

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 1972

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
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)	17
PRESIDENTE	17, 18, 26 27, 28, 32
ARZILLI	29
BAGHINO	24, 29
BELCI	29
CARRI	20, 27
CERAVOLO	30
FOSCARINI	24, 27
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	24, 26, 27 28, 31
GUERRINI	30
GUGLIELMINO	28
KORACH	18
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i>	17, 26, 28
MARZOTTO CAOTORTA	25, 28
MERLI	31
PICCINELLI	32
POLI	24, 25, 29
RUSSO FERDINANDO	30

La seduta comincia alle 16.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della 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 il seguito della 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 ».

Ricordo che nella seduta del 30 novembre il sottosegretario ai trasporti Giglia ha esposto le linee direttive del prossimo piano poliennale attualmente in discussione presso il CIPE.

L'onorevole Lombardi Giovanni, ha facilità di svolgere la relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione esposta in sede referente nella seduta del 27 settembre scorso, sottoli-

neando in particolare l'urgenza del provvedimento che ormai può essere compiutamente valutata alla linea della esposizione tenuta dal sottosegretario Giglia nella seduta del 30 novembre e riservandomi di intervenire ampiamente in sede di replica agli interventi nella discussione sulle linee generali.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

KORACH. Il piano relativo ai 400 miliardi, fino a quando veniva configurato un completamento o un complemento di una vecchia politica di spese già impegnate, cioè di impegni per opere rimaste a mezz'aria, poteva essere varato senza un più approfondito esame dei suoi contenuti perché si poteva ritenere che i contenuti non conformi alla politica di sviluppo del paese potevano essere corretti attraverso il successivo piano relativo ai 4.000 miliardi. Ma in realtà il « piano » non è che la dilatazione a 4.000 miliardi dell'attuale piano di 400 miliardi. Cioè la spesa di 400 miliardi, della quale non ci ha parlato il ministro, ma che abbiamo appreso dai documenti, è un proseguimento della politica aziendalistica delle ferrovie dello Stato, una politica cioè che seguita a correre dietro le esigenze in arretrato, una politica di tamponamento di falle determinate dalla domanda crescente. Anche il piano per 4.000 miliardi si muove sulla scorta di questa politica: l'animo che ha mosso le ferrovie statali è lo stesso e vi è un documento di circa un anno fa che è la base del piano e del quale si ritrova lo stralcio nella relazione. Vi è stata quindi una delibera del CIPE, una precisazione delle ferrovie dello Stato e infine il documento che abbiamo.

Nel primo documento le ferrovie dello Stato ponevano il rapporto strada-rotaiia affermando che non si poteva fare una politica dei trasporti senza tenere conto della spesa globale effettiva, cioè ponendo il problema della concorrenza fra i due tipi di trasporto e non, come oggi avviene, ponendo a carico degli enti pubblici le spese di investimento e di infrastrutture e lasciando l'uso libero ai trasportatori su strada. Ora si recepisce invece una concezione aziendale ed una visione tariffaria, non ancora approvata dalla CEE, sul discorso della libera concorrenzialità dei mezzi di trasporto. Ma si trattava allora di agire tenendo conto del costo reale affrontato da tutti gli operatori dei trasporti. Mi riesce difficile chiamare « piano » un progetto che manca totalmente di collegamento con il pia-

no di sviluppo. Sarà quel che sarà, non conosciamo ancora il prossimo piano poliennale, ma certamente bisogna tenere conto di alcuni dati, in quanto il piano non nasce dal niente, ma da tutta una serie di precedenti disposizioni, di documenti pubblicati e da discussioni fatte; e il piano non può non ruotare intorno a due poli, che ripetiamo ogni volta e che ogni volta ci vengono smentiti dall'azione di Governo, costituiti cioè da una parte dalla crescita del prodotto nazionale intorno al 5 per cento all'anno e dall'altra da una crescita differenziata fra nord e sud con tassi di incremento superiori al sud ed inferiori al nord.

Le ferrovie ipotizzano un aumento del 3 per cento all'anno per i trasporti ferroviari, e intorno a questo vogliono costruire il piano, mancando, però, dei riferimenti in merito ai trasporti non ferroviari; ciò risulta dai documenti delle ferrovie dello Stato. Ora questo discorso non è accettabile, in quanto ipotizzare quel 3 per cento significa accettare un ulteriore arretramento delle ferrovie. Un qualsiasi funzionario avrebbe potuto consultare l'ufficio di coordinamento che ha pubblicato il conto dei trasporti. Infatti, ci si sarebbe accorti che dal 1966 al 1969 - quattro anni in cui si sono fatti i conti ufficialmente - l'aumento del traffico è salito da 100 a 120,8 per cento contro l'aumento del reddito netto nazionale da 100 a 120,7 per cento. Pertanto l'aumento delle unità trasportate, adottando il solito sistema di mettere sullo stesso piano una persona a chilometro e una tonnellata a chilometro, è stato esattamente uguale all'aumento del reddito netto nazionale. È abbastanza evidente che non può essere diversamente. Un'analisi più progredita ci dimostrerebbe che l'aumento è maggiore nei trasporti. L'ipotesi di uno sviluppo ferroviario negli anni futuri uguale allo sviluppo attuale, che ha fatto scendere in quattro anni il trasporto ferroviario dal 19 al 16 per cento, costituisce un dato che non ci fa risparmiare, ma fa aumentare la spesa nazionale dei trasporti.

Se riuscissimo con il piano decennale a riportare il trasporto ai livelli del 1966, prendendo come base le spese illustrate nel conto nazionale dei trasporti, avremmo un risparmio annuo dell'ordine di 500-600 miliardi, in quanto il trasporto su strada ci costa 35 lire per tonnellata chilometro-persona chilometro, contro le 20 lire del trasporto ferroviario. Ogni tonnellata chilometro ed ogni persona chilometro portate su strada costano il 75 per cento in più di quelle portate per ferrovia, rimanendo valido quello che asseriscono le

ferrovie, e cioè che gli investimenti e la razionalizzazione, man mano che si sale nella capacità del trasporto ferroviario, portano ad una riduzione dei costi e pertanto non si può fare un discorso di quel genere riferendosi a questa prima parte.

Questa specie di illusione che se non si investe in ferrovie si scarica il bilancio dello Stato, dovrebbe da una parte farci ridurre una quantità di investimenti dello Stato, dall'altra incentivare una generica spesa sostenuta dal paese e che non incide sul bilancio. È vero che una parte degli investimenti per la costruzione di strade non sono sopportati direttamente, ma è altresì vero che anche per le ferrovie lo Stato garantisce solo gli ammortamenti. Certe spese gravano in minore misura sul bilancio statale, ma le ritroviamo poi nei bilanci degli enti locali e nel concorso alle costruzioni autostradali, e quindi ritornano sempre nel bilancio statale.

Non si possono perciò confrontare spese interne al bilancio con spese esterne, ma il confronto va fatto in termini di spesa globale del paese; e persino il porci in termini di 4 mila miliardi in dieci anni è errato perché i precedenti 1.500 miliardi hanno finito con il coprire i due terzi della spesa prevista a monte: oggi una spesa rigida inserita in un piano decennale non riesce a stare dietro alla realtà della svalutazione monetaria, anche perché l'accrescersi delle esigenze può portare a valutazioni diverse nel tempo. Si deve pertanto definire nell'ambito del bilancio nazionale la quota da destinare ad investimenti nel settore dei trasporti sulla base sia dell'andamento del traffico sia delle richieste e, sulla base della capacità finanziaria dello Stato, definire i programmi. Sarebbe triste costatare fra dieci anni che il trasporto ferroviario è più arretrato di quanto non sia oggi. Quindi tutto il discorso generale è insufficiente, non è legato allo sviluppo del paese e non tiene conto delle reali necessità economiche del paese. Ma c'è di più: questo piano non è soltanto globalmente un non piano, cioè l'enunciazione di cifre e di programmi insufficienti, ma manca altresì del legame fra obiettivi e piano reale. In pratica ad un certo punto si afferma che vi sarà un aumento del 30 per cento del traffico; dopodiché si enuncia nel documento delle ferrovie dello Stato un elenco di opere, ma queste rispondono effettivamente ai bisogni? Questa domanda rimane completamente insoddisfatta.

Ora da quanto vi dirò noterete che certe difficoltà sono state nascoste. Dalla tabella dell'aumento di traffico si rileva che vi è una

certa quantità di traffico da Milano a Bologna, da Bologna a Firenze e da Firenze a Roma. Si nota subito l'evidente disparità di quantità di traffico e la presenza di strozzature nel piano. Bisogna rilevare che la direttissima Bologna-Firenze è stata in grado di sopperire a questo traffico, ma in un documento delle ferrovie si afferma che il traffico merci dovrà essere deviato sulla vecchia « porrettana ». Ci troviamo di fronte al grosso dubbio della sua rispondenza anche ai limitati programmi che le ferrovie dello Stato si sono dati. Manca una valutazione regionale dei dati e pertanto non si può parlare di aumento del traffico. Dobbiamo dire che la programmazione regionale non costituisce un generico aumento nel paese della produzione del prodotto netto, ma costituisce un aumento di tale prodotto che deve variare fra il nord ed il sud per un riequilibrio nel paese. In sostanza, se ci prefiggiamo un aumento del 5 per cento annuo, ciò significa che il nord deve aumentare in misura inferiore al 5 per cento mentre il sud deve aumentare in misura superiore.

Il piano come risponde a questi fini? Non siamo ancora sulla via giusta, in quanto la spesa principale viene concentrata, come sempre, sulle direttrici principali del paese. Ora si dice che nell'elenco delle spese sono indicate le trasversali, ma ci accorgiamo che in questo piano trovano posto solo le trasversali della Calabria, assolutamente secondarie, senza tener conto di tutto il resto del Mezzogiorno: mi domando per quale ragione. Difatti le trasversali menzionate sono quelle di Lamezia Terme, Catanzaro lido ed un'altra piccola linea, le quali rappresentano una « pulce » rispetto alla realtà del Mezzogiorno. Fra l'altro non sono neanche prioritarie, in quanto vi è una superstrada che si percorre in venti minuti; manca totalmente ogni altro discorso sulle ferrovie interne del Mezzogiorno e delle isole. Si continua sulla strada di assegnare certi fini, ma essi non vengono presi in considerazione né in termini generali, né di disaggregazione regionale.

Continuando a parlare sulle ferrovie dello Stato, il discorso si concentra sugli investimenti per la qualità del servizio e soprattutto su determinate linee in cui migliorando il servizio si ha una maggiore richiesta, mentre si continua a lasciare decadere da anni altre linee con un servizio in continuo peggioramento, come quelle a velocità decrescente al di sotto dei 20-30 chilometri all'ora. Per esempio si propone la soppressione della Nord-Milano, come si verifica in genere per le altre linee che non hanno richieste, e per la logica

aziendale si chiede di investire di nuovo su quelle linee per le quali vi è stato un aumento di richieste. Si tratta di un discorso che non ha una logica di piano, ma una logica aziendale interna che si collega al pareggio del bilancio, che costituisce invece l'ultimo obiettivo che dobbiamo porci, in quanto l'obiettivo primario non è quello di un ripianamento del bilancio, che è comunque illusorio, ma quello di un adeguamento del servizio reso dalle ferrovie agli scopi per i quali il paese ed il Governo sono disposti a sopportare un certo onere. Si tratta, cioè, di un discorso che va fatto in rapporto alle spese ed all'utilità sociale degli investimenti.

Allora se esaminiamo il piano dei 400 miliardi, è evidente che su questo il nostro atteggiamento ha subito alcune modifiche. Il suddetto piano poteva essere visto come un episodio abbastanza staccato che doveva fare da ponte, consentendo la continuità degli investimenti e delle spese delle ferrovie dello Stato e dell'attività aziendale del settore; non poteva cioè non essere condizionato dalle scelte già fatte e pertanto poteva, al suo interno, presentare degli squilibri e delle incongruenze. Invece i 400 miliardi costituiscono l'inizio dei lavori che trovano il loro completamento all'interno dei 4.000 miliardi. I 400 miliardi, cioè, non completano il vecchio discorso dei 1.500 miliardi, anche se formalmente qualche opera ancora coincide, ma in realtà costituiscono l'inizio di lavori che dovranno essere completati, poi, col futuro piano dei 4.000 miliardi. Le scelte effettuate all'interno dei 400 miliardi sono quelle che caratterizzano i successivi 4.000 miliardi. Ci accorgiamo che sono le scelte delle grandi dorsali, l'esclusione della rete secondaria e in concessione o di quella con gestione diretta governativa. Sono le scelte delle grandi velocità o dei grandi collegamenti, non di una rete integrata, scelte che ignorano totalmente i porti e sulle quali noi non siamo d'accordo, considerata la realtà del paese così com'è. Queste scelte porteranno le ferrovie ad essere attive, e noi non ci crediamo, ma lo saranno con spese molto onerose. Se vogliamo che le ferrovie siano in attivo, tagliamo non solo i rami secchi, ma anche la Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria e chiudiamo bottega. Il discorso sarà diverso, se dobbiamo tener conto del costo che ciò rappresenta per il paese.

Il gruppo comunista chiede che i 400 miliardi costituiscano un parziale avvio di una diversa politica e che all'interno di questa spesa si effettuino alcune caratterizzazioni. Noi chiediamo che nel piano dei 400 miliardi non

si dia più una preferenza rigorosa da parte delle ferrovie dello Stato alle grandi dorsali e che si stralcino inoltre i 52 miliardi per il quadruplicamento della direttissima Roma-Firenze come stanziamento a parte. Questo perché nei 400 miliardi vi è molto di più dei 52 miliardi; infatti vi sono le spese accessorie di cui una parte si prevedono di nuovo per quella linea.

Ritengo che per la direttissima Roma-Firenze si debba operare con una legge speciale. Sbagliammo a suo tempo su questa opera; ma non facciamo che questa spesa continui a prevalere sulle altre spese prioritarie, e quindi isoliamola dalle altre.

Per concludere, dobbiamo escludere dai 400 miliardi il quadruplicamento della direttissima Roma-Firenze e dobbiamo stabilire non un generico 40 per cento per il Mezzogiorno, ma una cifra che non deve essere mistificata con la spesa dei raddoppi, per esempio a Napoli, dei collegamenti rapidi con il nord, ma di cui una parte deve essere stabilita per il recupero delle ferrovie secondarie ed in concessione.

CARRI. Più di ogni altro piano e programma di intervento nel settore il Presidente del Consiglio, onorevole Andreotti, è stato recentemente esplicito circa quelli che sono gli orientamenti del Governo in materia di trasporti. Noi non ci rifiutiamo per questo di entrare nel merito del programma poliennale che ci è stato presentato e del rapporto che pensiamo debba intercorrere tra questo piano e il progetto di legge di 400 miliardi oggi in discussione. Lo ha fatto efficacemente per il nostro gruppo l'onorevole Korach; e non è certo mia intenzione riprendere quel tipo di argomentazione più che esauriente se non per rimarcare il fatto che, a fronte di un'analisi per certi aspetti esauriente della realtà assai drammatica in cui versano i trasporti pubblici e in particolare quelli ferroviari del nostro paese, ancora una volta nel documento relativo al piano poliennale si indicano solo per sommi capi i rimedi e — quel che è più grave — si fa di questo piano più una manifestazione di volontà che non un quadro di di reali e concreti obiettivi da realizzare. Per cui, come è stato detto, si tratta di un « non piano »: tanto che la legge in esame, definita « legge-ponte », di « ponte » crediamo non abbia proprio nulla. Un ponte che si rispetti presuppone almeno due sponde, due punti da collegare. Ma qui manca la precisa individuazione del punto di partenza, tanto che sono indicate delle spese che avrebbero

dovuto essere realizzate molto tempo addietro in attuazione di programmi di spesa di cui non ci è stata detta la ragione precisa per cui non sono stati effettuati e, nella loro retroattività, non sono stati qualificati. Quanto poi al punto di arrivo, tutto è molto vago e imponderabile, e chi dovesse percorrere quel ponte vogliamo proprio augurarci non sia il ministro dei trasporti e nemmeno l'onorevole sottosegretario, ché rischierebbe di cadere in mare.

Ma, dicevo, al di là delle considerazioni più specifiche sulla legge e il piano poliennale, l'onorevole Andreotti è stato molto esplicito circa i propositi del Governo parlando nei giorni scorsi a Torino in occasione della sua visita al Salone dell'automobile. E noi qui non possiamo tacere sul significato delle sue gravi affermazioni.

All'auto — secondo l'onorevole Andreotti — l'Italia deve tutto o quasi tutto il suo progresso. E quale orgoglio, secondo le sue dichiarazioni, ci dovrebbe derivare dal fatto che ci sono oggi in circolazione in Italia 12 milioni di automobili contro le 300 degli inizi del secolo! La esasperazione di questo tipo di « progresso » sappiamo bene che cosa ha prodotto, e da questo modesto punto di osservazione che è la nostra Commissione ne abbiamo potuto esaminare in più d'una circostanza i nefasti danni. Ma per l'onorevole Andreotti l'industria automobilistica — sono sue parole — « deve progredire e su di essa far leva l'intera economia nazionale »; e con un certo compiacimento ci ha ricordato che « così sta avvenendo », tanto che, mentre in diversi settori produttivi si registrano fenomeni di ristagno e di recessione, la produzione automobilistica è aumentata nei primi mesi del 1972 del 9 per cento e si profila per l'annata in corso il traguardo *record* di produzione di 2 milioni di autovetture. Occorre quindi andare avanti — ha concluso il Presidente del Consiglio — « senza indugi ».

La contraddizione, signor Presidente, e onorevoli colleghi, mi pare fin troppo evidente con quello che stiamo per discutere: direi quasi mortificante. Che senso hanno di fronte a tali dichiarazioni i propositi di invertire una tendenza in favore del trasporto pubblico? Che senso hanno le elaborazioni di piani raffinati e avanzati? La legge dei 400 miliardi e il piano poliennale, anche se corrispondessero a questi indirizzi, che cosa conterebbero? A monte c'è l'esigenza di determinare una svolta di fondo negli indirizzi generali politici ed economici. E non dimen-

tichiamo che siamo arrivati al punto in cui il trasporto individuale dei cittadini italiani è passato da un costo di 1.031 miliardi nel 1960 e 8.420 miliardi nel 1971, calcolando l'utilizzazione del parco autovetture circolanti solo all'80 per cento: 8.420 miliardi sono quasi un terzo dell'intero reddito nazionale! Senza contare poi i costi derivanti dagli incidenti stradali: 1.000 miliardi solo nel 1970, secondo un'affermazione dell'ex ministro Lauricella, di cui 450 nelle sole aree metropolitane! Anche per questo cresce la domanda di trasporto pubblico che abbiamo avuto modo di registrare. Senza contare, inoltre, i danni dovuti alla congestione, all'inquinamento, ecc., nella tragica prospettiva di andare rapidamente incontro alla paralisi del traffico e al caos.

Ma quel che è più grave è che, secondo questa linea, si dovrebbe costruire altri 6.000 miliardi di autostrade, a confronto dei quali i nostri poveri 400 miliardi fanno davvero sorridere. E vagheggiare di fronte a questa misera realtà — come ha sostenuto in un momento di inconsueta franchezza un giornalista del *Corriere della Sera* nei giorni scorsi —, vagheggiare — dicevo — a costruzione di nuove autostrade sembra kafkiano. E ciò perché 7.000 chilometri di asfalto e cemento (in parte ancora in costruzione) riservati agli automezzi, invece di sollevare le sorti dei trasporti italiani, le hanno paradossalmente aggravate incentivando l'acquisto di nuove auto (più veloci e sicure) e determinando il caos nelle aree urbane; ma anche perché avendo succhiato dal mercato finanziario risorse che avrebbero potuto rivolgersi altrove, al miglioramento delle strade ferrate e degli impianti aereoportuali, sono direttamente la causa dello scadente servizio ferroviario e aereo insieme.

Morale: dopo avere speso migliaia di miliardi per un'opera che ha messo in ombra la costruzione di ospedali, scuole, asili, parchi pubblici, ferrovie, metropolitane, strade ordinarie, ci troviamo fra le mani un sistema ferroviario che non funziona! E nonostante ciò c'è chi vuole — e fra questi l'onorevole Andreotti — più automobili, più automobili e ancora autostrade, sempre più autostrade. E pensare che il piano di sviluppo economico 1971-75, al paragrafo 9: « Trasporti e comunicazioni », denuncia la « eccessiva destinazione di mezzi finanziari alle autostrade rispetto alla viabilità ordinaria e ad altri settori di infrastrutture » su cui hanno inciso provvedimenti anticongiunturali di attuazione degli investimenti.

La situazione è tanto paradossale, e comunque contraddittoria nei propositi, che anche l'onorevole Marzotto Caotorta in qualità di presidente della Federtrasporti ci ha trasmesso un ordine del giorno — di cui tutti i colleghi conserveranno copia e che noi approviamo — in cui si denuncia al CIPE questo stato di cose e con profondo rammarico si constata che ai trasporti urbani e metropolitani in 5 anni è destinato il 4,9 per cento dei 6.259 miliardi di investimenti sociali nei trasporti. Il resto va naturalmente, in gran parte ancora, alle autostrade.

Appare quindi meschina e ipocrita, anche alla luce di questo fatto, la dichiarazione dell'onorevole Andreotti, sempre a Torino al Salone dell'auto, secondo la quale (leggo testualmente) « bisogna che gli amministratori e i cittadini delle grandi città si convincano della necessità di dare un decisivo potenziamento ai trasporti pubblici ». Significativo questo « si convincano »: come se parlasse chi ha cercato di evitare che il caos si verificasse, e pensasse a dei rimedi che però, secondo la linea adottata, non possono che risultare inconsistenti.

Così, inconsistente è il rimedio che si può pensare di portare con l'approvazione di questa legge se non cambiano gli indirizzi e gli orientamenti generali del Governo! Si tratta di indirizzi che naturalmente non sono dettati dal caso, ma che corrispondono ad un indirizzo di politica economica ben preciso che tende a ripercorrere scelte che già in passato sono state compiute accentuando le contraddizioni e gli squilibri esistenti nel paese, il divario tra nord e sud, tra la città e la campagna.

Ancora una volta, come nel 1950, si pensa all'auto come « componente dinamica di un meccanismo di sviluppo ». Sono ancora parole dell'onorevole Andreotti pronunciate a Torino. Ora questo tipo di modello di sviluppo economico oltre ai guasti che ha prodotto soprattutto nel settore dei trasporti, ha portato negli ultimi anni ad una riduzione della popolazione attiva. Secondo i dati dell'ultimo censimento sappiamo, infatti, che si è passati dal 38,7 al 34,7 per cento e chi ne ha fatto le spese è la popolazione del Mezzogiorno con un aumento della disoccupazione e la riduzione in dieci anni di due milioni di posti di lavoro. Nonostante ciò si vuole continuare a perseguire questo modello, rispondendo in termini esasperatamente privatistici ai crescenti bisogni sociali e nella speranza di superare l'attuale crisi economica. Ma se questo modello poteva allora assicu-

rare, nonostante i guasti prodotti, un certo tipo di espansione produttiva nel paese, non lo può più certo garantire oggi, proprio perché quel vecchio meccanismo, come abbiamo avuto modo di constatare in questa Commissione, si è inceppato. La stessa industria automobilistica rischia di vedere restringere i propri margini di espansione e di coinvolgere l'intera economia nazionale nel suo declino, per cui non solo rischiamo di non avere lo sviluppo dei trasporti pubblici e l'aumento dei servizi collettivi, ma anche l'aumento e l'acutizzazione della crisi economica del paese.

Ecco come da queste brevi considerazioni risulti come non abbia senso parlare di politica dei trasporti disarticolandola dalle scelte di sviluppo economico del paese. Il piano nei suoi propositi può essere fattibile ed efficace se cambiano gli indirizzi di sviluppo economico del paese, se si va ad una svolta potenziando nuovi settori propulsivi di base. Ma questa non è la scelta del Governo Andreotti. In concreto, mentre noi siamo qui a discutere le scelte e le linee di indirizzo di un piano e di una legge sui trasporti, i gruppi monopolistici, d'accordo con il Governo, tendono ad imporre le loro scelte esautorando di fatto il potere democratico, il Parlamento.

Tutti i colleghi, signor Presidente, avranno letto, del resto, il programma enunciato da *La Stampa* di Torino e pubblicato nei giorni scorsi in un grande inserto dal titolo: « I trasporti in Europa ». In questo inserto si parla espressamente del fatto che la CEE nel suo processo di integrazione ha bisogno di una rete di comunicazioni e di trasporti all'altezza delle proprie crescenti esigenze, efficiente in tutte le sue articolazioni, capace di funzionare — è testuale — secondo le leggi del profitto. All'interno dell'inserto articoli autorevoli di *Le Monde*, *The Time* e *Die Welt* per sostenere l'esigenza di treni superveloci, aerei a decollo verticale, veicoli su cuscinetto d'aria terrestri e marittimi, ecc. che colleghino in sostanza velocemente Milano e Torino al centro dell'Europa, sacrificando nel nome del profitto l'interesse generale della collettività a favore dello sviluppo ulteriore dei grandi poli di sviluppo industriali del paese.

Del resto il nuovo traforo del Fréjus, approvato in altra sede parlamentare, sta a testimoniare la concretizzazione di un indirizzo che non va nella direzione che noi abbiamo discusso in ordine all'approvazione di una nuova legge sui trasporti. In questo modo si abbandonano il Mezzogiorno e le isole al

loro destino garantendo, semmai, alcune linee veloci per gli emigrati che dovranno continuare a trasferirsi dal sud al nord, continuare a congestionare le grandi città, aumentare il numero dei pendolari che potranno, forse viaggiare in orario (per garantire il « profitto ») sui treni finalmente riscaldati e con i « poggiatesta », come ci ha comunicato il ministro Bozzi, ma su distanze sempre più lunghe per raggiungere la fabbrica e gli uffici. Significa, infine, abbandonare, o meglio sacrificare, quella che dovrebbe essere una politica territoriale di espansione delle attività produttive in modo equilibrato e di sviluppo articolato dei trasporti secondo programmi concordati con le regioni.

È significativo a questo proposito che sempre l'onorevole Andreotti, parlando a Torino dell'industria automobilistica, abbia fatto capire che anche per le regioni meridionali ci potrebbero essere le briciole se « i piccoli e medi imprenditori » si mettessero a produrre materiali e parti per la grande industria dell'auto, cioè per la Fiat. Un ruolo, quindi, subordinato e ausiliario che in un certo senso dovrebbe essere riservato anche all'industria a partecipazione statale, che opera nel settore della produzione del materiale rotabile.

Lo stato in cui si trova questa industria è a tutti noto. Sono note anche le denunce esplicite fatte dal presidente dell'EFIM per i ritardi, la mancanza di coordinamento e di studi appropriati atti ad assicurare in questo settore della produzione di materiale rotabile una ripresa dell'attività della nostra industria un tempo all'avanguardia. Si lavora, come ha detto il presidente dell'EFIM, al 38 per cento della capacità produttiva di queste nostre aziende, ad un livello artigianale con dei costi di produzione esorbitanti ed ha prevalso nel corso di questi anni una volontà ed un proposito ben preciso tendente a stroncare ogni aspetto di ripresa e di competitività di queste piccole e medie industrie operanti nel settore della produzione di materiale rotabile. Da paese prevalentemente esportatore di materiale rotabile siamo divenuti importatori passando dal 1967 al 1971 da un saldo attivo di 6,5 miliardi di lire a -0,1 miliardi di lire nei primi mesi del 1971.

È strano, poi, ma non tanto, il fatto che, nonostante le carenze di attività produttiva proprio nel settore non solo delle industrie a partecipazione statale, ma anche in quelle piccole e medie concentrate soprattutto nel sud, su un totale di 170 miliardi di commesse corrispondenti a 3.164 pezzi, circa un terzo corrispondente a 1.141 pezzi sia stato prodotto e

consegnato nel corso degli ultimi anni. Perché? Per limitare la spesa ed aumentare il caos a favore del trasporto individuale su strada ovvero per la volontà di affossare e screditare tutto un tipo di industria con la sua esperienza e con la sua tradizione di impegno nel settore? Si può parlare forse dell'uno e dell'altro proposito, per cui se un piano di ammodernamento delle ferrovie dovrà essere attuato, tutto dovrà essere ricondotto, secondo gli orientamenti dei circoli economici più autorevoli del paese, alla Fiat anche dal punto di vista della produzione, così che meglio questa ne potrà determinare nella sostanza anche le scelte, lasciando, come ha detto Andreotti, al resto dell'industria minore, compresa quella a partecipazione statale, un ruolo subordinato di manutenzione.

Tutto ciò è tanto più vero se si analizzano i bilanci dell'EFIM, che non sono stati distribuiti a tutti i parlamentari, ma solo a quelli di una delle Commissioni del Parlamento. Secondo tali bilanci l'EFIM ha prodotto, ad esempio, nel 1971 un fatturato di 17 miliardi nel settore del materiale rotabile, di cui circa 7 sono stati prodotti dalle aziende del sud.

Se è vero che lavora, come ha affermato il suo presidente, al 38 per cento della sua capacità produttiva, quale produzione può garantire secondo il piano poliennale previsto in 1.500 miliardi per la parte mobile e quindi con la cifra approssimativa di 150 miliardi annui? Al massimo questo tipo di industria può produrre 44-45 miliardi annui e quindi meno di un terzo di quanto non sia necessario. Gli altri due terzi chi li produce? Non succederà come succede per il settore cantieristico che, si è detto, non è in grado di produrre certi mezzi di trasporto e sono state date le commesse all'estero oppure non ci si prepara già a dare queste commesse alla Fiat, come è probabilmente nelle intenzioni di coloro che pensano di accaparrarsi le linee di scelta che sono state e che vengono indicate anche dalla produzione? Ma c'è di più: dei 17 miliardi di fatturato, nel sud ne sono stati prodotti nel 1971 solo 7, sempre al 38 per cento, che a ritmo pieno potrebbero diventare 18. Ma se è vero che il 40 per cento deve andare al sud, i restanti 42 chi li produce? Del 40 per cento si fanno così solo parole.

L'analisi della situazione non cambia, anzi peggiora, ed aumentano le incertezze per quanto riguarda l'applicazione della legge dei 400 miliardi. Anche qui, da come sono ripartite le spese, quali garanzie possiamo avere relativamente alla produzione? E non ci

garantisce certo da questo punto di vista l'emendamento introdotto in sede referente all'articolo 9 che appare — da questo punto di vista — solo esortativo o comunque inapplicabile nell'attuale situazione. Occorre stabilire con l'EFIM un programma adeguato di potenziamento e di investimenti (non previsti) che vadano oltre la utilizzazione piena degli impianti esistenti, che siano tali da fare di questa industria un settore trainante di coordinamento dell'attività produttiva; sia pure in collaborazione con l'industria privata del settore, evitando che sia strangolata dalla politica della Fiat.

Ma queste garanzie non sono date e l'ipotesi stessa di attuazione della legge entro i termini stabiliti dal piano poliennale diventa illusoria, e tanto meno si può pensare ad un'attuazione secondo le linee da noi indicate, ma semmai, più verosimilmente, secondo quelle indicate dalla Fiat e sostenute a Torino dall'onorevole Andreotti.

Ed è partendo da questa constatazione che non possiamo non sottolineare il valore della nostra opposizione e della necessità di battere prima di tutto il Governo in carica di centro-destra per la determinazione di una svolta negli orientamenti politici di governo che sia tale da garantire anche in questo settore dei trasporti quelle scelte alternative di cui il paese ha bisogno nel quadro più generale di una politica di riforme, di programmazione e di sviluppo democratico.

POLI. Riconosco la necessità di provvedere a finanziamenti che consentano l'ammmodernamento di alcune linee ferroviarie e che permettano di collegare il vecchio piano poliennale a quello in fase di esame presso il CIPE per la approvazione. Non credo quindi che vi siano gravi obiezioni da muovere a questo riguardo, anche se si potrebbe discutere su certi indirizzi.

Vorrei richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo su una norma di legge che non mi pare sia stata osservata nella formulazione del piano. All'articolo 9 è stabilito che una certa parte degli investimenti deve essere riservata alle aziende che operano nell'Italia meridionale. Vi è tuttavia da ricordare che l'articolo 80 del decreto presidenziale 30 giugno 1967, n. 1523, fa obbligo alle amministrazioni statali, alle aziende autonome e agli enti pubblici di riservare il 30 per cento di tutte le forniture e lavorazioni ad esse occorrenti al Lazio e all'Italia meridionale ed insulare e al territorio di Trieste. Chiedo pertanto al Governo di modificare

l'articolo 9 tenendo conto di questa norma che non mi pare abrogata e presenterò un emendamento in tal senso. Preannuncio anche la presentazione di un ordine del giorno perché siano riveduti alcuni stanziamenti disposti per la Sardegna. Poiché mi risulta che nel consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato sono state mosse delle osservazioni al programma così come era stato presentato, chiedo che sia rivisto il finanziamento per la Sardegna tenendo conto che il raddoppio del tratto Cagliari-Decimomannu prevedeva 3 miliardi e mezzo ai quali non si può non aggiungere quanto stabilito per le linee di Cagliari e Sassari. Si tratta di voci non puramente locali, ma delle quali si è discusso in sede di consiglio d'amministrazione delle ferrovie statali e per le quali vi è stato un impegno da parte dell'amministrazione stessa che non sarebbe stato rispettato al momento della formulazione del piano.

Le stesse osservazioni devono farsi a proposito dello studio relativo alla modifica della linea pontremolese. Il ministro dei trasporti mi ha risposto con una lettera che non so se sia stata attentamente meditata. Mi risulta infatti nuovo che la linea Roma-Milano è più breve di quella che attraversa Firenze. Presenterò quindi un ordine del giorno perché nel piano di 400 miliardi sia prevista una spesa, anche modesta, per studiare il progetto relativo alla linea Avenza-Pontremoli, per ridurre la percorrenza sulla linea Roma-Milano, via Sarzana-Pontremoli. Si tratta di opere che non sono da considerarsi di carattere locale, in quanto riguardano tutta la struttura ferroviaria, e spero quindi che si possano prendere in considerazione.

BAGHINO. Vorrei ora sapere dal rappresentante del Governo se nella spesa dei 400 miliardi di lire è previsto il raddoppio della linea Ionica o qualche lavoro di ammodernamento sempre su questa linea.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vi sono due linee, tra cui la Ionica isolana.

FOSCARINI. Noi possiamo darci ragione del provvedimento in esame solo attraverso un approfondito esame degli indirizzi del prossimo piano decennale i cui 4.000 miliardi, dei quali 2.500 per interventi negli impianti fissi e 1.500 per il materiale rotabile, escludono le linee secondarie gestite dalle ferrovie dello Stato e le linee in concessione. La rete ferroviaria nazionale gestita dalle ferro-

vie dello Stato è di 16.000 chilometri, ai quali bisogna aggiungere i 4.000 chilometri di ferrovia gestita dalle società concessionarie.

Nel disegno di legge al nostro esame e nel piano decennale non si prevede alcuna azione in direzione di queste linee secondarie e complementari. Allora ne consegue che il Mezzogiorno subisce serie conseguenze e mi pare che la Commissione abbia deciso di fare scena muta per portare avanti un discorso inteso a lasciare a 7.000 chilometri di strada ferrata l'87 per cento del traffico ed il 20 per cento delle stazioni. In questo modo la Commissione si assume un'enorme responsabilità. Ma allora a che cosa è servita l'indagine conoscitiva sui trasporti nel Mezzogiorno effettuata nella passata legislatura? A cosa sono serviti gli incontri che abbiamo avuto con l'allora direttore delle ferrovie dello Stato, ingegner Fienga, con il direttore della motorizzazione civile e delle ferrovie in concessione, con i sindacati e gli operatori interessati alla gestione delle ferrovie dello Stato? Sono serviti a saltare a piè pari tutto il problema del Mezzogiorno e delle linee secondarie e in concessione. Il problema delle linee trasversali, come viene affrontato nel disegno di legge e nel piano decennale che va fino al 1982? Si dice che il riclassamento delle linee secondarie deve essere visto nel quadro di una valutazione che prescindendo dal piano decennale e d'accordo con le regioni, per le ferrovie che hanno interesse regionale. Pertanto da una parte la direzione generale delle ferrovie dello Stato e il Ministero dei trasporti non prendono in esame i 5.000 chilometri di strada ferrata, e dall'altra lasciano alle regioni, con tutte le conseguenze che possiamo immaginare, l'eredità di una gestione che porta le regioni a non poter assumere alcun impegno di spesa. Io mi domando: quando noi esaminiamo un disegno di legge, che si dice essere stralcio di un piano decennale sulla cui stesura la Commissione offre con la presente discussione il proprio contributo, il rappresentante del Governo non potrebbe domani dirci che il nostro silenzio significava assenso, per cui domani ci troveremo di fronte a un documento nettamente insufficiente e carente, e maggioranza e minoranza faranno la loro parte, ma il documento resterà quello che è? La nostra critica è costruttiva e si muove nella direzione di chiedere che cosa si intende fare per affrontare il problema delle strade ferrate gestite dallo Stato e dei 4.000 chilometri gestiti in concessione ma di proprietà dello Stato. Si dice che 200 miliardi servono solo per le ferrovie secondarie, ma nel

piano decennale non sono previsti; quindi o si farà una legge migliore o le cose resteranno come sono. In riferimento alla delibera del 4 agosto 1972 sono fissati i tempi, le somme ed i modi di attuazione: si dice cioè che per determinate opere saranno utilizzate determinate somme e che i lavori saranno ultimati entro un certo anno. Ma questo riferimento a quella delibera significa che il Comitato ha già deciso o che ancora deve essere presa la decisione come ha dichiarato il rappresentante del Governo? Io penso che si debba ancora decidere perché il sottosegretario mi diede una risposta in questo senso; ma allora non è necessaria una discussione, sia pure a livello informale, per fornire elementi che il sottosegretario per i trasporti possa fare valere innanzi al CIPE? Oppure vogliamo chiudere l'argomento, approvare il disegno di legge relativo ai 400 miliardi e riprendere la discussione in prosieguo di tempo? Io non sono soddisfatto perché dalla attenta lettura del documento emerge chiaramente la diversa considerazione del Governo per le strade ferrate a seconda che siano al nord, al centro o al sud d'Italia.

MARZOTTO CAOTORTA. Alcuni nostri colleghi hanno voluto esaminare questo disegno di legge alla luce di una generale strategia di impegno e di sviluppo delle ferrovie italiane, illustrata in anteprima dal Governo. Oggi però è all'ordine del giorno un provvedimento specifico e se non poniamo una certa sollecitudine nell'approvarlo ci contraddiciamo con le affermazioni circa l'urgenza di sistemare la situazione delle ferrovie italiane.

Non possiamo infatti continuare a dire che le ferrovie italiane sono uno sconcio al quale bisogna porre fine, per poi continuare a parlare di grandi piani e non portare avanti quel poco che è nelle nostre possibilità. Questo disegno di legge è un provvedimento-ponte certamente insufficiente, ma intanto cominciamo a mandarlo avanti, in considerazione anche della sua urgenza, in modo che le ferrovie possano cominciare a lavorare e fare qualche cosa di concreto. Al momento opportuno, poi, esamineremo il piano poliennale e allora potremo rappresentare alcune situazioni diverse da queste. Non dobbiamo confondere la strategia con quello che possiamo fare subito. Dobbiamo sempre tener presente che del nostro atteggiamento ne dovremo dare conto ai nostri elettori.

POLI. Mi sembra che non dobbiamo dimenticare che questo provvedimento ha lo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1972

scopo di potenziare le ferrovie e pertanto ha una caratteristica di urgenza che, fino ad oggi, non abbiamo rispettato. Abbiamo discusso il disegno di legge in sede referente, anche se adesso facciamo finta di non aver effettuato questa discussione; ed ora che abbiamo accettato il passaggio del provvedimento in sede legislativa ci dobbiamo rendere conto che è indispensabile procedere con la massima sollecitudine.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LOMBARDI GIOVANNI, Relatore. L'urgenza c'è ed è fuori discussione. In merito all'EFIM sono scettico circa la possibilità di una capacità produttiva in misura rispondente ad un piano poliennale che ha la scadenza di 400 miliardi all'anno per la parte che si riferisce alle commesse.

Riguardo al problema del Mezzogiorno citato dall'onorevole Foscarini accetto la discussione, ma in altra sede.

Non scendo nei particolari della polemica tra i diversi modi di trasporto in superficie, e cioè tra strada e rotaia. L'Azienda ferroviaria, indubbiamente, quando ha predisposto l'attuale disegno di legge nonché il programma dei 4.000 miliardi, non lo ha certamente correlato con un piano generale dei trasporti; però non posso negare che l'azienda ferroviaria non abbia pensato a risolvere i problemi di una sua presenza nell'ambito dei trasporti italiani. È un problema che dovremmo riprendere in occasione di una seduta di questa Commissione sulla materia del piano poliennale. In merito al problema delle linee secondarie ed in concessione, questo non può essere citato in un documento poliennale dell'azienda ferroviaria, in quanto le linee in concessione fanno capo ad un'altra direzione. Bisogna per altro domandarsi perché non esiste una proposta anche per questa materia.

Riguardo alle linee secondarie che hanno interesse regionale, un articolo del decreto delegato 14 gennaio 1972, n. 5 presuppone l'accordo delle due parti, e cioè non basta che la ferrovia sia disposta a cedere, ma è necessario che la regione sia d'accordo e viceversa. Dal punto di vista pratico credo che le regioni, nello stato in cui si trovano di incongruenza fra compiti e mezzi finanziari, saranno caute prima di aprire un discorso con le ferrovie dello Stato. Speriamo che nel frattempo questa situazione di stallo non sia pregiudizievole

per quei trasporti effettuati sulle linee secondarie che sono di utilità generale.

GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Nelle varie sedute che abbiamo fatto intorno a questo tema, abbiamo discusso sui 400 miliardi di lire e su una serie di quesiti che furono formulati sui 4.000 miliardi dopo la lettura della mia relazione.

È evidente che il disegno di legge che prevede i 400 miliardi di lire è urgente, come è evidente che esso non è uno stralcio che anticipa il piano dei 4.000 miliardi, perché in massima parte si tratta di un provvedimento che completa alcune cose del piano decennale trascorso. Ora, siccome è difficile segnare un inizio ed una fine delle opere nella gestione di una Azienda che è costretta a sopperire a nuove difficoltà ed a nuove situazioni, è evidente che vi è una ragione di continuità, per cui non escludo che nell'ambito di questi 400 miliardi si inizino cose e situazioni nuove.

Voglio rilevare, però, che questo provvedimento è stato presentato il 25 luglio di quest'anno, ed a distanza di tanto tempo non si è ancora raggiunto alcun risultato concreto. Nel frattempo le esperienze di questi ultimi mesi hanno dimostrato che la situazione delle ferrovie è tale che in alcuni settori essa sta scoppiando, anche perché fatti nuovi hanno portato ad un aumento di richieste di trasporto ferroviario sia per quanto riguarda i viaggiatori e sia per le merci.

Detto questo, desidero affermare che quando in questa sede ho letto gli indirizzi alla base del prossimo piano dei 4.000 miliardi di lire non l'ho fatto tanto per adempiere una informativa, ma piuttosto per trarne delle indicazioni da parte della Commissione.

Non svelo un segreto dicendo all'onorevole Foscarini che alla fine di ogni seduta faccio una sintesi dei vari interventi non perché restino scritti, ma perché se ne tenga conto dato che vi è una discussione ancora aperta con il CIPE, con il Consiglio dei ministri e all'interno della stessa Azienda, la quale sta studiando la sua metodologia per definire il relativo piano che ha il significato di un rapporto Azienda-sindacati e Azienda-sindacati-regioni, di cui abbiamo lungamente parlato in quest'ultimo periodo. Che cosa ho scritto sintetizzando la seduta nella quale ho esposto i principi informativi del prossimo piano poliennale? Ecco: « Questa mattina alla Commissione trasporti ho esposto le linee fondamentali del futuro piano poliennale, così come convenuto con i gruppi politici della

Commissione stessa. Sono stati posti i seguenti problemi: sulle ferrovie secondarie è stata formulata la richiesta del loro inserimento nel piano lamentando che il mancato finanziamento possa significare abbandono delle linee del sud (Fioriello, Foscarini, Caradonna); sulle ferrovie in concessione sono state avanzate richieste di adeguati finanziamenti e notizie precise sulla posizione del Ministero in ordine a dette linee (Marzotto Caotorta); sui rapporti Azienda-regioni si insiste sul contributo che le regioni devono essere chiamate a dare sul piano poliennale e in particolare sull'atteggiamento del Ministero per l'eventuale concessione delle linee secondarie alle regioni; sulla fornitura di materiale rotabile sono stati richiesti particolari affidamenti per la mobilitazione delle industrie del settore, con particolare riguardo a quelle pubbliche (carri); sul collegamento con i porti sono stati richiesti particolari impegni per raccordi ferroviari dentro e fuori dei porti (Ceravolo); sulla catena del freddo sono state avanzate richieste di più marcato impegno nel settore (Korach); vi sono state richieste di specifico impegno alla soluzione di detti problemi sia per quanto riguarda l'aspetto gestionale, sia per quanto riguarda quello strutturale (Guglielmino). Ho risposto in modo esauriente e si è convenuto di rinviare la discussione generale sul disegno di legge relativo ai 400 miliardi sul quale i deputati intervengono tenendo conto di quanto ho già detto ».

FOSCARINI. Questo mi dà ragione!

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Praticamente, quando emerse in quella discussione e quanto è emerso questa sera sarà tenuto presente. Ma il problema è diverso: è di sapere se nella nostra responsabilità politica riteniamo che il piano relativo ai 400 miliardi, sapendo quale è l'iter dei lavori che abbiamo di fronte, possa essere approvato in termini solleciti.

CARRI. Si deve chiedere ad Andreotti.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non è accettabile che si presenti come un ente preferenziato l'EFIM, che è invece un ente come tutti gli altri. Vi sono 36 società che forniscono materiale rotabile, e nella riunione del 16 ottobre scorso l'EFIM è apparso come uno qualsiasi dei partecipanti alla seduta. E vi

è un dato sul quale è necessario apportare una rettifica: il famoso schema del piano Giolitti per 6 mila 359 miliardi per i trasporti, che l'onorevole Carri ha fatto diventare 6.359 miliardi per le autostrade mentre solo 1.400 miliardi erano stanziati per questo settore. Oggi per le ferrovie sono previsti 2.400 miliardi, cioè i 2.000 previsti per il quinquennio e i 400 di cui ora si parla.

Lo scorso anno questa Commissione ha votato la legge n. 880 che ha portato le unità di manodopera dell'Azienda a 226.000, ed oggi l'Azienda ferroviaria risente il peso di 40.000 persone in più. Si sta facendo un esame settore per settore: area metropolitana, trasporto merci e così via, per fronteggiare problemi assillanti, mentre le proteste sindacali sono sempre più insistenti per la attuazione di una piattaforma già concordata ed accettata dal Governo; e d'altra parte in sede parlamentare non riusciamo a giungere all'approvazione legislativa di essa, proprio mentre azienda e sindacati discutono sul piano di 400 miliardi. La verità è che se poniamo le ferrovie in condizione di operare, anche i dati statistici potranno migliorare e subire tendenze diverse.

Io non insisto più su questo tema. Desidero concludere confermando che tutto quello che è emerso dal dibattito in questa Commissione puntualmente è stato fatto oggetto di particolare attenzione. Devo aggiungere che per le ferrovie in concessione, di cui non si parla, è stata già avanzata dal Ministero dei trasporti la richiesta di un finanziamento aggiuntivo di 210 miliardi perché non è possibile ignorare anche quel settore.

Vi sono altri problemi, ricordati dall'onorevole Marzotto Caotorta, che interessano il Ministero dei trasporti e che attendono di essere valutati da questa Commissione. Tuttavia mi pare che il tema centrale è stato ampiamente approfondito e non resta che decidere responsabilmente cosa fare di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1.

ART. 1.

In attesa dell'approvazione del secondo programma economico nazionale nel quale sarà inquadrato il programma pluriennale delle ferrovie, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un piano di opere per l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi di eser-

cizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di lire 400 miliardi, di cui 367 miliardi per gli impianti fissi e 133 miliardi per il parco del materiale rotabile.

I deputati Baldassarri, Carri, Fioriello, Foscarini, Ceravolo, Korach, Guglielmino e Guerrini hanno presentato il seguente emendamento: *sostituire l'ultima parte dell'articolo a partire dalle parole*: di cui 367 miliardi, *con la seguente*: di cui 250 miliardi per gli impianti fissi, 150 miliardi per il parco materiale rotabile e per il completamento della direttissima Roma-Firenze per l'importo di 52 miliardi ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Sono favorevole al testo originale dell'articolo 1.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Baldassarre ed altri all'articolo 1.

(È respinto).

GUGLIELMINO. Consideriamo qualificante l'emendamento che è stato respinto perché, non prevedendo il testo legislativo la specificazione della spesa in esso prevista abbiamo voluto evitare equivoci, in particolar modo per quanto riguarda l'entità degli investimenti a favore del Mezzogiorno.

Abbiamo voluto cioè indicare chiaramente un impegno aggiuntivo di spesa per la direttissima Roma-Firenze poiché riteniamo che l'equivalente somma deve essere impegnata per realizzare nel Mezzogiorno interventi in direzione delle ferrovie complementari e secondarie.

A questo punto a nome del mio gruppo ritengo che sia inutile andare avanti con la discussione, in quanto il nostro emendamento costituiva un punto di scelta di fondo per vedere se la maggioranza accettava una linea di tendenza.

È evidente che ci troviamo di fronte ad una chiusura politica della maggioranza che rifiuta ogni sollecitazione in direzione del problema principale che è quello del Mezzogiorno, e non possiamo permettere e tollerare che si continui a marciare nella attuale direzione per cui preannuncio che chiederò, a norma dell'articolo 92, quarto comma, del Regolamento, a nome del quinto dei membri della Commissione, che la discussione sia sospesa e il disegno di legge in esame sia rimesso all'Assemblea.

MARZOTTO CAOTORTA. La dichiarazione dell'onorevole Guglielmino non può non essere da un lato sorprendente e dall'altro di una estrema gravità sulla quale non posso non richiamare l'attenzione dei colleghi presenti.

Vorrei ricordare che il testo del disegno di legge è stato esaminato accuratamente e sono stati già illustrati gli stanziamenti per i singoli settori; precisamente per quello del Mezzogiorno vi sarà un investimento di 68 miliardi di lire. Ma vi è di più: nella discussione in sede referente è stato approvato un emendamento all'articolo 4 che ha abbreviato notevolmente i tempi di spesa di questa somma.

A questo punto ho il dovere di fare presente ai colleghi che l'emendamento proposto in questa seduta non risulta positivo nel senso che è stato indicato, ma, senza offendere nessuno, è piuttosto mistificante. Oggi un emendamento di questo tipo ha un solo risultato, quello di ritardare di almeno un mese l'approvazione del disegno di legge, ad essere ottimisti. Pertanto le considerazioni svolte dal gruppo comunista sono lungi dal fare gli interessi delle popolazioni del sud, dei viaggiatori e del paese che aspetta che si passi dalle parole ai fatti.

GUGLIELMINO. Potevate approvare l'emendamento.

MARZOTTO CAOTORTA. In queste condizioni l'emendamento non è a favore della popolazione del sud, ma è rivolto semplicemente a dilazionare la soluzione dei problemi e ad esasperare l'attesa del paese su questo provvedimento.

Vorrei pregare con insistenza il collega di riconsiderare la gravità di un emendamento di questo tipo che, nella sostanza, non fa che raggiungere un risultato opposto a quello che si propone.

Il problema è di spendere subito i 400 miliardi, perché è evidente che questi non sono altro che un saldo del precedente piano; occorre subito dopo passare al piano pluriennale ed agli investimenti successivi in modo più massiccio. Se continuiamo a presentare ora delle aggiunte per fare apparire il testo più favorevole, in realtà impediamo all'amministrazione ferroviaria di svolgere i propri compiti. I fini proposti con la presentazione di questi emendamenti sono pertanto dilatori.

Prego vivamente l'onorevole Guglielmino di pensare alla serietà del provvedimento ed

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1972

alle conseguenze politiche che vengono assunte con un atteggiamento di questo genere.

BAGHINO. Vorrei pregare i colleghi che intendono chiedere la rimessione del disegno di legge in Assemblea di tener conto della situazione occupazionale che esiste nel campo dei trasporti e delle aziende che servono le ferrovie dello Stato.

È chiaro che se noi approvassimo il presente disegno di legge daremmo lavoro ad altre maestranze e diminuiremmo così la pressione che esiste in tutta la nazione in fatto di occupazione. È chiaro poi che questo disegno di legge non pregiudica qualsiasi futura correzione quando discuteremo, e lo dovremo fare al più presto, il piano poliennale. In pratica noi potremmo solo assumere un impegno in questa sede di accentuare il nostro interessamento sulle richieste precedentemente avanzate in modo da potervi provvedere.

I colleghi che chiedono la rimessione in Assemblea del disegno di legge possono studiare l'opportunità di tradurre questa esigenza, per evitare un inganno verso il Mezzogiorno, in un impegno che il Governo deve assumere anche seduta stante. Se i colleghi vogliono, possono trovare una via per andare avanti, altrimenti otterranno un effetto contrario a quello che io penso vogliono onestamente raggiungere. Non aggraviamo la situazione occupazionale per ricercare la perfezione che non si raggiunge. Cerchiamo invece di raggiungere un impegno solidale in modo da evitare la preoccupazione che hanno i colleghi dell'altro gruppo.

POLI. La Commissione aveva lavorato fino ad oggi molto bene, operando in modo utile e proficuo sia per l'equilibrio del Presidente e sia per la capacità di tutti i commissari di ricercare, nei limiti del possibile, un'intesa in modo da fare procedere più speditamente l'attività legislativa.

Non discuto che ogni gruppo ha il diritto, in base al vigente Regolamento, di prendere le decisioni politiche che ritiene più convenienti; però bisogna tener presente che fra noi vi deve essere un minimo di rispetto, perché non mi sembra che per aver respinto quell'emendamento si debba rimettere il disegno di legge in Assemblea.

ARZILLI. È un problema di posizioni politiche.

POLI. Io parlo di reciproca stima.

Noi abbiamo fatto in sede referente una discussione molto lunga, e quando eravamo arrivati già alla definizione del testo è stata avanzata la richiesta del passaggio in sede legislativa. A quel punto la scelta doveva essere stata fatta, perché non vi è dubbio che nessuno di noi può pretendere di fare approvare tutti gli emendamenti che gli stanno a cuore. Non è una dimostrazione di forza la vostra; è una dimostrazione di debolezza che impedisce di svolgere una discussione che poteva essere molto proficua per i fini politici che ciascuno di noi tende a realizzare in questa sede. Ognuno di noi avrebbe potuto portare un minimo di ritocchi.

Voi non cambierete idea, ma consentitemi di rivolgervi la preghiera di non far perdere tempo nel varare questo disegno di legge estremamente importante per il paese.

Siamo di fronte a necessità che nessuno ha contestato, per cui se non diamo all'Azienda ferroviaria quanto chiede perdiamo una occasione ottima.

Potete pensare che vi abbia intaccato nella vostra suscettibilità, ma non intendevo, onorevole Arzilli, intaccare la suscettibilità di nessuno; dico solo che si poteva evitare la finzione di considerare superata la sede referente.

BELCI. Mi associo alle considerazioni svolte dall'onorevole Marzotto Caotorta sulla non serietà della decisione che i comunisti mostrano di voler prendere, e aggiungo solo che durante la discussione in sede referente ci siamo trovati di fronte a proposte di aumento della cifra globale che non si sono potute accogliere per le stesse ragioni espresse dal Governo e dalla maggioranza. Negli accordi intercorsi di pregiudiziale ve ne era una sola rispetto alla sede legislativa: quella di potere valutare il disegno di legge n. 543 alla luce di indicazioni generali che inquadrassero il piano poliennale. Una nuova pregiudiziale è quindi sorprendente sul piano dei nostri rapporti interni e sul piano dell'inizio dei lavori.

Vorrei fare, avendo ciascuna parte i propri diritti, ma in virtù di un rapporto di correttezza, una proposta di carattere procedurale. Vorrei pregare i colleghi di parte comunista di non formalizzare la richiesta di rimessione in Assemblea del provvedimento ed il Presidente di sospendere la discussione al fine di riunire con la presenza del sottosegretario l'Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti di gruppo per un ulteriore

esame degli emendamenti che sono diventati da qualificanti, pregiudiziali.

Spero che una meditazione sulla serietà di questa decisione è sulla rapidità con la quale si può giungere all'approvazione guadagnando un periodo di tempo che non si sa quanto potrà essere lungo, convinca i colleghi del gruppo comunista a sospendere la loro richiesta e ad accettare la mia proposta di una nuova riunione.

CERAVOLO. Nella presentazione di questo provvedimento di legge è detto che le finalità che esso si propone sono di carattere economico generale e soprattutto sociale che si esplicano attraverso investimenti sulle linee dell'Italia meridionale ed insulare. In particolare sotto il profilo sociale due punti sono fondamentali: il problema dei pendolari e di tutto il Mezzogiorno.

La discussione che avevamo chiesto sugli indirizzi del prossimo piano poliennale doveva servire a verificare se l'attuale disegno determina una politica dei trasporti di superamento della attuale situazione o se invece la politica dei trasporti, con investimenti per 4.000 miliardi, non vada nel senso di aggravare la situazione rendendo tutti i costi più gravosi.

L'onorevole Korach ha cercato di dimostrare come siano necessarie modifiche radicali all'impostazione della maggioranza per conseguire i risultati sperati. In concreto il disegno di legge dovrebbe avere caratteristiche tali da iniziare la auspicata inversione di tendenza; a noi interessa infatti la politica dei trasporti che si vuole attuare.

Comunque avevo chiesto che venisse offerta la possibilità di studiare con il sottosegretario l'articolato per vedere quali emendamenti fossero accoglibili e quali no. Mi è stato risposto che non si poteva andare per le lunghe, ma certo la proposta che ora ha avanzata l'onorevole Belci l'avevo suggerita in partenza. Quando noi chiediamo con questo emendamento di marcare la volontà che tutte le spese fondamentali siano assorbite dalle grandi trasversali non chiediamo una cosa forsennata. In una relazione delle ferrovie dello Stato è scritto che al di fuori dei piani poliennali generali l'opera maggiore in corso è la linea Roma-Firenze.

Voi pensate che l'aumento di spesa di 52 miliardi sia tanto elevata? Mi permetto di ricordare che in precedenza il relatore di maggioranza aveva già accettato l'aumento del finanziamento da 400 a 600 miliardi. Ora, 52 miliardi non sono niente. È tutta un'in-

venzione che il Ministero del tesoro può respingere questo nostro emendamento perché, mentre partiamo dal presupposto che è possibile avere un ritmo di spesa di 400 miliardi all'anno, attualmente abbiamo invece un ritmo di 225 miliardi; dobbiamo cioè affermare che è possibile spendere di più se vogliamo arrivare a 400 miliardi; e sotto questo riguardo la questione del tesoro non ha alcuna rilevanza.

Se i finanziamenti devono essere di queste dimensioni ed avere questo ritmo, il nostro è un emendamento che poteva essere per lo meno discusso e non respinto con arroganza, come è stata respinta aprioristicamente la possibilità di concordare gli emendamenti. Allora tutta la questione dell'urgenza è una questione finta! È una finzione perché la maggioranza aveva l'obbligo di presentare, prima che scadesse il piano decennale, tutte le questioni che ci ha posto; dunque non a settembre ma a marzo. Da marzo a settembre le avete discusse tra di voi e poi volete che noi discutiamo di esse con l'acqua alla gola! Se siete disposti a considerare seriamente le possibilità di modificare questo disegno di legge, possiamo definire anche subito le modifiche. Se invece volete scaricare le responsabilità politiche, ognuno assuma le proprie. Siamo comunque d'accordo con la proposta dell'onorevole Belci.

RUSSO FERDINANDO. Una volta recepita la proposta dell'onorevole Belci, il mio intervento è quasi superfluo. Pertanto mi associo alla proposta Belci ed affermo che le preoccupazioni dell'opposizione possono essere tenute presenti; in particolare la preoccupazione che il grosso della somma possa essere drenato dalla quadruplicazione della Roma-Firenze.

GUERRINI. Mi pare che a questo punto della nostra discussione sia possibile solo esaminare la proposta formulata dal deputato Belci. Per parte mia appoggio quella proposta; però, come firmatario dell'emendamento respinto, non posso sottacere il fatto che resta sempre lo scoglio della reiezione, da parte della maggioranza, dell'emendamento in cui si sostanzia una certa linea politica così come è stato illustrato nei vari interventi. Occorre che la Commissione trovi una soluzione che tenga conto di quella votazione, della successiva proposta comunista e della proposta dell'onorevole Belci.

Se si dichiara, responsabilmente da parte della maggioranza e del Governo, che l'av-

venuta volazione di quell'emendamento non pregiudica in via teorica la formulazione di un altro articolo della legge che contenga, sia pure con diversa motivazione e stesura, quello che l'opposizione ha chiesto, credo che si possa dare luogo all'incontro suggerito dall'onorevole Belci. Dico in via teorica, perché non è detto che la maggioranza debba accettarlo nella riunione dei rappresentanti dei gruppi ma è necessario che questa affermazione venga fatta, altrimenti non si capirebbe quale utilità potrebbe avere una riunione nel momento in cui fosse pregiudicata ogni possibilità di far rivivere quello che sotto forma di emendamento la maggioranza ha respinto.

Con questa proposta, emendativa della proposta Belci, potrebbe essere superato lo scoglio emerso in questa seduta.

MERLI. Credo che il mezzo tecnico invocato dall'onorevole Guerrini possa essere trovato.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È opportuno che i membri della Commissione chiariscano le proprie posizioni. Non potrò essere io contrario alla proposta Belci; però ingannerei la Commissione se dicessi che sono in grado di dare un'adesione per un impegno di spesa che superi di una lira i 400 miliardi. Abbiamo già fatto una ampia discussione, abbiamo superato le difficoltà incontrate in sede di Commissione bilancio concentrando in tre anni la spesa che prima era prevista in quattro anni. Oggi siamo qui a discutere su un emendamento che viene presentato come una inversione di tendenza. Francamente devo dire che esso non rappresenta alcuna inversione di tendenza perché, dal momento in cui da tutti i gruppi politici ed in particolare da quello comunista, è stata richiesta la presentazione delle linee del prossimo piano poliennale, è chiaro che tutti siamo consapevoli che ciò che mettiamo in cantiere oggi, anche se non dovesse essere previsto in questa legge, potrebbe trovare il suo collocamento nei 4.000 miliardi. Vi è di più. Non si sono conclusi i lavori per perfezionare il piano dei 4.000 miliardi e ciò è dovuto anche al fatto che da diverse parti viene rilevato che l'Azienda ferroviaria non riesce a mettere in cantiere i 400 miliardi. L'onorevole Ceravolo, pertanto, afferma che dobbiamo dimostrare di avere la capacità di spendere i 400 miliardi, ma mi domando come possiamo dimostrare questa capacità se non abbiamo questi miliardi.

Mettiamo l'Azienda in condizione di avere 400 miliardi, e vedremo se riuscirà a spenderli.

La valutazione che io faccio della situazione è la seguente: la Commissione ha giustamente voluto ascoltare la linea della proposta fatta dall'Azienda ferroviaria al CIPE per 4.000 miliardi. I 52 miliardi inclusi in questo disegno di legge per il raddoppio della linea Roma-Firenze costituiscono un'ulteriore quota di completamento di questa linea, non essendo ipotizzabile che avendo già spesa fino a questo momento circa 200 miliardi si possa perdere ancora altro tempo per disperdere opere che sono costate già parecchie decine di miliardi.

Nell'ambito del disegno di legge si vogliono e si possono ottenere altri elementi che non siano già stati esaminati nella precedente seduta. I punti fondamentali che io ho citato sono stati messi in luce anche dall'intervento dell'onorevole Ceravolo: cioè la verifica dei 400 miliardi impone una doppia verifica dei 250-260 miliardi per l'Azienda e dei circa 140 miliardi per le imprese fornitrici di materiale rotabile. Questa doppia verifica darebbe più forza alla Commissione ed al Governo nel portare avanti il piano dei 4.000 miliardi. Se non riuscissimo a fare questa verifica, allora vi sarebbero delle critiche che non giovano al raggiungimento dell'obiettivo.

Sono uno di quelli più interessati al problema meridionale; però voglio rilevare che questo problema riguarda anche i settori collaterali, cioè l'Omega di Reggio Calabria, l'EFIM e le opere della Finmeccanica a Napoli che dal ritardo di questo provvedimento traggono motivo di una minore occupazione.

Quando l'onorevole Carri ha affermato che l'EFIM oggi lavora al 38 per cento delle sue capacità, egli sa che la causa principale di ciò è costituita dalla discontinuità dei finanziamenti. Oggi noi ripetiamo lo stesso errore e pertanto tra breve avremo una misura ridotta anche rispetto al 38 per cento.

Mi auguro che i colleghi accolgano l'invito dell'onorevole Belci. Da parte nostra vi è la possibilità di sederci intorno ad un tavolo e di chiarire la posizione del provvedimento in esame.

Nel corso della discussione in sede referente sono state apportate alcune modifiche significative, come quelle della concentrazione della spesa in tre anni, della comunicazione dei piani alle regioni e della omogeneizzazione delle commesse. Questa serie di modifiche facevano di questo provvedimento uno strumento agevole di intervento. Ora siccome questo non si vuole raggiungere, vuol

dire che apriremo la discussione in aula. La conferenza dei capigruppo ha già stabilito il calendario dei lavori fino al periodo di Natale con la ripresa dei lavori per il 15 gennaio. Siccome subito dopo vi è il congresso del MSI e quindi i lavori saranno sospesi fino al 20-21 gennaio, è evidente che questo provvedimento verrà esaminato verso la fine di gennaio. Ognuno si assumi la responsabilità di questa situazione immaginando le conseguenze che vi potranno essere nella situazione ferroviaria.

PICCINELLI. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni fatti che mi sembrano incontrovertibili. Abbiamo iniziato l'esame di questo provvedimento di legge, se non erro, verso il 20-21 settembre. Lo abbiamo discusso in sede referente prima e in sede legislativa poi per ben nove sedute. Fin dall'inizio fu avanzata la proposta di trasferire l'esame del provvedimento in sede legislativa. Era intuitivo, almeno alla maggioranza, che attraverso questo trasferimento si volesse accelerare l'iter del provvedimento stesso considerato la sua estrema urgenza.

Questo non fu possibile. A noi sembrò che continuando nella discussione vi sarebbe stata la possibilità di ottenere il trasferimento in sede legislativa, tanto che non si arrivò all'approvazione in sede referente del provvedimento. In sede di riunione dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti di gruppo ci si accordò che contemporaneamente alla discussione in sede legislativa fossero espone dal Governo le linee programmatiche del prossimo piano poliennale. Tutto questo è avvenuto. Si è aperta la discussione in sede legislativa e sinceramente pensavamo di poter varare il provvedimento e di porre le ferrovie in condizione di poter utilizzare le somme previste. Non credo di dire nulla di nuovo affermando che modificazioni ai finanziamenti previsti sono impensabili; ciò appare evidente anche dal parere espresso dalla Commissione bilancio all'emendamento tendente a ridurre i tempi di erogazione della spesa.

Oggi si ripete il discorso sulla « direttissima » Roma-Firenze, come se questa non servisse tutta l'Italia. Serve il sud perché è una linea sulla quale transitano passeggeri e merci da e per il sud e quindi ammodernarla significa ridurre il tempo di percorrenza fra nord e sud e servire anche il Mezzogiorno d'Italia.

Non abbiamo poi nulla in contrario a ritrovarci qui la prossima settimana per cercare di trovare un'intesa e teniamo a sottolineare che non abbiamo nulla in contrario ad esaminare ed accogliere anche eventuali emendamenti della opposizione. Deve però essere ben chiaro che esiste per noi una condizione irrinunciabile, ed è che tali emendamenti non contrastino con le nostre visioni in ordine alla realtà ed alle necessità delle ferrovie italiane e con i programmi che la maggioranza ritiene di portare avanti.

Se la opposizione insisterà nella richiesta di tornare alla sede referente non mancheremo di sottolineare in tutte le sedi quanto il rappresentante del Governo ha già avuto modo di dire, come cioè questa decisione contrasti in pieno con gli interessi del paese, con le aspettative degli utenti e con gli interessi legittimi dei lavoratori italiani, nonché con le richieste più volte formulate dai sindacati.

PRESIDENTE. Mi sembra che sia da tutti condivisa la opportunità di rinviare la discussione sulla base della proposta del deputato Belci alla quale ha aderito il gruppo comunista attraverso il deputato Ceravolo. Il seguito della discussione è pertanto rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO