ha già effettuato le prime prove in linea con risultati positivi.

Nel settore del materiale trainato viaggiatori e merci, le nuove costruzioni rispondono da una parte ad una esigenza di adeguamento

della capacità di trasporto ai bisogni del traffico e dall'altra alla necessità di provvedere, in vista della adozione dell'aggancio automatico, all'indispensabile rimpiazzo del materiale tecnicamente non idoneo, per vetuste caratteristiche costruttive, a ricevere il nuovo aggancio. Tale rimpiazzo, in relazione al programma operativo relativo alla introduzione dell'aggancio automatico, concordato in sede internazionale, dovrà essere necessariamente realizzato entro il 1981. Infatti, secondo accordi internazionali, l'operazione di conversione del sistema di aggancio, avrà luogo a partire da tale anno, con una *tranche* che per le ferrovie dello Stato comporta l'applicazione del nuovo dispositivo su circa 60.000 veicoli.

L'onere dei rinnovamenti di materiali per le esigenze dell'aggancio automatico comporta, fra carrozze e carri, un impegno finanziario di circa 600 miliardi, oltre ad una spesa valutata in circa 400 miliardi, occorrente per la costruzione ed applicazione dell'aggancio automatico vero e proprio.

Il continuo aumento del traffico con le isole impone l'esigenza di un potenziamento della flotta delle ferrovie dello Stato. Verrà pertanto previsto un adeguato importo per la costruzione di nuove navi traghetto, con riserva di stabilire la dimensione ed il tipo (navi tradizionali per il traghettamento di materiale ferroviario e veicoli stradali ovvero navi porta-containers) in relazione al risultato degli studi in corso (ivi compresi quelli relativi all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina) e delle intese con gli organi cointeressati.

I provvedimenti ritenuti necessari per soddisfare alle esigenze prima descritte, rispondono pienamente agli indirizzi del programma economico nazionale che per il settore ferroviario ha fissato i seguenti:

potenziamento delle direttrici fondamentali longitudinali e trasversali, con particolare riferimento a quelle interessanti il Mezzogiorno e le isole;

ristrutturazione delle linee affluenti alle aree dove si registrano i più intensi movimenti pendolari;

rafforzamento delle attrezzature attinenti al traffico merci;

potenziamento delle linee che adducono ai valichi internazionali ed ai porti;

ammodernamento tecnologico, per aumentare la capacità e la velocità in piena sicurezza del traffico, il *comfort* del trasporto viaggiatori e la produttività aziendale nonché il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale;

riclassamento delle linee complementari.

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1972

Il piano programmatico di interventi occorrenti per realizzare le finalità esposte, viene presentato distintamente per settore di intervento. Al riguardo si precisa che da ciascuno specifico intervento deriveranno utili riflessi anche in altri settori; ad esempio il potenziamento delle direttrici fondamentali riuscirà determinante anche per il miglioramento di tutti i servizi viaggiatori, compresi i pendolari, e merci.

Per gli impianti fissi è previsto:

1) il potenziamento delle direttrici fondamentali mediante:

quaduplicamenti di linee (300 chilometri);

raddoppi di linee (420 chilometri);  
rettifiche di tracciato e nuovi tratti di linea (77 chilometri);

elettrificazioni di linee;  
sistemazione di nodi e stazioni;  
sistemazione dei terminali di collegamento ferro-marittimo tra la penisola e le isole;

2) la ristrutturazione linee e impianti per servizi pendolari con il potenziamento delle linee e degli impianti nelle aree ove si registrano i più intensi movimenti pendolari con particolare riferimento ai centri di Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli mercè:

quaduplicamenti di linee;  
raddoppi di linee;  
costruzioni di nuovi tratti di linea;  
elettificazione di linee;

3) il rafforzamento attrezzature attinenti al traffico merci mediante il potenziamento della capacità operativa dei piazzali, con la sistemazione dei grandi scali di smistamento, razionalizzazione ed automazione delle operazioni relative allo smistamento dei carri ed alla formazione dei treni;

costruzione ed ampliamento di scali merci;

realizzazione di terminali per i traffici " containerizzati ";

allungamento binari di incrocio e precedenza delle stazioni, onde consentire l'effettuazione di treni merci a maggior composizione;

4) il potenziamento linee confluenti ai transiti internazionali ed ai porti, con l'adeguamento alle esigenze dei traffici in atto e previsti delle afferenti ai transiti terrestri ed ai porti mercè:

raddoppi e completamenti di raddoppi di linee;

rettifiche di tracciato e nuovi tratti di linee;

completamento della trasformazione in corrente continua di linee oggi elettrificate con il sistema trifase;

costruzione e sistemazione di transiti internazionali;

5) l'ammodernamento tecnologico mercè:

interventi al corpo stradale ed all'armamento con rifacimenti di opere e manufatti, posa in opera di rotaie pesanti di linee per elevare le caratteristiche di portata e di resistenza richieste dal maggior peso assiale dei convogli;

potenziamento della rete elettrificata esistente (infittimenti di sottostazioni elettriche per i maggiori assorbimenti derivanti dall'aumentata potenza dei mezzi di trazione e dall'aumento delle circolazioni, estensione del telecomando delle sottostazioni, ecc.);

apparati elettrici per la manovra centralizzata degli scambi e dei segnali, in stazioni di media importanza;

estensione su linee fondamentali del blocco automatico e attrezzature per la ripetizione « continua » del segnalamento di via a bordo dei mezzi di trazione e per il controllo automatico delle velocità;

attrezzatura per la ripetizione « punti-forme » di un ulteriore complesso di linee della rete fondamentale;

comando centralizzato della circolazione sulla dorsale Milano-Napoli — questa è molto importante ed è la prima volta che si realizza —, centralizzazione operativa della regolazione della circolazione nei principali nodi della rete con impiego di elaboratore elettronico e comando centralizzato della circolazione su linee a medio traffico ai fini del conseguimento della massima efficienza operativa e di una maggiore produttività;

ammodernamento ambienti di lavoro;  
potenziamento delle telecomunicazioni di servizio;

miglioramento della protezione o soppressione di passaggi a livello;

potenziamento, ammodernamento e meccanizzazione di impianti industriali della Azienda (officine ed impianti destinati alla revisione, riparazione, manutenzione e pulizia del materiale rotabile, magazzini approvvigionamenti);

sistemazione degli impianti viaggiatori in numerose località della rete;

completamento dell'Istituto di ricerche ed esperienze ferroviarie;



estensione delle meccanizzazioni ed automazioni nella gestione e nell'esercizio;

6) il riclassamento delle linee complementari con:

elettrificazione di linee;

ulteriore estensione del blocco semi-automatico lungo linea e del segnalamento luminoso nelle stazioni.

Per il materiale rotabile è previsto:

per i mezzi di trazione:

locomotive elettriche per le linee da elettrificare (n. 550);

locomotive *diesel* per completare la soppressione della trazione a vapore dai servizi di linea e di manovra (n. 450);

materiale elettrico leggero per migliorare la qualità dei servizi pendolari (230 terne);

materiale elettrico leggero (elettromotrice più rimorchio) per migliorare la celerità e la qualità dei servizi per relazioni diurne intercittà (100 coppie);

automotrici *diesel* per migliorare la celerità e la qualità dei servizi pendolari e delle relazioni intercittà su linee non elettrificate (350 unità);

attrezzature di bordo per la ripetizione del segnalamento.

Per il materiale rimorchiato:

carrozze viaggiatori, per fronteggiare i previsti incrementi di traffico e per provvedere al rimpiazzo del materiale tecnicamente inidoneo anche in vista dell'adozione dell'aggancio automatico (3.300);

carri merci per adeguare la capacità di trasporto alla domanda e per provvedere al rimpiazzo del materiale tecnicamente inidoneo anche in vista dell'adozione dell'aggancio automatico (n. 20.000);

veicoli di servizio (bagagliai e postali) (n. 400).

Per le navi-traghetto:

nuove navi traghetto per adeguare la capacità dei trasporti ferro-marittimi con le isole in relazione alla evoluzione dei traffici relativi (2 o 3 unità).

In complesso il piano programmatico poliennale per le ferrovie dello Stato prevede investimenti per l'importo dell'ordine di 4.000 miliardi di lire, ripartito in ragione di 2.500 miliardi per interventi agli impianti fissi e di 1.500 miliardi per il materiale rotabile. Va precisato che si tratta di un piano articolato su progetti ed è per questo che lo abbiamo

chiamato poliennale non per non indicarne la fine, ma per renderlo più produttivo. L'importante è che i finanziamenti vengano regolarmente e che siano in rapporto alle capacità di impiego dell'Azienda ed alle forniture dell'industria.

Al fine di delineare un programma operativo di investimenti per la realizzazione di una prima *tranche*, circoscritta nel tempo, del piano programmatico prima esposto, si sono preliminarmente prese in esame le possibilità tecnico-operative dell'Azienda e la capacità produttiva dei principali settori industriali interessati alla realizzazione del programma.

Tenuto conto della recente esperienza e delle maggiori possibilità offerte, da una parte dai potenziati uffici di progettazione aziendale, e dall'altra di un esteso ricorso all'istituto della concessione di sola costruzione, il livello di spesa raggiungibile nel settore degli impianti fissi si può valutare, a regime, dell'ordine di 270 ÷ 300 miliardi l'anno.

Per il settore del materiale rotabile, l'attuale capacità produttiva dell'industria del settore è valutata in almeno 160 ÷ 170 miliardi l'anno, capacità che, anche nel recente passato non è stato possibile sfruttare pienamente per motivi contingenti e per effetto della diluizione degli stanziamenti destinati al settore.

Tenuto conto che una parte di tale capacità produttiva va utilizzata per sopperire alle esigenze di rinnovamento del materiale rotabile in conto delle ordinarie assegnazioni di bilancio, ivi comprese le occorrenze inerenti l'aggancio automatico cui si è fatto prima cenno, l'effettiva capacità produttiva delle imprese del settore utilizzabile per gli investimenti di carattere straordinario previsti dal presente piano può essere valutata dell'ordine di 120 ÷ 130 miliardi l'anno.

In complesso tra impianti fissi e materiale rotabile, la capacità di spesa annua a regime può essere, pertanto valutata dell'ordine di 400 ÷ 420 miliardi l'anno.

Per il raggiungimento di tale risultato si renderà necessaria l'adozione di provvedimenti tendenti ad accelerare i tempi per la elaborazione ed approvazione dei progetti e per l'affidamento delle opere, in modo da ovviare alle remore in atto per il sollecito inizio ed esecuzione dei lavori e realizzare così un corrispondente ecceleramento della spesa.

Ed a tal fine sarà previsto quanto segue:

a) attribuire alle ferrovie dello Stato la facoltà di avvalersi, per i progetti che richiedano speciale competenza tecnica e scientifica, della collaborazione di uffici di consulenza e di progettazione al fine di potenziare la ca-

pacità progettuale dell'Azienda, facoltà già prevista dal disegno di legge relativo al finanziamento del piano-ponte di 400 miliardi;

b) dare all'Azienda ferroviaria la facoltà di avvalersi, per la realizzazione delle opere di notevole rilievo che non interferiscano direttamente con la circolazione dei treni, dell'istituto della concessione di sola costruzione, facoltà in tal senso sperimentata per il quadruplicamento Roma-Firenze giusta la legge 25 ottobre 1968, n. 1089, e contemplata, per le opere da realizzare con il piano-ponte di 400 miliardi nel relativo disegno di legge;

c) in analogia a quanto già stabilito con decreto-legge 24 ottobre 1969, n. 701, per le costruzioni edilizie del Ministero della pubblica istruzione, disporre, per le costruzioni edilizie ricadenti nell'ambito dei comprensori ferroviari, una deroga alla legge 6 agosto 1967, n. 765, in modo da snellire le lunghe procedure in atto;

d) disporre, con apposito provvedimento legislativo, una deroga alla legge 25 novembre 1962, n. 1684, attribuendo agli uffici tecnici delle ferrovie dello Stato l'approvazione, ora riservata agli uffici del genio civile, dei calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in zone sismiche, naturalmente nel pieno rispetto delle prescrizioni relative alle zone dichiarate sismiche.

Ritengo doveroso chiudere questo mio intervento, sottolineando l'impegno che l'Azienda ha messo nel predisporre sollecitamente quanto richiesto dal Governo e dal CIPE.

Quando avremo concluso il nostro lavoro, apparirà in termini evidenti lo sforzo che il Governo si appresta a compiere per le ferrovie dello Stato e la positività dell'intesa a suo tempo raggiunta con le organizzazioni sindacali.

La Commissione avrà modo di poter valutare meglio il piano nel suo complesso, al momento della discussione del relativo disegno di legge.

A me pare, che oggi, la introduzione informativa che ho cercato di dare sul piano poliennale, unita alla relativa nota a stampa in distribuzione, può fugare le incertezze che erano state presentate da nostri colleghi e può consentire il rapido esame del disegno di legge sui 400 miliardi, a voi assegnato in sede legislativa, di cui ancora raccomando l'approvazione.

FOSCARINI. Vorrei che l'onorevole sottosegretario mi desse due chiarimenti. Il primo riguarda l'utilizzazione dei finanziamenti di

4 mila miliardi. Mi sembra che la relazione del sottosegretario escluda le linee secondarie.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non le esclude affatto. Io ho tracciato una linea, poi vedremo nel dettaglio. Poiché c'è una scala di priorità, è chiaro che in tale scala vi sarà un *tot* per cento destinato a posizioni prevalenti, che sono quelle che emergono dalla relazione, cioè le linee longitudinali. Ma non c'è dubbio che sarà anche la Commissione chiamata a stabilire una certa gerarchia di priorità.

FOSCARINI. Ma non sono incluse le linee secondarie. Si legge infatti nel piano poliennale di potenziamento della rete che ci è stato distribuito: « In complesso il piano programmatico poliennale per le ferrovie prevede investimenti per l'importo dell'ordine di 4 mila miliardi di lire, ripartito in ragione di 2.500 miliardi per interventi agli impianti fissi e di 1500 miliardi per il materiale rotabile. Si pone in rilievo che nell'utilizzazione dei finanziamenti di cui sopra non sono state prese in considerazione le linee secondarie. Al riguardo si palesa la necessità di addivenire nel più breve termine a conclusive determinazioni circa le linee da mantenere nel sistema nazionale... ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma il piano ancora non è uscito dal CIPE.

FOSCARINI. Questo vuol dire che gran parte delle linee del Mezzogiorno non usufruiranno degli investimenti.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Noi dobbiamo rimanere nei limiti a suo tempo stabiliti. Altrimenti faremo polemiche che certo non giovano. È chiaro che, non essendo il provvedimento uscito ancora dal CIPE, noi non possiamo ipotizzare nulla. Non si può escludere, infatti, che il CIPE preveda un diverso uso di quei miliardi.

In questa materia, non è possibile considerare solo il problema delle linee secondarie; analogo problema, anche se riguardato da un altro angolo visuale, è quello delle ferrovie concesse, di cui è a tutti nota l'attuale drammatica situazione. Nel momento in cui si delinea un piano delle ferrovie, questi due problemi non possono essere ignorati; in caso contrario, si finirebbe con il creare delle strozza-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1972

ture, a tutto danno delle possibili soluzioni. Quando il provvedimento uscirà dall'attuale fase di discussione e, nel suo complesso, sarà l'espressione del CIPE e del Consiglio dei ministri, avremo la possibilità di gettare sul problema uno sguardo completo.

FOSCARINI. Sono soddisfatto della precisazione dell'onorevole sottosegretario. Ma ho chiesto questo primo chiarimento per ottenere una precisazione in ordine anche ad un altro problema. Il CIPE, con deliberazione del 4 agosto 1972, ha delegato ad un comitato composto dai ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dei trasporti e dell'aviazione civile il compito di esaminare lo schema da sottoporre al CIPE stesso. Vorrei conoscere a che punto la situazione è arrivata.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Le mie affermazioni odierne sottendono per il 75 per cento la fase di correlazione con il CIPE.

FOSCARINI. Non è ancora conclusa?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. No, ma la conclusione è imminente, proprio in rapporto a quello cui ho indirettamente fatto cenno.

FIORIELLO. Vorrei fare una osservazione in merito ad un problema che non mi pare sia previsto nella relazione esposta dall'onorevole sottosegretario. In quale rapporto il piano decennale si pone con le regioni e con la programmazione regionale, che pure esiste? In ogni regione esiste un tipo di programmazione regionale; come mai l'onorevole sottosegretario non ha accennato alla possibilità di discutere insieme con le regioni il piano poliennale? In fondo, l'azione condotta dal ministro dei trasporti in Lombardia oggi ha questo significato. Come dobbiamo considerare, altrimenti, la visita del ministro in Lombardia? Come un fatto particolare, limitato alla Lombardia, oppure come il precedente per una prassi da creare nei confronti di tutte le regioni, onde sollecitarne il dialogo? Come ripeto, nella relazione esposta dall'onorevole sottosegretario non esiste alcun accenno in proposito; al contrario, nella stesura del precedente piano decennale un accenno di questo tipo era contenuto, almeno per quanto riguardava la rete delle linee di scarso traffico.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Rispondo subito che l'incontro odierno tra il ministro e la regione lombarda è l'inizio di una serie di riunioni che avranno luogo in tutte le regioni.

Per quanto riguarda, poi, la posizione particolare del piano in rapporto con le regioni, ci troviamo per ora nella fase di dover stabilire una metodologia circa il confronto delle opinioni. Questa metodologia, evidentemente, trae origine anche dalle esperienze finora fatte, di cui l'ultima, è l'esperienza dei 400 miliardi del piano-ponte. Questa volta, il discorso comincia, per così dire, al contrario. Infatti, martedì scorso abbiamo presentato al consiglio di amministrazione le linee fondamentali del piano, che oggi stiamo presentando anche alla Camera. Pertanto, cerchiamo di stabilire la più opportuna metodologia da seguire. Esiste una richiesta di procedere al confronto periferico, considerando cioè le situazioni nei vari compartimenti e aziende. Vi è, poi, l'orientamento di dover al contrario promuovere delle riunioni, se l'esperienza di Milano si dimostrerà utile, per creare un rapporto permanente tra il capo del compartimento delle ferrovie, i rappresentanti dei sindacati e i rappresentanti delle regioni, in modo che il confronto sulle proposte dell'Azienda possa avvenire in sede collegiale, e non attraverso un rapporto bilaterale. Ma debbo dire che non vi è ancora un orientamento preciso, anche perché a monte esiste il problema di evitare una eccessiva perdita di tempo.

MARZOTTO CAOTORTA. Desidero alcuni chiarimenti in merito alle affermazioni sull'eventuale trasferimento alle regioni delle ferrovie secondarie. Si può avere un'idea circa l'orientamento del Ministero competente e dell'amministrazione delle ferrovie in merito a detto trasferimento? È un orientamento favorevole o contrario?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La tendenza esistente nell'ambito del servizio ferroviario è quella di non perdere mai di vista una certa unitarietà, non escludendo, con ciò, che possano esservi dei casi particolari. Il rapporto non è soltanto e puramente un rapporto azienda-regioni, ma anche un rapporto di carattere finanziario. Infatti, le regioni non accettano di ricevere le ferrovie secondarie senza un adeguato contributo per farle vivere. Ciò si inquadra in una posizione che dovrà essere concordata con il tesoro. Inol-

tre, sarà necessario considerare anche il tipo di disponibilità delle regioni a ricevere queste ferrovie. Per fare un esempio, la regione umbra recentemente ha esaminato il problema relativo alla ferrovia « centrale umbra », con l'idea di essere disposta addirittura — si tratta di una ferrovia in concessione ad una società per azioni — a prelevare il pacchetto azionario: un modo molto semplice per conseguire la proprietà e la gestione al tempo stesso. Comunque, a questo proposito si stanno intensificando a Perugia incontri e discussioni. È noto che per quanto riguarda queste ferrovie concesse il Ministero deve dare dei contributi; a loro volta, le ferrovie concesse hanno delle pendenze in rapporto all'Azienda delle ferrovie dello Stato. La materia sta per essere affrontata, anche alla luce dei risultati di numerose riunioni promosse tra i dirigenti dei vari settori. Come Ministero, siamo scoperti nei confronti delle ferrovie per 36 miliardi che, per quanto riguarda le ferrovie concesse, il tesoro non ci ha elargito. Il problema è legato anche al rapporto tra le ferrovie secondarie e gli attuali servizi dei pendolari; ciò, tuttavia, non dovrebbe pregiudicare la situazione.

Per quanto riguarda l'Azienda, intendo affermare che essa è aperta: non esiste un atteggiamento di chiusura o di difesa a tutti i costi rispetto a queste posizioni. In ogni caso, deve essere salvaguardata e non persa di vista, nell'impostazione dei rapporti azienda-regioni, l'unitarietà del servizio ferroviario.

MARZOTTO CAOTORTA. Desidererei alcuni chiarimenti tecnici circa il compimento delle nuove costruzioni ferroviarie ancora in corso da parte del Ministero dei lavori pubblici.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono linee che si inseriscono in un piano di completamento, come, ad esempio, la linea Callagirone-Gela.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono incluse nei 400 miliardi?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono una cosa a sé stante. Circa tre-quattro anni fa, fu soppresso l'ufficio *ad hoc* e varata una legge secondo la quale le nuove costruzioni ferroviarie passavano dalla competenza del Ministero dei lavori pubblici a quella del Ministero dei trasporti.

CARADONNA. La mia, più che una domanda — perché è stata già posta da altri colleghi — vuol essere una richiesta in ordine al problema delle ferrovie secondarie. Noi vorremmo — almeno la mia parte vorrebbe — che il Governo ci dicesse se in materia ha idee chiare e fermi propositi. Qui non si tratta di una contrapposizione o non contrapposizione dell'Azienda ferroviaria nei confronti delle regioni, quasi che il problema del potenziamento delle ferrovie secondarie dovesse ridursi ad uno dei soliti problemi di competenza tra l'Azienda ferroviaria e la regione, in contrapposizione tra loro; qui il problema è di carattere tecnico. La crisi dei trasporti per i pendolari delle ferrovie secondarie è stata denunciata più volte in questa sede; e a mio avviso essa non può essere risolta scaricando sulle regioni un peso che le regioni stesse non sono in grado di sopportare. Ora, nell'attesa che i contrasti di competenze siano risolti, non mi pare che le linee ferroviarie secondarie non debbano essere adeguatamente potenziate.

Ogni regione potrebbe portare un esempio; per quanto riguarda la regione Lazio, che è delle più scombinatae relativamente a questo tipo di trasporti, vi sono delle linee — cito ad esempio la Civitavecchia-Orte — che mettono in crisi, per quanto riguarda i trasporti, un'intera provincia. Nel caso da me ricordato, la provincia di Viterbo.

Ora, noi vorremmo dal Governo una precisa assicurazione in ordine al potenziamento delle linee ferroviarie secondarie, magari d'accordo con le regioni interessate. È evidente però che l'organizzazione tecnica delle ferrovie dello Stato — per quanto si possa discutere sulla sua maggiore o minore efficienza — è tuttavia sempre un'organizzazione di lunga esperienza e di non contestabile capacità, che difficilmente può essere sostituita — ed esempi ipotetici nel Lazio ce ne sono numerosi — con altre aziende.

È chiaro che l'attuale situazione dei trasporti dei pendolari non può che creare confusione a lungo andare. Sarebbe il caso che, coraggiosamente e serenamente, dal punto di vista tecnico, il Governo si impegnasse a realizzare il potenziamento delle linee ferroviarie secondarie, riattivando anche talune linee disattivate, per andare incontro alle necessità incontestabili delle popolazioni e, con tutto il rispetto per le regioni, al di là di qualsiasi impossibile pretesa da parte di queste ultime. D'altra parte, scaricare sulle spalle delle regioni questo peso non significa certo risolvere il problema; significa invece dilazionarlo per

anni. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato — che è un vanto della tecnica italiana, con un corpo specializzato a tutti i livelli, anche i più bassi — può realizzare questo potenziamento nel migliore dei modi.

Ecco perché la mia non è una domanda; anzi, più che una raccomandazione, è una precisa richiesta al Governo: che abbia il coraggio di affrontare questo problema sul piano della convenienza tecnica per evitare future lamentele di inefficienza dei trasporti minori, tanto importanti per la vita delle regioni, soprattutto per le più disagiate, dove più frequente è il movimento dei lavoratori pendolari.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come lei stesso ha ricordato, ho già dato precedentemente la risposta ad altri colleghi.

CARRI. L'onorevole sottosegretario ha parlato di capacità produttiva dell'industria del settore e per un totale di 120-130 miliardi.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho parlato di 160-170 miliardi.

CARRI. Mi riferisco alla spesa di 400-420 miliardi annui prevista dal piano.

Vorrei sapere se nel corso della elaborazione del piano vi è stato l'incontro con le aziende produttrici dei settori, in particolare con quelle a partecipazione statale, per esaminare la possibilità di far fronte alle varie esigenze, soprattutto con riferimento alla produzione del materiale, nella misura del 40 per cento, in aziende del Mezzogiorno. E se in questo quadro sono stati previsti gli opportuni finanziamenti al fine di apportare nella industria del settore quegli ammodernamenti atti a garantire quell'assistenza preventiva a cui si fa riferimento nelle questioni tendenti a snellire le procedure per l'attuazione del piano.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ho già avuto occasione di dire, fin dal 16 ottobre si è tenuta una riunione fra i rappresentanti di tutte le industrie, sia del campo pubblico, sia di quello privato, riguardanti il settore interessato.

Nel corso dell'incontro e nello spirito dell'articolo aggiuntivo Marzotto Caolorta, approvato in sede referente, si sono conseguiti

taluni risultati. Il primo è l'impegno all'assorbimento di commesse dell'ordine di 160-170 miliardi; il secondo è l'impegno di cercare di ottenere le cosiddette forniture omogenee; e infine la conferma relativa al 40 per cento delle forniture nel meridione dell'Italia. Alla fine di quella riunione, dopo i chiarimenti delle varie opinioni da parte dei presenti, si è stabilito di costituire un gruppo di lavoro proprio nell'intento di entrare nel vivo del tema e passare da una fase fenerica alla fase di attuazione. Dobbiamo tenere presente che varie industrie sono dislocate contemporaneamente al nord e al sud del paese e che noi dobbiamo avere la garanzia delle forniture da un lato e la tempestività delle forniture stesse dall'altro; e allora, tenuto conto del 40 per cento che deve essere fornito dal meridione d'Italia, è evidente che alcune industrie — mantenendo l'occupazione e la stabilità dell'impiego — debbono rinunciare a una parte dell'attuale produzione, mentre altre industrie debbono dedicarsi ad altre produzioni. È una linea che abbiamo consacrato nella legge e che deve trovare la sua concretizzazione.

CARRI. Esiste il problema di garantire la spesa dei 400 miliardi. Ella, onorevole sottosegretario, facendo riferimento ai piani passati, ha accennato alle opere rimaste incomplete per una mancata tempestività nelle forniture. Non vorremmo trovarci nella necessità di dover effettuare, al limite, forniture all'estero, con una industria nazionale che è invece in grado di rispondere alle esigenze del settore.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non esiste un orientamento di questo tipo, onorevole Carri. E da escluderlo.

Le aziende cui ho prima accennato discutono da sei mesi del finanziamento dei 400 miliardi, senza che niente di concreto si sia messo per il momento in moto. Le stesse EFIM e Finmeccanica chiedono spesso quando verrà approvata la legge. Abbiamo potuto constatare che esiste una grande apertura anche da parte di aziende e gruppi privati. È evidente, per altro, che pur avendo preso atto delle posizioni contenute nel programma, le aziende in questione non sono entrate nel vivo di alcuna realizzazione.

GERAVOLO. Onorevole sottosegretario, ella ha accennato al rafforzamento di alcune ferrovie che confluiscono ai porti. Desidererei

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1972

sapere se da tale potenziamento siano o meno escluse le reti ferroviarie esistenti all'interno dei porti.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Se si tratta di reti ferroviarie di competenza delle ferrovie dello Stato, la mia risposta è che il potenziamento in questione è senz'altro previsto.

CERAVOLO. Per quanto attiene ai centri di smistamento merci, è prevista una loro realizzazione all'interno dei porti?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Esistono centri di smistamento merci esterni ai porti e centri che stanno per nascere in collegamento con questi ultimi. Ve ne sono infine alcuni che non hanno nessun rapporto con i porti: si veda il caso dei centri di Verona e Padova. I centri in questione, in ogni caso, potranno essere realizzati all'interno e all'esterno dei porti.

RUSSO FERDINANDO. Onorevole sottosegretario, non riesco a comprendere la ragione delle procedure previste dalla legge per quanto attiene alle progettazioni. Si ritiene, cioè, che gli uffici tecnici delle ferrovie siano in grado di gestire autonomamente la parte tecnica di cui al piano, e poi si prospetta la possibilità di utilizzare, per la progettazione, uffici esterni. Perché non procedere, invece, ad un potenziamento dei servizi in questione, anche in materia di progettazione, così da utilizzare appieno tutta l'esperienza che i tecnici delle ferrovie hanno acquisito in questi anni?

La seconda domanda che desidero porre è relativa alle integrazioni. Vorrei sapere se i finanziamenti prevedono anche il completamento di opere iniziate 10-15 anni fa e non ancora terminate, opere che in parte dipendevano anche dal Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco, ad esempio, alla stazione centrale di Palermo, iniziata 15 anni orsono e non ancora ultimata per mancanza dei necessari stanziamenti. Poiché esistono nel nostro paese tutta una serie di casi analoghi a questo, mi chiedo se i finanziamenti ad essi relativi non possano essere inclusi nel piano pluriennale.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto concerne la progettazione, la richiesta formulata dall'Azienda è integrativa. Le ferrovie dello Stato sono sempre state terribilmente gelose

di certe loro prerogative e hanno cercato di non affidare ad altri incarichi di progettazione. Siccome, vista la mole di lavoro che dovrà essere affrontata, si ritiene che possa presentarsi l'esigenza di fare ricorso ad altri uffici tecnici, si è cercato di garantirsi con l'introduzione di quelle procedure cui ha accennato l'onorevole Russo Ferdinando.

Per quanto attiene ai completamenti, non vi è dubbio che quelli relativi ad opere iniziate nell'ambito delle ferrovie seguiranno la scala di priorità prevista nel piano.

KORACH. Onorevole sottosegretario, se non ho capito male, mi sembra che ella abbia fatto cenno non soltanto alla progettazione, ma anche ad appalti esterni per l'esecuzione dei lavori. Desidererei qualche chiarimento a questo proposito.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si tratta di affidamento di lavori in concessione, cioè in pratica il sistema della Roma-Firenze. Ciò vale, però, per i lavori che non interferiscono direttamente con la circolazione dei treni, come potrebbe essere, ad esempio, un quadruplicamento delle linee.

KORACH. Mi sembra che questo sia un punto assai interessante, in vista anche dello spostamento di investimenti tra autostrada e ferrovia. Si tratta di utilizzare strutture già esistenti ed efficienti.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La previsione di questa linea di condotta è già inserita nel progetto dei 400 miliardi.

KORACH. Occorrerà studiare questo problema della progettazione, poiché l'accelerazione della spesa comporta anche un collegamento tra esecuzione di lavori in concessione e progettazione.

Nella sua esposizione ella non ha fatto alcun cenno al problema dei trasporti frigoriferi. A questo proposito, occorrerà forse qualche chiarimento.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vedremo di fare un accertamento a questo proposito. La situazione, attualmente, si può dire sia particolarmente intasata, perché si è avuto un periodo di crisi nel periodo estivo, quando qualcosa non funzionava.

Ad ogni modo mi farò carico di chiedere informazioni più specifiche.

GUGLIELMINO. Quello di cui stiamo parlando è un piano straordinario. Vorrei chiedere al sottosegretario qualche informazione circa il collegamento stabile della Sicilia con il continente.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma io non sono il ministro dei lavori pubblici, io mi occupo soltanto delle ferrovie.

GUGLIELMINO. Però per la progettazione e l'esecuzione dei lavori è prevista anche la presenza dell'Azienda ferroviaria, che quindi costituisce una componente importante di quest'opera. Che risposta mi può dare a questo proposito? Il Ministero dei trasporti, per la parte di responsabilità ben precisa che ha in questa materia, potrebbe dirci in quale direzione ci si muove, e che cosa avverrà nel prossimo futuro.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questa è materia di studio, attualmente.

GUGLIELMINO. Lo chiedo perché, ad esempio, il relatore al bilancio dei trasporti onorevole Marzotto-Caotorta era contrario a questo progetto. Sarebbe bene, quindi, conoscere il pensiero del dicastero che ella rappresenta.

Vorrei poi rivolgerle una seconda domanda a proposito dell'Istituto nazionale trasporti, sulla cui sorte non si prevede nulla in questo piano. Che cosa pensa di fare il Governo di questo ente, nel quadro della politica generale dei trasporti?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non mi sembra che in un piano relativo alle ferrovie fosse obbligatorio parlare dell'INT. Si tratta di una società per azioni.

GUGLIELMINO. Ma si tratta di un istituto il cui capitale appartiene all'Azienda ferroviaria.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto riguarda il collegamento stabile tra Sicilia e continente esiste una legge, approvata nella scorsa legislatura, che dovrà senza dubbio avere attuazione, e che prevede la costituzione di una società affidata alle partecipazioni statali.

Tale società dovrà completare gli studi necessari e definire le scelte per quanto riguarda la progettazione. Vedremo a suo tempo quali saranno le proposte che ci vengono sottoposte. Anche noi, come Ministero dei trasporti, per il momento non possiamo fare altro che attendere l'attuazione di questa legge. Al momento attuale, naturalmente, per quanto riguarda tale collegamento non possiamo preoccuparci di garantire l'attuale traffico, sia con la costruzione di altre due o tre navi traghetti, sia con il miglioramento in genere dei trasporti ferroviari tra la Sicilia ed il continente. Provvederemo, inoltre, al miglioramento delle linee interne dell'isola.

Per quanto riguarda l'INT, la questione comporta una valutazione assai più complessa. Bisogna considerare due aspetti, il primo dei quali è quello gestionale. Loro sanno meglio di me che nel corso dell'ultima sua seduta il consiglio d'amministrazione dell'INT ha stabilito che entro il 31 dicembre di quest'anno si dovrà provvedere, a norma delle disposizioni del codice civile, alla convocazione dell'assemblea, per esaminare la questione dell'integrazione della perdita di oltre un terzo del capitale. Ciò riguarda, naturalmente, il rapporto tra INT e Azienda ferroviaria, la quale è detentrica del 100 per cento del pacchetto azionario.

Vi è poi un'altra vicenda che riguarda l'INT, e precisamente il recente ampliamento delle funzioni per il quale questo istituto, che prima si occupava solamente del trasporto di merci, si occupa adesso anche del trasporto dei viaggiatori; per non parlare di una serie di attività sostitutive assunte dall'INT per conto delle ferrovie dello Stato, a seguito di una serie di avvenimenti che si sono succeduti. Una commissione presieduta dal collega, onorevole Valiante, affronterà questo secondo aspetto, per vedere come definire anche i rapporti all'interno.

Posso dire, per l'esperienza che ho acquisito nel comporre una recente vertenza con i sindacati, che cominciano ad esserci posizioni settorializzate e assai diverse tra il sindacato del personale addetto al trasporto merci e quello del personale addetto al trasporto viaggiatori. Loro sanno che l'INT è uno di quegli enti che, in virtù dei servizi sostitutivi che esplica, ha diritto di ricevere i contributi previsti dalla legge sulle autolinee che scade il 31 dicembre prossimo. Anche questo Istituto quindi, è in attesa di sapere — come un privato qualsiasi — quale sarà la sua sorte, data l'assenza di tali contributi. Si tratta di una serie di decisioni che dovranno essere prese in sede

ministeriale, sia per quanto riguarda il capitale gestionale, sia per quanto riguarda la situazione delle attrezzature e degli impianti, che dovranno essere migliorati per un più efficiente funzionamento di questo ente.

Esiste, come ho già accennato, una tendenza generale per quanto riguarda il trasporto di merci su medio e lungo percorso. L'INT fino a questo momento aveva svolto un servizio di trasporto di collettame, ma senza dubbio, dovrà quanto prima esplicitare altre funzioni, che prevedono un trasporto a breve termine, che attualmente risulta per le ferrovie piuttosto oneroso e per gli utenti soggetto a notevoli ritardi. Su questa materia il Ministero dovrà dunque assumere un suo orientamento. Debbo dire che era stato presentato in sede referente un emendamento mirante a porre l'INT in una particolare situazione; in esso si prevedeva una fidejussione di 10 miliardi da destinare al miglioramento degli impianti. Questo, però, è stato respinto dalla Commissione. Il problema, quindi, tornerà a presentarsi; vedremo in quella occasione quali saranno le argomentazioni adottate e quali i chiarimenti che potranno essere dati.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario, sia per la relazione che ha svolto, sia per le spiegazioni e le risposte che ha dato a tutti gli intervenuti.

Per permettere a tutti i colleghi di prendere visione del piano poliennale e del testo della relazione del sottosegretario, propongo di aggiornare la discussione sulla legge dei 400 miliardi alla settimana prossima. In tal modo tutti i colleghi potranno avere a disposizione una documentazione più completa, dal momento che, come Commissione, abbiamo chiesto dei chiarimenti, ed è quindi giusto approfondire il nostro esame.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 11,40.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*  
Dott. **GIORGIO SPADOLINI**

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO