

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 6 AGOSTO 1974

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.
<b>Missione e sostituzione:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	849
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3121) .	849
PRESIDENTE	849, 855, 862, 869, 872, 887, 888, 894
BAGHINO . . . . .	855, 860, 861, 862, 863, 864
CARRI . . . . .	861, 863, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 886, 887, 894
CERAVOLO . . . . .	855, 873
CIACCI . . . . .	861
DAMICO . . . . .	882
FOSCARINI . . . . .	887, 888
GUERRINI . . . . .	861, 869, 870, 871
KORACH . . . . .	865, 867, 868, 869, 875
LOMBARDI GIOVANNI . . . . .	855, 856, 857, 858, 859, 860, 872, 880
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	855, 883, 885, 886
MASCIADRI, <i>Relatore</i> . . . . .	850
PEZZATI . . . . .	875, 876, 877, 878
POLI . . . . .	864, 872, 873, 874, 875, 885
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	855, 856, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 867, 868, 869, 870, 871, 873, 874, 875, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 885, 886, 888, 892, 893, 894
RUSSO FERDINANDO . . . . .	893, 894
VITALE . . . . .	889, 892

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

## Missione e sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio. Comunico, altresì, che, ai sensi dell'articolo 19, comma quarto, del regolamento, il deputato Vitale sostituisce per la seduta odierna il deputato Volpe.

**Discussione del disegno di legge: Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (3121).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Prima di dare la parola al relatore, comunico alla Commissione che, in data 31 lu-

glio, la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole e che, in data 31 agosto, la I Commissione affari costituzionali ha espresso il proprio parere, del seguente tenore: «...parere favorevole, con la seguente osservazione: in riferimento all'articolo 9, primo comma, sottolinea la necessità che il sindaco, nel termine di 60 giorni dalla data di ricezione, esprima sui progetti esecutivi di costruzione da realizzare nell'ambito del comune non un parere, bensì, provveda alla necessaria attuazione, e a condizione che l'articolo 13 sia soppresso, dovendosi mantenere l'attuale denominazione del Ministero dei trasporti e aviazione civile, fintanto che non venga finalizzato un sistema di coordinamento di tutti i trasporti ».

L'onorevole Masciadri ha facoltà di svolgere la relazione.

MASCIADRI, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame ha già ottenuto l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento in data 18 luglio 1974, non senza che siano stati apportati al disegno di legge originario, presentato dal Governo, emendamenti significativi che, senza snaturare finalità e significato di quanto in esso contenuto, hanno ulteriormente migliorato, quando non aggiornato, tutta la complessa materia. Materia complessa — annunciata d'altra parte di già dallo stanziamento cospicuo pari a 2.000 miliardi di lire — perché tratta di uno dei più importanti problemi della società di oggi, quello dei trasporti, anche se ne affronta solo un settore, quello ferroviario, che era e rimane pur tuttavia l'asse portante della politica dei trasporti del nostro paese.

Sulla politica dei trasporti fiumi di inchiostro sono stati consumati in questi ultimi tempi e sono state denunciate, con ragione, insufficienze e carenze vecchie e nuove. Per non essere tacciato di visione parziale del problema complessivo dirò che quel che forse più è mancato in passato è stata una visione organica e complessiva della politica dei trasporti, senza la quale ci si è abbandonati ad una politica episodica d'interventi e ad un pragmatismo non sempre concludente.

Come linea di fondo è ormai da tutti accettato che è necessario un riassetto dei trasporti in cui sia privilegiato il trasporto collettivo ed in particolare il trasporto pubblico. In sostanza, un sistema dei trasporti che li sottragga alla pratica concorrenziale, alla legge del profitto, alla dispersione delle ri-

sorse in un equilibrato, armonico sviluppo di tutti i vari modi di trasporto. Qualunque intervento — è utile premetterlo — rischia di essere inefficace se preso in maniera settoriale e non coordinata. Bisognerà cioè che qualsiasi riforma in materia di trasporto sia attuata con unicità di indirizzo politico per evitare che interessi settoriali e corporativi ne diminuiscano e ne annullino addirittura gli effetti positivi. In materia di trasporti si interessano il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero della marina mercantile ed un numero notevole di direzioni generali. Un unico indirizzo politico ed un coordinamento a tutti i livelli sono invece in tale settore elementi di base, fondamentali soprattutto nel momento della programmazione, per un suo armonico sviluppo: ma sono anche necessari e doverosi data la notevole massa di risorse che richiedono e la rigidità degli investimenti necessari.

Un ruolo fondamentale in questa nuova politica dei trasporti non può infine non essere riservato alle regioni e agli altri enti locali.

Non si può negare che tutte queste competenze favoriscano un'azione, anche se non voluta, di slegame, di coordinamento insufficiente, per cui troppe volte un settore dei trasporti ignora le attività dell'altro, quando non scende in dannosa competizione, a tutto danno dell'intera collettività. Ad aggravare tutte queste carenze è giunta la crisi energetica, che ha avuto almeno il merito di sottolineare di più e fare apparire in modo chiarissimo le storture e le carenze. Si è scoperto così che ci si era avventurati eccessivamente nel campo della motorizzazione privata incontrollata, consumando per anni e anni troppe energie nel settore delle autostrade che della « automobile sempre e dovunque » sono un poco il supporto; si è scoperto che la produzione nazionale degli autobus è di poco superiore alla metà della occorrenza ed altresì che il disseminare aeroporti in ogni dove significava rendere un pessimo servizio alla collettività bisognosa, per le nostre possibilità, di pochi aeroporti ottimamente attrezzati e non di una serie di piste di atterraggio idonee semplicemente ad aggiungere un inutile blasone ai capoluoghi di provincia e non.

Tutto ciò ho ritenuto opportuno premettere perché risultasse chiaro in quale ambito opera il disegno di legge, di quale materia tratta e quali siano le interdipendenze alle quali

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

ogni volta bisogna fare riferimento. Tutto ciò, ed altro ancora, è scritto nel piano nazionale dei trasporti (che è parte integrante ed essenziale del programma economico nazionale) che ha dato via agli studi da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, studi che hanno portato alla presentazione al CIPE di un piano decennale, idoneo, a detta dei proponenti, a risolvere i problemi principali che stanno a noi di fronte.

Il CIPE, in data 9 settembre 1973 (un anno quasi ormai è trascorso!) ha approvato propositi ed orientamenti contenuti nel piano poliennale ed ha in particolare stabilito che il piano complessivo doveva essere diviso in due piani parziali della durata ciascuno di un quinquennio, con una spesa di 2 mila miliardi per i primi cinque anni, che vanno dal 1975 al 1979. Non è — a dire il vero — il primo piano poliennale che in Italia, nel settore ferroviario, viene presentato. A trascurare interventi meno significativi è utile ricordare che già nel 1962 fu approvato un piano decennale dell'importo di 1.500 miliardi e che, più tardi, l'anno scorso, fu approvato il cosiddetto piano-ponte, dell'importo di altri 400 miliardi, a coprire urgenti necessità ed in attesa che il programma di interventi oggi in discussione fosse portato all'attenzione ed all'approvazione del Parlamento.

Sono piani che hanno dato senz'altro risultati positivi, che hanno affrontato problemi da decenni irrisolti, che hanno aperto, così come il potenziamento della direttissima Roma-Firenze, discorsi nuovi di avvicinamento tra il nord ed il sud del paese, ma che non hanno potuto rispondere all'aumentata richiesta di mobilità della popolazione che non può certamente, in un paese civile, essere compressa e mortificata.

Al fine di dare una dimensione numerica alle infrastrutture, ai mezzi di esercizio ed al personale oggi esistente nelle ferrovie dello Stato, ricorderò alcuni dati che ritengo sia importante portare a conoscenza degli onorevoli commissari.

La lunghezza della rete ferroviaria è di chilometri 16.339, di cui chilometri 5.019 a doppio binario e chilometri 7.980 elettrificati. Le località di servizio (stazioni, fermate, bivi, ecc.) sono 3.027, mentre i passaggi a livello sono 13.465.

Il parco rotabile è composto da: 1.635 locomotive elettriche a corrente continua; 164 a corrente alternata; 252 locomotive Diesel; 662 locomotive a vapore; 480 elettromotrici ed elettrotreni; 1.097 automotrici; 1.143 mezzi

di manovra; 9.902 carrozze; 117.128 carri e 8.820 elementi di materiale trainato diverso.

Il personale ammonta a 213.789 unità, di cui 192.775 dell'esercizio.

Per quanto riguarda i servizi svolti ed i prodotti del traffico, essi risultano dalla seguente tabella:

Treni chilometri (1972) 281.718.000 (media giornaliera: 770.000) di cui:

Viaggiatori 205.853.000 (media giornaliera: 563.000);

Merci 62.036.000 (media giornaliera: 170.000);

Altri 13.829.000 (media giornaliera: 37.000);

Viaggiatori paganti (1972) n. 354.779.476 (media giornaliera: 970.000);

Viaggiatori - chilometri paganti n. 35.397 milioni;

Percorrenza media per viaggiatori 100 chilometri (37 chilometri per i pendolari);

Introiti viaggiatori: 262 miliardi di lire;

Tonnellate merci trasportate 59 milioni (media giornaliera: 160.000);

Tonnellate chilometro merci 17 miliardi (media giornaliera: 46 milioni);

Carri trasportati 3.713.460 (media giornaliera 10.200);

di cui caricati all'interno 2.425.860 (media giornaliera: 6.660);

di cui caricati all'esterno o nei porti 1.270.000 (media giornaliera: 3.540);

Introiti merci: 210 miliardi di lire.

Tutto ciò però non è sufficiente oggi né lo sarà ancor più nel domani. Ecco perché è indispensabile approntare un piano poliennale organico di interventi che affronti i complessi problemi del trasporto ferroviario e li risolva radicalmente su scala nazionale con un impegno finanziario assai più cospicuo di quello previsto nel disegno di legge in esame che reca uno stanziamento di 2.000 miliardi, pari forse ad un quinto di quanto occorrerebbe per una soluzione radicale. È questo il motivo fondamentale che ha indotto il Senato della Repubblica a cambiare il titolo della legge che recitava prima « Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » e che oggi prendiamo in esame con la nuova dizione proposita di « Programma d'interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

I criteri fondamentali ai quali ci si deve attenere sono fissati nella delibera del CIPE del 7 settembre 1973 che qui brevemente si

riepilogano, aggiungendo ogni volta, quando ritenuto necessario, qualche chiarimento e qualche modesta documentazione in relazione allo stato di fatto.

Tali criteri sono:

a) adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico. Ciò comporterà il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali, per eliminare le strozzature esistenti sugli itinerari impegnati da fortissima intensità di traffico in atto o prevedibile. Ciò dovrà condurre a superare le insufficienze in tema di limitazione della capacità di trasporto sulle arterie principali che hanno rilevanza generale e primaria per tutto il paese;

b) organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali e insulari per portarle ai livelli di efficienza idonei alle nuove necessità connesse con le aumentate relazioni di affari e con le prospettive di sviluppo delle zone di espansione e con il superamento degli squilibri nel Mezzogiorno;

c) ristrutturazione dei tronchi di avvicinamento ai grandi centri per conseguire, senza compromettere le esigenze del traffico a più lunga distanza, un aumento della potenzialità di circolazione dei tratti di linea che interessano i più intensi movimenti pendolari: ciò comporterà l'adeguamento delle capacità ricettive dei piazzali di stazione interessati.

Val la pena di ricordare che le velocità di percorso dei treni pendolari, al servizio dei lavoratori quindi, è troppo bassa e tocca punte di 30 chilometri orari, con grave e non procrastinabile sacrificio da parte di masse enormi di cittadini che consumano ore ed ore della giornata, nell'arco di tutto l'anno, per recarsi al lavoro e dal lavoro alle loro case;

d) rafforzamento delle attrezzature attinenti al traffico merci il quale, tendendo a concentrarsi su determinati itinerari, esige l'adeguamento delle linee e della capacità operativa dei grandi scali di smistamento, come pure lo sviluppo dei terminali per *containers*.

In qualità di relatore debbo ricordare che le giacenze dei carri carichi in attesa di inoltro, per carenze varie delle infrastrutture e dei mezzi di trazione, oscilla fra i 6.000 e i 17.000, con punte ancora superiori nei mesi estivi e che inoltre la quantità delle merci trasportate per ferrovia in Italia rappresenta solamente il 20 per cento del totale traspor-

tato contro il 40 per cento della Francia ed il 45 per cento della Germania federale;

e) adeguamento delle infrastrutture al progredire delle correnti di traffico internazionale, mediante interventi sui transiti di frontiera e sui loro allacciamenti con le principali linee interne e con i porti connessi.

A maggior intelligenza dirò che i carri scambiati ai transiti di frontiera sono stati, nell'anno 1973, per il confine svizzero: in entrata 429.921; in uscita 295.406; per il confine jugoslavo: in entrata 156.970; in uscita 65.275; per il confine austriaco: in entrata 257.123; in uscita 173.846; per il confine francese: in entrata 263.897; in uscita 126.110.

Per quanto attiene al movimento viaggiatori con l'estero, nella considerazione che le Alpi debbono congiungere e non dividere le nazioni europee con le quali confiniamo, è utile precisare che le ferrovie europee si sono convinte della necessità di operare di conserva ed in pieno accordo tra di loro anche in questo settore. Perciò in sede UIC (Unione internazionale delle ferrovie) vi è da pochissimi anni un fervore di studi al fine di redigere un vero piano regolatore europeo delle infrastrutture ferroviarie per individuare le grandi direttrici internazionali lungo le quali scorrerà il traffico ferroviario degli anni 1980 e 1990. Questo piano regolatore per il quale lavorano gruppi di esperti delle ferrovie dei vari paesi, si basa su una rete internazionale di grandi linee, di capacità e caratteristiche uniformi, idonea a soddisfare i bisogni prevedibili nei prossimi venti anni, una rete per la quale si ipotizza uno sviluppo di 37.000 chilometri e che sarà impostata su raddoppi e quadruplicamenti dei binari con conseguente possibilità di separazione dei traffici più veloci da quelli più lenti.

Fra questo primo gruppo di grandi linee ve ne sono tre che interessano direttamente il nostro paese: la Torino-Chambéry, la Milano-Basilea e la Verona-Monaco, per ognuna delle quali sono stati costituiti in seno all'UIC specifici gruppi di lavoro chiamati « gruppi d'asse » dei quali fanno parte tecnici rappresentanti delle reti ferroviarie interessate da ciascuna relazione.

Credo di poter affermare che non si può certo prescindere da questo discorso di carattere internazionale, così come suggerito dal CIPE, data la posizione geografica e gli interessi preminenti della nostra nazione;

f) ammodernamento tecnico degli impianti, del parco e delle procedure operative, per aumentare, insieme alla produttività aziendale, la capacità, la velocità e la sicu-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

rezza dei traffici: in tale quadro troveranno posto anche taluni interventi diretti al riclassamento di linee complementari;

g) miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale con destinazioni — a tal fine — di una quota predeterminata degli investimenti fissi. A tal uopo è utile ricordare come per il miglioramento degli ambienti di lavoro siano stati stabiliti investimenti del valore dell'11 per cento pari a 237 miliardi di lire nell'arco di 5 anni;

h) riorganizzazione produttiva, che la azienda ferroviaria è impegnata ad effettuare, allo scopo di giungere, alla fine del periodo coperto dal piano pluriennale, ad un effettivo risanamento della gestione che dovrà essere caratterizzata da un assetto economico sostanzialmente equilibrato. Fin qui le indicazioni del CIPE che ho brevemente commentato.

Un'ultima considerazione di carattere generale pare opportuna. Il piano poliennale 1963-1972 aveva impostato il grande problema del potenziamento e quadruplicamento della linea Firenze-Roma, come primo tratto fondamentale del quadruplicamento Milano-Napoli, asse fondamentale per favorire rapidi collegamenti nel nostro paese e per i rapporti con l'Europa.

Con una spesa che all'attualità si aggira sui 300 miliardi di lire si è provveduto e si sta provvedendo alla definizione dei lavori sul tratto Chiusi-Roma Settebagni. Per impostare il quadruplicamento del solo tratto Chiusi-Firenze sarebbero occorse molte centinaia di miliardi, pari forse all'intera disponibilità del disegno di legge in esame per il settore impianti fissi e per i compartimenti del nord. È per questa ragione che il Senato ha affidato la risoluzione del problema del quadruplicamento della Firenze-Chiusi (ed inoltre della Bologna-Firenze e della Milano-Bologna) ad una nuova legge speciale che dovrà essere presentata. È un sacrificio senza dubbio, ma è frutto di meditata e doverosa scelta alla quale anche noi, onorevoli colleghi, siamo impegnati.

Passo ora ad esaminare singolarmente gli articoli del disegno di legge così come ci sono stati trasmessi dal Senato.

L'articolo 1 impegna il Ministero dei trasporti, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la commissione consultiva interregionale, a presentare, entro il 31 dicembre 1976, un piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria, coordinato con il piano generale dei trasporti e contestualmente autorizza le ferrovie dello Stato a dare attuazione ad un programma di

interventi straordinari per l'importo di 2.000 miliardi di lire. Nello stesso articolo vengono riprese e ripetute le indicazioni che il CIPE aveva deliberato in data 7 settembre 1973 a seguito della presentazione della proposta del nuovo piano poliennale da parte delle ferrovie dello Stato.

All'articolo 2 si stabilisce che 1.250 miliardi saranno destinati ad impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, potendo assumere, anche in via immediata, impegni fino alla accennata concorrenza, fermo restando però che i pagamenti non potranno superare i limiti stabiliti anno per anno così come appresso indicati: per l'anno 1975, 260 miliardi di lire; per l'anno 1976, 340 miliardi; per l'anno 1977, 400 miliardi; per l'anno 1978, 350 miliardi; per l'anno 1979, 350 miliardi; per l'anno 1980, 300 miliardi.

Per offrire una indicazione di massima sulle possibilità che si aprono con la spesa accennata dei 750 miliardi di lire per acquisto di materiale rotabile, dirò che, sulla base della esperienza e di dati consolidati, si potrebbe procedere alla ordinazione di:

a) n. 210-230 locomotive elettriche di grande potenza e locomotive diesel da treni;  
b) n. 120-130 mezzi diesel da manovra;  
c) n. 900 carrozze ordinarie, carrozze per treni locali e bagagliai;

d) n. 250 mezzi leggeri per servizi suburbani e locali (elettromotrici, automotrici, termiche e rimorchi);

e) n. 8.000 (contro gli almeno 20.000 occorrenti) carri di vario genere, dei tipi più moderni.

Vale però la pena di ricordare che, a proposito di materiale rotabile, le industrie produttrici procedono normalmente a consegne eccezionalmente dilazionate nel tempo, con punte a 24 mesi ed oltre, tant'è che molto materiale ordinato con i 133 miliardi disponibili con il piano-ponte debbono attualmente essere ancora consegnati. Opportuno quindi il provvedimento che pare si voglia adottare di costruire tre nuove officine per la produzione di materiale rotabile nel sud d'Italia e l'annunciato provvedimento di potenziamento di quelle esistenti.

Infine, apportando una modifica significativa al testo governativo, all'ultimo paragrafo dell'articolo 2 si stabilisce che l'11 per cento della somma di 1.250 miliardi, pari a 137 miliardi, sarà destinata al miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro.

All'articolo 3 si stabilisce che il programma di interventi straordinari sarà sottoposto al CIPE, dopo che saranno stati sentiti la

commissione interregionale ed il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed approvato con decreto del ministro dei trasporti di concerto con i ministri del bilancio e del tesoro.

Il programma, che può essere articolato in piani parziali, dovrà essere comunicato al Parlamento prima che il ministro abbia ad emettere i relativi decreti. Questa è una norma innovativa che è stata introdotta dal Senato e che, pur non mettendo il Parlamento in condizione di operare scelte, che rimangono affidate alla responsabilità dei ministri competenti e del CIPE, che dovranno operare nel rispetto delle linee direttrici indicate all'articolo 1, potrà aprire la strada ad un profondo dialogo e ad una fruttuosa collaborazione tra il Parlamento e gli organi chiamati a decidere.

L'articolo 4 chiarisce che ai fondi occorrenti al finanziamento della spesa di 2.000 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito e dettaglia forme, condizioni e modalità.

L'articolo 5 precisa che le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. È utile precisare che solo per le rate in conto capitale si procederà a rimborso, mentre per la parte afferente agli interessi sarà l'ente gestore, cioè le ferrovie dello Stato, a provvedervi.

All'articolo 6 si indica lo stanziamento per impianti fissi per l'Italia meridionale ed insulare in una somma non inferiore al 42 per cento dello stanziamento complessivo di 1.250 miliardi (non meno, quindi, di 525 miliardi) in armonia con la direttiva del CIPE del 7 settembre 1973, che invitava, al paragrafo 2 della delibera, il ministro dei trasporti ad ampliare la riserva di investimenti.

In modo altrettanto preciso si afferma nel paragrafo successivo che tale percentuale del 42 per cento deve essere riservata agli stabilimenti dell'Italia meridionale ed insulare anche per le forniture e le lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma. È fatto obbligo poi alle industrie meridionali ed insulari di acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti per l'espletamento delle commesse acquisite. Le finalità che si vogliono nell'articolo 6 perseguire sono di tutta evidenza per cui il relatore è esonerato da ogni commento.

All'articolo 7 si stabilisce che per la costruzione delle opere le ferrovie dello Stato hanno facoltà di affidare a terzi particolari studi e progettazioni che richiedano particolari competenze tecniche e scientifiche. Il relatore segnala all'uopo i pericoli che possono derivare da un uso eccessivo di questa facoltà e, pur tenendo nel dovuto conto le occorrenti specializzazioni e soprattutto la carenza di quadri tecnici nell'azienda autonoma delle ferrovie a seguito di ben noti esodi, sollecita una presa di posizione da parte del Governo che tranquillizzi circa un uso moderato, e solo in casi eccezionali, della facoltà stessa.

All'articolo 8 si stabilisce la facoltà, per gli appalti di opere, di procedere al riconoscimento di compensi per rincari dovuti a variazione di prezzo di mercato. Questo non solo per gli appalti o concessione di costruzione oggi indicati od affidati, ma anche per i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi, precisando che le misure percentuali di tale riconoscimento saranno stabilite dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile con proprio decreto, del quale decreto il ministro si avvarrà anche per fissare i limiti, la procedura e le modalità per l'anzidetto riconoscimento.

Non sfuggirà a nessuno l'importanza dell'articolo in esame per gli effetti che potrà determinare. Quantificarli in lire non è assolutamente possibile perché a noi non è dato leggere nel futuro: certo è da temere che possa essere diminuita, per effetto degli aumenti dei prezzi, la quantità delle opere da eseguire o del materiale rotabile da immettere in esercizio. Due sono infatti i fattori negativi che si sommano: il primo rappresentato dall'assunzione a carico del presente disegno di legge delle maggiori spese afferenti al completamento delle opere previste nel piano decennale 1962-1971 ed al programma straordinario 1973-74; il secondo rappresentato dalla levitazione dei prezzi per opere e costruzioni che saranno decise a seguito del presente disegno di legge che opera, ben si ricordi, nello spazio di cinque anni. In verità però non può esistere rimedio a questa situazione se non nel provvedimento, che solo in via teorica ed accademica si affaccia, di un piano straordinario di opere da eseguire senza vincolo alle vicende monetarie ed inflazionistiche.

Per l'articolo 9 e per l'articolo 10, riguardanti i progetti esecutivi di costruzioni edilizie da realizzare nell'ambito dei comprensori ferroviari e le opere da eseguire nelle

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

zone sismiche, non si ha nulla da aggiungere alla lettera dell'articolato.

L'articolo 11 non ha bisogno a sua volta di alcun commento, mentre l'articolo 12 reca una aggiunta all'articolo unico della legge 22 ottobre 1948, n. 1456, aggiunta intesa ad autorizzare il ministro dei trasporti, ricercato il concerto con gli altri Ministeri a cui più volte si è fatto riferimento, ad apportare variazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti di persone e di cose sulle ferrovie, a condizione che le variazioni nel corso di un anno non abbiano a superare il 10 per cento delle tariffe praticate l'anno precedente. È questa una misura intesa a semplificare le procedure, a sveltire operazioni che oggi comportano eccessiva perdita di tempo.

Per quanto riguarda l'articolo 13 ed il proposto mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in Ministero dei trasporti, come relatore, nel rimettermi al giudizio della Commissione, esterno qualche perplessità. In particolare faccio rilevare che poiché esiste il Ministero della marina mercantile (che pure come settore appartiene ai trasporti) può apparire utile significare che esiste anche un trasporto per via aerea. È problema nominalistico, ma una sottolineatura può apparire utile a tanti effetti.

In conclusione, onorevoli colleghi, sollecito l'approvazione del disegno di legge, che ha visto impegnati Governo, forze politiche e sindacali in un interessante confronto dialettico confronto aperto da circa due anni.

Esigenze nuove già sono alle porte in fatto anche di trasporti; occorre provvedere subito ad alcune opere ormai diventate impellenti e non più procrastinabili. Sono convinto che la Commissione, approvando sollecitamente il disegno di legge in esame, farà opera veramente utile per un settore tanto delicato e vitale per l'economia del paese.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Masciadri per la sua relazione. Onde precisare i termini dei nostri lavori, ed anche perché dobbiamo sempre prendere accordi con il presidente della Commissione inquirente per la agibilità di quest'aula, chiedo alla cortesia dei colleghi di farmi pervenire entro questa mattina i nominativi di coloro che intendono intervenire nella discussione sulle linee generali.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Per quando è prevista la continuazione dei nostri lavori?

**PRESIDENTE.** Per oggi pomeriggio e per domani pomeriggio, sempre, naturalmente, in relazione al numero degli iscritti a parlare.

**BAGHINO.** Dipenderà anche dai lavori dell'aula.

**PRESIDENTE.** Certamente.

**CERAVOLO.** Prima di procedere alla discussione sulle linee generali di questo provvedimento, sarebbe opportuno che il ministro illustrasse alla Commissione i concetti che hanno ispirato le spese per quanto concerne gli impianti fissi. Non è possibile andare avanti con le sole informazioni che abbiamo avuto: è quindi opportuno conoscere la quantificazione della spesa per i singoli indirizzi.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**LOMBARDI GIOVANNI.** Non ho alcuna difficoltà a consentire al ministro di prendere la parola prima che inizi la discussione generale. Era a disposizione dei colleghi un elenco delle opere che si dovevano fare con il disegno di legge in questione; sarebbe quindi opportuno controllare se i criteri introdotti dal provvedimento abbiano rispondenza con questo elenco di opere.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Sono a disposizione per dare i chiarimenti che i membri della Commissione richiedono.

Il relatore aveva posto un quesito circa la denominazione del mio Ministero e approfitto di questa occasione per illustrarne brevemente la storia. Il mio Ministero è stato sempre chiamato « Ministero dei trasporti » lungo tutta la storia dello Stato italiano; solamente in periodo fascista furono unificati il Ministero dei trasporti ed il Ministero delle poste (anche perché di ministri ce n'erano pochi, era ministro di quasi tutto Mussolini) sotto l'unica denominazione di « Ministero delle comunicazioni », che comprendeva anche le competenze relative alla marina mercantile, le quali non hanno per molti anni fatto capo ad un Ministero autonomo nella storia del nostro Stato unitario.

Attualmente il Ministero dei trasporti ha ripreso le sue funzioni, con la separazione dalle competenze relative al Ministero delle poste. Come gli onorevoli commissari sanno, all'indomani della seconda guerra mondiale l'aviazione civile era assai poco sviluppata e,

in relazione anche alle difficoltà di quel periodo, era gestita dal Ministero della difesa, il che rappresentava certamente un controsenso. Una decina di anni fa, per ovviare a questa assurdità dell'amministrazione dell'aviazione civile da parte del Ministero della difesa, si approvò una legge che trasferì al Ministero dei trasporti anche la competenza dell'aviazione civile; aggiungo che questo venne fatto perché si intendeva affermare il principio che l'aviazione civile non faceva più parte del Ministero della difesa, ma del Ministero che si occupava dei trasporti. In seguito si rivelò l'inutilità di questa appendice del Ministero dei trasporti, il quale ha continuato ad occuparsi di ferrovie, di motorizzazione e di aviazione civile (la marina mercantile, invece, era gestita da un Ministero autonomo). Quindi, non si vede la ragione per cui si debba usare la denominazione « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile » invece di « Ministero delle ferrovie, della motorizzazione e dell'aviazione civile ».

Debbo inoltre ricordare che periodicamente si sono levate, per così dire, le voci di chi pensava addirittura di fare un Ministero autonomo dell'aviazione civile, per complicare ancora di più le attuali strutture burocratiche. Probabilmente questo avverrà nella prossima generazione, ma si tratterebbe di una soluzione veramente assurda.

In relazione a tutte queste considerazioni si è pensato di inserire nel disegno di legge in discussione anche questa norma. Essa tuttavia non mi sembra debba essere criticata nel modo in cui l'ha criticata la I Commissione: non capisco infatti come si faccia a sostenere la tesi in base alla quale, per chiamare il Ministero dei trasporti col suo vecchio nome bisognerà attendere il momento in cui si farà il coordinamento generale dei settori del trasporto. Queste affermazioni sono fatte da coloro che si ispirano a principi secondo me molto astratti. Io, invece, parto dal concetto che il meglio è nemico del bene. D'altra parte il Consiglio dei ministri ha già approvato uno schema di disegno di legge *ad hoc*, inteso a mutare la denominazione.

Rispondo ora alla richiesta di informazioni rivoltami dall'onorevole Ceravolo. Debbo dire innanzitutto che il relatore, onorevole Masciadri (che è stato mio validissimo collaboratore al Ministero dei trasporti in qualità di sottosegretario e conosce la materia quanto me), non si è attardato nella descrizione dell'argomento sul quale l'onorevole Ceravolo ha chiesto delucidazioni, nel timore di annoiare i commissari con una elencazione troppo lun-

ga. Poiché però la richiesta è stata fatta, cercherò di rispondere in modo esauriente, anche se non farò un elenco dettagliato di tutte le linee.

Vi sono anzitutto lavori di raddoppio di linee ad intenso traffico, per una spesa totale che si aggira intorno ai 240 miliardi. Le opere sono le seguenti: il completamento del raddoppio della linea internazionale Torino-Modane, solo parzialmente realizzato; il raddoppio di altre tratte della linea Genova-Ventimiglia, in parte ancora a binario unico, in parte a binario doppio; il raddoppio di alcune prime tratte della linea Bologna-Verona che, pur essendo una linea internazionale, è per ora a binario unico, come pure della linea Udine-Tarvisio, anch'essa a binario unico; il raddoppio delle linee Ancona-Foggia e Bari-Lecce, già raddoppiate per qualche chilometro; il raddoppio di alcune prime tratte della linea Orte-Falconara, oggi a semplice binario (saranno raddoppiati una ventina di chilometri); il raddoppio del tratto Cancellor-Lavorate e il completamento della linea diretta interna a doppio binario Lavorate-Noce-Salerno; il completamento del raddoppio della linea Messina-Catania Acquicella; il raddoppio di alcune prime tratte della linea Messina-Palermo (entrambe ancora a binario unico); il completamento del raddoppio della linea Cagliari-Decimomannu; il raddoppio e la elettrificazione della tratta Roma Trastevere-San Pietro, interessata dai movimenti di « pendolari » del viterbese.

Vi sono poi lavori di quadruplicamento di alcune linee o tratte a massima circolazione di treni per « pendolari ».

LOMBARDI GIOVANNI. Qual è la spesa complessiva ?

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Circa 80 miliardi di lire. Il quadruplicamento sarà realizzato sui seguenti tratti: tratto Torino-Trofarello, della linea Torino-Genova; tratto Milano-Melegnano ed oltre, della linea Milano-Bologna; tratto Sampierdarena-Brignole delle linee di cintura di Genova; tratto Firenze-Prato delle linee per Bologna e per Pistoia.

Poiché l'onorevole Masciadri si è intrattenuto sulla linea della famosa « direttissima » Roma-Firenze, devo dire che in questo provvedimento non è previsto alcun quadruplicamento di tale linea. Certo, quanto ha detto l'onorevole Masciadri è molto importante per i « pendolari », però il quadruplicamento riguarda la linea Firenze-Prato. Per quanto ri-

guarda la Firenze-Roma, la nuova linea nel tratto tra Chiusi e Settebagni sarà pronta tra un anno — credo nel luglio del 1975 — anche se in questa materia non si possono fare previsioni.

Verrà poi anche raddoppiato un tratto vicino a Firenze, tra Figline Valdarno e Rovezzano. L'Arno forma vicino a Firenze un'ansa, andando da sud verso nord, e arrivando vicinissimo alla città, precisamente a sud-est della stessa. Con gli stanziamenti già fatti verrà completato anche questo tratto, ma non sarà pronto prima del 1976, sperando che gli enti locali — le « parrocchie » — non si mettano in testa di impedirci di portare a termine l'opera. Si è, per esempio, formato un fronte per impedirci di costruire un ponte sull'Arno a Rovezzano, come se un ponte sul fiume fosse una cosa inconcepibile nella società moderna.

Vi sono poi i lavori di nuova elettrificazione di linee in atto esercitate con trazione Diesel od a vapore, nonché interventi di potenziamento della rete già elettrificata: nuova elettrificazione delle linee Cremona-Treviglio e Cremona-Codogno (interessate specie dai trasporti di « pendolari » da e per Milano); nuova elettrificazione della linea Treviso-Vicenza (a sussidio della linea Vicenza-Padova-Mestre-Treviso, specie per i trasporti da e per la Lombardia con il transito di Tarvisio); nuova elettrificazione della linea Ferrara-Ravenna-Rimini, ed altri interventi che non sto qui ad elencare.

Un altro capitolo riguarda i lavori per la costruzione *ex novo*, l'ampliamento ed il potenziamento degli impianti per i viaggiatori e per le merci (scali di smistamento, nodi, piazzali, raccordi industriali, magazzini, fabbricati di servizio, ecc.). Qui potrei indicare i grandi scali, nodi e piazzali di Torino, Orbassano, Alessandria, Milano, Domodossola, Novara, Verona, ecc.

Il capitolo 5) riguarda il potenziamento degli impianti fissi del servizio trazione (officine di grande riparazione, depositi, squadre di rialzo, rimesse) e il potenziamento degli impianti propri dei servizi lavori, impianti elettrici e approvvigionamenti (officine, magazzini e depositi). A questo proposito preciso che le tre grandi officine di riparazione saranno dislocate una a Reggio Calabria, l'altra in Basilicata, a Policastro, e l'altra in Campania, probabilmente a Nola, mentre si effettueranno il potenziamento dei grandi impianti della trazione a Voghera, Milano, Verona, Bologna, Rimini, ecc., nonché numerosi interventi in impianti minori nell'intera rete.

Il capitolo 6) riguarda gli interventi di potenziamento della sicurezza e di aumento dell'efficienza dell'esercizio, ivi compresi i lavori per gli impianti di centralizzazione dei piazzali, di segnalamento e di blocco sulle linee, di telecomando degli impianti, nonché di ammodernamento delle telecomunicazioni di servizio ed ulteriori interventi per la meccanizzazione.

Sono previsti poi lavori alla sede ed all'armamento, come il rinnovo, con materiali più pesanti e di nuovo tipo, dell'armamento sulle linee a grande e medio traffico, nonché la sistemazione di viadotti, ponti e gallerie.

Un altro capitolo prevede i lavori di ammodernamento e di sistemazione degli ambienti e posti di lavoro, ed un altro ancora le maggiori spese per rincari, revisione dei prezzi, eccetera, relativamente al quadruplicamento della linea Roma-Firenze.

I provvedimenti che ho elencato comprendono spese afferenti al completamento di opere intraprese ed in corso di esecuzione con fondi di precedenti piani straordinari di investimento.

Spero di avere così risposto alle richieste che sono state avanzate; naturalmente, alcune precisazioni potranno essere opportune, non essendo Vangelo quello che io ho detto. Comunque resto a disposizione della Commissione per qualsiasi chiarimento.

**LOMBARDI GIOVANNI.** Ha fatto bene il relatore ad introdurre nel suo discorso questioni attinenti alla politica generale dei trasporti, in quanto una spesa di 2.000 miliardi di lire, benché ripartita in più esercizi, rappresenta un impegno notevole, per cui un certo richiamo alla politica generale dei trasporti ha un suo fondamento. Ha già accennato il relatore che in Italia la distribuzione delle competenze a livello ministeriale è quanto mai irrazionale ed è un esempio quasi unico in Europa. Questa è una delle tante ragioni per cui è difficile fare una politica coordinata, organica dei trasporti, dovendosi passare attraverso vari Ministeri, con divisioni anche delle competenze attorno allo stesso sistema di trasporto. Per fare un esempio, il sistema di trasporto stradale è di competenza di vari enti, compresi comuni, province e regioni; per quanto riguarda le infrastrutture vi è la competenza prevalente del Ministero dei lavori pubblici, per la motorizzazione vi è la competenza del Ministero dei trasporti, mentre nel campo dei traffici marittimi la competenza è del Ministero della

marina mercantile, che comunque non ha competenza plenaria sulle opere portuali.

Questo per dire che la nostra Commissione si trova sempre di fronte a ostacoli enormi quando si tratta di risolvere il problema di una politica coordinata di trasporto.

L'onorevole ministro ha accennato alla questione della modifica apportata dal Senato all'articolo 13. In verità mi ricordo che già nel 1963 rimasi molto meravigliato della proposta di legge con la quale non si riuscì a cambiare la denominazione del Ministero. È vero che, passando alle competenze del Ministero dei trasporti, nel febbraio del 1963, il settore dell'aviazione civile sia per quanto attiene all'esercizio, sia per quanto attiene alle infrastrutture, non era il caso di mettere in evidenza accanto alla parola « trasporto » quella che era solo una parte rispetto al tutto. Da questo punto di vista si poteva allora giustamente dire che il Ministero dei trasporti si trasformava in « Ministero delle ferrovie » dato che le infrastrutture di esercizio, nel campo ferroviario, sono prevalenti.

Anche il primo articolo del disegno di legge mi meraviglia perché riguarda una questione di carattere tecnico. Nessuno ha chiesto, ritornando alla denominazione originaria, di voler dare altre competenze al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che rimangono quelle che sono.

Sappiamo bene che nel caso del « conto nazionale dei trasporti » si disse espressamente che esso veniva fatto dal Ministero dei trasporti nell'ambito delle sue competenze; questo ha determinato certamente un incaglio nella questione del « conto nazionale », tanto è vero che il Ministero della marina mercantile si è rifiutato di dare i dati che devono essere elaborati presso la direzione generale di coordinamento del Ministero dei trasporti. A mio avviso, quindi, bisognerebbe insistere presso la I Commissione affinché riveda il suo parere su questo punto; la richiesta di ritorno al titolo originario non è giustificata da necessità di coordinamento: si tratta semplicemente di una parte compresa in un settore più ampio.

Tornando alle motivazioni del provvedimento al nostro esame, mi soffermerò su alcune considerazioni di carattere generale, seguendo l'ordine degli articoli. Anzitutto mi rammarico della mancanza nel nostro paese di una programmazione economica generale dopo il fallimento del primo piano quinquennale, non più ripreso salvo gli studi sul « progetto 1980 » e quelli del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Il Governo, ad ogni disegno o proposta di legge, dichiara sempre che presenterà al Parlamento un programma organico, disattendendo invece questo impegno. Non possiamo mai essere certi di avere un piano generale dei trasporti e si continuano a fare solo programmazioni settoriali, affidando al CIPE soltanto un certo coordinamento.

Nella denominazione di queste opere e di questi interventi si è accennato ad un programma straordinario; nel secondo comma dell'articolo 1 del testo approvato dal Senato, si afferma che tutti questi interventi sono di carattere straordinario. A mio avviso sarebbe più opportuno, dato il modo con cui si è proceduto alle modifiche chiamarli « interventi puramente urgenti ». Il Senato ha aggiunto alla formulazione originaria (« l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari »), le parole: « nonché dei collegamenti con le isole ». Vorrei un chiarimento dal ministro circa il problema del ponte sullo stretto e a che punto si è giunti negli studi relativi.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non ha assolutamente l'intenzione di dare un contributo finanziario alla costruzione del ponte sullo stretto. Il Governo nella sua collegialità prenderà le decisioni che riterrà opportune, sottoponendole eventualmente al Parlamento. Faccio rilevare che il Ministero dei trasporti non ha mai insistito per la costruzione del ponte.

LOMBARDI GIOVANNI. So che la società prevista da una legge di alcuni anni fa non è stata neanche costituita. È una società di cui devono far parte anche le ferrovie dello Stato. Ritengo che questo collegamento ferroviario con la Sicilia sia un'opera molto interessante ed è bene che sia contemplata in questo disegno di legge, anche se non so se nel complesso di questi interventi sia previsto anche il miglioramento del servizio reso per i trasporti tra le isole e il continente.

Quando si parla poi, sempre nell'articolo 1, del rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti, mi sembra che il Senato abbia dimenticato le infrastrutture portuali rappresentate dagli aeroporti. Anche questo rappresenta un elemento per il coordinamento tecnico tra diversi modi di trasporto.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il collega-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

mento con l'aeroporto di Fiumicino, si sta già lavorando alla sua attuazione.

LOMBARDI GIOVANNI. Sarebbe stato bene evidenziare meglio il principio delle infrastrutture dei porti e aeroporti.

Nell'ultimo comma dell'articolo si fa poi cenno alla approvazione da parte del CIPE. Su questo punto sono del parere che il CIPE debba dare delle direttive ma non sostituirsi ai Ministeri competenti. Vorrei sapere dal ministro qualcosa su queste nuove linee ferroviarie alla cui realizzazione si deve provvedere.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non siamo in condizioni, in termini brevi, di costruire nuove linee ferroviarie.

LOMBARDI GIOVANNI. Ne prendo atto e la ringrazio.

Passando all'articolo 2, nella parte finale si accenna ad una riserva percentuale di fondi per il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale. Nel testo del Governo si parla del 7 per cento, equivalente a circa 87 miliardi, mentre nell'elenco poc'anzi ricordato dal ministro a proposito della destinazione dei fondi alla realizzazione delle varie opere mi sembra si indichi la cifra di 90 miliardi.

Il Senato ha elevato questa percentuale all'11 per cento, equivalente a 137 miliardi e mezzo. Io non vorrei che tutto questo fosse detto a caso, e che l'aumento proposto dal Senato fosse giustificato da uno studio sulle effettive necessità di miglioramento dell'ambiente di lavoro. Bisognerebbe saperlo prima di decidere se si deve passare dalla percentuale del 6-7 per cento ai 137 miliardi proposti dal Senato.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La questione è in questi termini. Era intervenuto un accordo fra Governo e sindacati ai tempi della cosiddetta « piattaforma », circa un anno fa, che prevedeva la riserva del 10 per cento per questi investimenti. Noi al CIPE avevamo sottoposto la misura del 10 per cento su 1.250 miliardi, cioè 125 miliardi. Poi, quando si è raggiunto l'accordo con le organizzazioni sindacali, per nostra colpa (diciamo per mancanza di attenzione da parte del Ministero dei trasporti), si è stabilita una percentuale del 10 per cento sui complessivi 2.000 miliardi. Vi sono stati quindi successivi contatti con le organizza-

zioni sindacali, che si sono rese conto che 200 miliardi erano troppi, e così al Senato il Governo ha proposto il passaggio dal 7 all'11 per cento sulla parte di investimenti destinata agli impianti fissi in modo da fronteggiare le esigenze che le organizzazioni sindacali avevano sottolineato. Non potrei dire che questo sia frutto di una logica o di una valutazione scientifica del problema: ma siamo uomini di mondo, nel senso che facciamo tutti politica e sappiamo che quando si realizza un accordo con i sindacati, sia pure con certi equivoci, si ha il dovere di rispettarlo. Abbiamo prospettato queste cose al Senato con la massima sincerità e schiettezza e con altrettanta schiettezza le ripetiamo alla Camera dei deputati.

LOMBARDI GIOVANNI. All'articolo 6 si fa menzione della famosa riserva del 40 per cento contenuta nella legge n. 853 del 1971. Mi interessa conoscere, in base alla legge precedente recante lo stanziamento di 400 miliardi, come si sia deciso questo livello del 40 per cento, perché è una riserva che, sul piano generale, può essere accettata a titolo di pura indicazione, ma che sarebbe difficile accettare come obbligatoria dal momento che esiste un insieme di problemi relativi ad una unica azienda per tutto il territorio nazionale, la cui soluzione potrebbe richiedere una percentuale anche superiore al 60 per cento.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vi sono interventi che si possono realizzare indifferentemente nel nord o nel sud del paese. Nel caso specifico abbiamo deciso di costruire le tre officine tutte nel sud.

LOMBARDI GIOVANNI. Mi interessa conoscere, come esperienza del passato, un'altra notizia in ordine al secondo comma dell'articolo 6, che riserva almeno il 42 per cento delle forniture agli stabilimenti del Mezzogiorno e delle isole. Vorrei sapere, circa l'andamento delle forniture effettuate nel sud, se tutto procede in modo che l'azienda sia servita a tempo opportuno.

All'articolo 7 si accenna poi al decreto-legge del 2 agosto 1929, n. 2150, sulle ferrovie in concessione. Al riguardo desidererei un chiarimento circa l'effettiva necessità di un siffatto riferimento ad una legge che riguarda competenze che ricadono nell'ambito delle ferrovie in concessione.

Ho anche notato l'aggiunta introdotta dal Senato al secondo comma dell'articolo 7, che ovvia ad una dimenticanza del testo governa-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

tivo, e che all'articolo 8 si è ravvisata l'opportunità di superare le difficoltà rappresentate dalle variazioni dei prezzi. Ma mi pare strano che al secondo comma dell'articolo 8 si rinvii per analogia, in materia di determinazioni percentuali, alle norme sugli appalti delle altre amministrazioni dello Stato. La parola « analogia » non è tecnicamente accettabile e, poiché non presenterò emendamenti, vorrei almeno sottolineare l'esigenza che siffatta espressione non sia più impiegata.

Sull'articolo 9, a proposito dell'intervento del sindaco, ho preso atto del parere della I Commissione. Si tratta di un parere condizionato o di una osservazione?

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Di una osservazione.

LOMBARDI GIOVANNI. Trattandosi di opere dello Stato, si deve utilizzare l'istituto del parere e non quello dell'autorizzazione perché, nel caso specifico, sappiamo tutti che cosa significhi subordinare ad una licenza del sindaco la realizzazione di costruzioni nell'ambito dei comprensori ferroviari.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma potrebbe trattarsi di costruire una cabina o un dormitorio.

LOMBARDI GIOVANNI. Inoltre nell'articolo 9 si dice che i progetti esecutivi sono trasmessi al sindaco « prima della loro formale adozione »; non so se si debbano distinguere due tempi, quello dell'adozione e quello dell'approvazione. A differenza di quanto previsto nella legge urbanistica, qui non si pone in essere infatti un atto complesso risultante dall'adozione del piano regolatore da parte del comune e dall'approvazione da parte della regione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si tratta di una imprecisione terminologica.

LOMBARDI GIOVANNI. L'articolo 12 riguarda la modifica della competenza a procedere alla variazione generale delle tariffe, che l'articolo unico della legge n. 1456 del 1948 attribuiva al Capo dello Stato. Accetto la modificazione proposta, soprattutto per ciò che concerne l'introduzione del limite del 10 per cento perché era tempo che si finisse di attendere variazioni anche del 30 per cento per procedere alle necessarie revisioni, con il risultato di far levitare i costi, che si ri-

flettono su chi deve utilizzare il servizio. Sarebbe opportuno seguire i sistemi ferroviari europei, dove gli aumenti delle tariffe avvengono per breve periodo e per basse percentuali. Questa norma consente di farlo, ed io sono favorevole. Colgo l'occasione per una riflessione: sarebbe opportuno che l'autonomia di gestione e finanziaria dell'azienda di Stato acquistasse connotati precisi, anche perché la CEE ci dà esempi con i suoi regolamenti e con la legislazione degli altri Stati ad essa appartenenti.

Noi siamo ancora in presenza di un'azienda che è veramente burocratica nella sua struttura. Questo è un altro motivo per cui la politica dei trasporti nel nostro paese non si può attuare. È opportuno cominciare a riflettere su questo problema anche perché, nel passato, vi sono stati dei tentativi, di cui l'ultimo fu quello della « commissione Nenni », che non hanno avuto successo. È quindi opportuno riprendere questo discorso perché, secondo le previsioni relative al 1975, arriveremo a questo risultato: l'azienda ferroviaria dello Stato avrà uscite complessive per 2.500 miliardi, mentre le entrate effettive (prodotto del traffico ed altri fattori) ammonteranno a 870 miliardi. Ciò significa la necessità di una copertura, da parte del Ministero del tesoro — compresa la voce propria del disavanzo di esercizio di 750 miliardi — di ben 1.530 miliardi. Bisogna anche tenere presente che oggi il cittadino italiano, non l'utente, paga allo Stato, in media, trentamila lire di tasse.

Dal punto di vista del personale, poi, abbiamo una situazione anomala. So che il ministro Preti ha cercato di resistere alle richieste di aumento del personale di 15-16 mila unità entro il 1975, avanzate dai sindacati. Ma io vorrei far notare che, per esempio, la Francia ha 8 agenti per chilometro, mentre in Italia ve ne sono 13. Basterebbe questo dato per capire l'enorme costo che il nostro paese deve sopportare per questa voce. Non voglio avanzare alcuna critica al personale delle ferrovie che, per altro, può vantare un'ottima tradizione: ma vorrei sapere se la organizzazione futura delle ferrovie potrà essere tale da trasformare l'azienda in un esercizio industriale e commerciale. Ho voluto svolgere queste considerazioni perché l'occasione di uno stanziamento di duemila miliardi può giustificare anche queste richieste.

BAGHINO. La previsione di uno stanziamento di duemila miliardi a favore delle ferrovie dello Stato ha fatto sorgere in noi un

sentimento di soddisfazione perché, da tempo, venivano avanzate solo proposte di finanziamento per la realizzazione di autostrade. Il nostro compiacimento, però, è venuto subito meno di fronte allo stanziamento di altri miliardi per la costruzione di nuove arterie, fatto che ci preoccupa.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non vi è stato alcun ulteriore stanziamento in tale settore.

GUERRINI. Si tratta di una previsione per il completamento di autostrade già iniziate e programmate: queste opere debbono essere ultimate, così come debbono esserlo le opere ferroviarie.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non bisogna confondere un testo legislativo con un piano che potrà essere realizzato quando il Parlamento lo riterrà opportuno, nei limiti delle disponibilità finanziarie.

BAGHINO. Con questa previsione abbiamo già suddiviso in due parti (con una legge che attiene soltanto alla prima parte) un provvedimento che prevedeva uno stanziamento di 4 mila miliardi. Abbiamo cioè effettuato una previsione in due tempi. Allo stato attuale, però, prendiamo in considerazione solo un tempo: cioè, seguendo la logica di anticipare determinate soluzioni, e osservando nel contempo che il provvedimento relativo non è ancora stato elaborato, noi abbiamo determinato una accentuazione costante delle realizzazioni autostradali ed un aggravamento della situazione (penso che possiamo usare questo termine) nel settore dei trasporti ferroviari. Ho colto nella relazione presentata al Senato e nelle dichiarazioni del ministro il riconoscimento della insufficienza dello stanziamento in oggetto. Se così è, e se il nostro paese non è in grado di aumentare questo sforzo, allora occorrerebbe prevedere una serie di interventi a favore dei settori che sono in ritardo (ad esempio, quello ferroviario). Cioè, la spesa dei 2 mila miliardi come dovrebbe essere suddivisa? A nostro avviso, le linee ferroviarie che nel passato non hanno goduto di particolare considerazione dovrebbero invece essere ora favorite. In sostanza, la ripartizione dello stanziamento deve essere effettuata con attenzione particolare. Ad esempio, a nostro parere questo criterio non è stato seguito in Sardegna. Al Senato, nel respingere un or-

dine del giorno presentato dal senatore Endrich, il ministro nelle sue dichiarazioni non ha minimamente preso in considerazione il fatto che la media di percorrenza della linea Olbia-Cagliari (287 chilometri) è di cinque ore perché, evidentemente, non vi sono attrezzature che permettano di effettuare un collegamento più rapido tra i due centri. Anche alcune linee trasversali vengono trascurate, pur fissando l'articolo 1 (per altro traendoli dal programma del CIPE) tutti i motivi che hanno indotto il Governo allo stanziamento di 2 mila miliardi, e cioè: adeguamento delle strutture portanti; organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali; necessaria ristrutturazione del settore mercantile; adeguamento delle strutture interessate al traffico internazionale; riclassamento delle linee complementari, e così via. Questa disposizione, però, ci induce a pensare che, essendo stati tratti questi punti dal programma del CIPE, essi non siano altro che le diverse parti in cui si articolerà il piano poliennale che dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 1976. Di queste, quali verranno realizzate con lo stanziamento previsto di 2 mila miliardi?

Ho preso nota della esposizione che il ministro ha fatto circa la destinazione dei 1.250 miliardi per gli impianti fissi, su richiesta di alcuni colleghi. A parte che, facendo le varie somme, non mi pare che i conti quadrino completamente, non mi sembra che venga considerato in questo quadro il problema che era stato affrontato dal Senato nel precedente testo del disegno di legge: quello cioè attinente ai collegamenti con i porti, problema che è stato giustamente esteso dall'onorevole Giovanni Lombardi al collegamento con gli aeroporti. Questo problema, ripeto, non è stato minimamente previsto. Eppure, per quanto riguarda il collegamento con i porti e con gli aeroporti, noi ci troviamo ad affrontare problemi notevoli. Sappiamo quanto grave e pesante sia l'intasamento, il flusso e il deflusso non celere delle merci che arrivano ai nostri porti...

CIACCI. Delle armi!

BAGHINO. Certamente, anche di queste: il *lapsus* in cui stavo testé incorrendo può essere utile a ricordare che purtroppo attraverso i nostri porti si svolge un traffico di armi che può interessare la polizia, anche se qualche vicequestore viene poi scagionato, pur avendo ceduto...

CARRI. Ecco un'altra rivelazione...

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, la prego di non raccogliere le interruzioni e di attenersi al tema in discussione.

**BAGHINO.** Per quanto riguarda i porti, il ministro ci dirà, spero, nella sua replica quali saranno gli interventi. Dobbiamo poi anche verificare se vi è davvero la volontà, che pure è stata manifestata, dai vari Ministeri di raggiungere una certa unitarietà di intervento nel settore dei trasporti, in modo da creare quell'unico Ministero dei trasporti che possa provvedere al coordinamento dei vari settori e delle varie attività, e consentire quindi provvedimenti che non risultino parziali.

Tutti hanno rilevato l'importanza del servizio su rotaia, che risponde ad un'esigenza che va facendosi sempre più pressante, a seguito della crisi energetica, e quindi dell'aumento dei costi del petrolio e della benzina. Però mi è sembrato che sul tema del trasporto su rotaia lo stesso ministro non sia troppo ottimista, almeno in base a quanto gli ho sentito dire l'altro giorno presso le Commissioni IX e X riunite: è stata fatta una previsione assolutamente negativa, se ricordo bene, in rapporto alle cifre specifiche e in relazione alle possibilità di trasporto merci che hanno gli altri Stati europei. Mi è anche sembrato di comprendere che non vi potrà assolutamente essere un aumento dell'attività di trasporto delle merci su rotaia...

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** In quella sede ho detto che le ferrovie italiane trasportano meno di un terzo delle merci che trasportano gli altri principali Stati europei, quelli che hanno una popolazione più o meno uguale alla nostra. Noi raggiungiamo i 18 miliardi di tonnellate-chilometro, mentre questi altri paesi sono a circa 70 miliardi di tonnellate-chilometro. Ciò non significa che non sia nostro proposito aumentare la potenzialità del nostro trasporto merci. Naturalmente, onorevole Baghino, quando si parte da 18 miliardi di tonnellate-chilometro, bene che vada, si potrà arrivare a 22 miliardi di tonnellate-chilometro, dal momento che vi sono tanti altri problemi da risolvere. Ho accennato a questa cifra per una ragione di serietà: se infatti venissi a garantire che con 2 mila miliardi potremo arrivare a trasportare il doppio delle merci che trasportiamo oggi, mi mostrerei poco serio, e paleserei di ignorare le condizioni e le potenzialità del sistema ferroviario italiano. Bisogna poi tener anche conto del fatto che

altri paesi hanno costruito e speso almeno per un secolo più del nostro, e che quindi noi non possiamo, nel giro di cinque anni, colmare un vuoto che in questo settore è enorme.

Viceversa, per quanto attiene al trasporto viaggiatori, quasi raggiungiamo i tre principali Stati dell'Europa occidentale. E certo lei, onorevole Baghino, non mi verrà a proporre di lasciare i viaggiatori a piedi, per incrementare il trasporto delle merci! Io penso sia un segno di buonsenso considerare le situazioni nell'ambito delle possibilità di cui disponiamo.

**BAGHINO.** Nella sua risposta, onorevole ministro, vi è la prova che questi 2 mila miliardi costituiscono un intervento urgente e straordinario non attinente ad un piano organico. Io però non avevo chiesto che con i 2 mila miliardi si risolvesse il problema del trasporto delle merci. Vorrei invece sapere quali sono le prospettive — in base agli studi fatti e alle possibilità esistenti — per la soluzione di tale problema, e qual è il fabbisogno di denaro occorrente a tal fine. Se infatti non si può risolvere il problema del trasporto merci, favoriamo l'incremento del trasporto stradale, o almeno non trascuriamolo: anche se ci rendiamo conto che non è possibile oltrepassare certi traguardi, qualunque sia l'entità dello sforzo finanziario destinato a questo scopo. Se noi pensiamo invece di poter raggiungere, circa l'incremento dei trasporti merci su rotaia, dei traguardi per lo meno piuttosto vicini alle richieste esistenti nel settore (e quindi alla soluzione degli attuali problemi relativi al fermo in scalo dei vagoni merci, alla mancanza di carri ferroviari, al rifiuto dell'accettazione delle merci, eccetera), ma di non poterlo fare solo con questi 2 mila miliardi, possiamo avanzare la ipotesi di ulteriori stanziamenti. Io infatti penso che sarebbe meglio stendere un piano di investimenti per altri miliardi, al fine di risolvere questo problema, anziché conferire carattere di priorità ad altri investimenti, anch'essi per miliardi di lire, sia pure al fine di completare la rete autostradale: e di queste cose bisogna discutere, altrimenti non faremo mai nulla di buono.

Il problema di queste priorità, di queste necessità scaturisce anche dal fatto che il ministro ha cambiato il programma inserendovi qualche linea secondo le richieste che sono state avanzate al Senato, richieste notevolissime, tanto che si può affermare che è stata avanzata un'istanza da parte di ciascuna regione. Perché questa frammentarietà?

Perché evidentemente manca un piano organico, ed allora ciascuno fa pressioni durante la discussione, riuscendo ad ottenere qualche cosa soltanto se appartiene alla maggioranza o se ha una particolare capacità di pressione per determinate situazioni personali o contingenti.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Baghino, non facciamo le ferrovie come si facevano 80 anni fa, cioè per far piacere a qualche deputato locale. Non dica queste cose. La nostra amministrazione sarà piena di difetti, ma queste cose non si fanno; si cerca di realizzare opere serie e urgenti. Quando ho elencato le principali opere che abbiamo in programma, non credo di avere accennato ad alcunché che possa avere la natura di provvedimento clientelare. Tra l'altro, non dimentichi che i sindacati stanno con lo schioppo puntato contro il Governo e non mancherebbero di rilevare subito ogni manchevolezza! In questo senso la vigilanza dei sindacati può essere utile. Creda, onorevole Baghino, alla nostra serietà e alla nostra buona fede.

BAGHINO. Se questa serietà fosse stata permanente sino ad oggi, molte situazioni di disagio e di ingiustizia non esisterebbero. Invece gli uomini che sono stati o sono nella maggioranza sono uomini che subiscono pressioni, influenze, demagogie, partitocrazie, altrimenti non avremmo motivi di critica. Posso dire che lei, signor ministro, ha intenzione di cambiare politica da oggi in poi, e ne sarei felicissimo...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io difendo anche i miei predecessori, perché non mi sembra che all'amministrazione dei trasporti, per quanto riguarda le ferrovie, si possa rimproverare di avere fatto opere inutili; avrà fatto poco, perché non aveva denaro.

BAGHINO. Non può avere scelto il nord invece della Puglia? Non può aver trascurato di fare quello che sarebbe stato indispensabile per la linea ferroviaria Messina-Catania?

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non vorrei che lei, onorevole Baghino, facesse discorsi troppo generici. L'unica opera che è stata criticata da qualche parte è la « direttissima » Roma-Firenze, della quale però abbiamo anche spiegato la fonda-

mentale importanza. Ad ogni modo, poiché è stata l'unica opera che è stata da qualche parte criticata, l'abbiamo addirittura esclusa dal piano dei 2 mila miliardi. E io la sfido a provarmi, onorevole Baghino, che tra le opere alle quali abbiamo accennato l'onorevole Masciadri ed io ve ne sian una che non sia utile.

BAGHINO. Le potrei parlare delle linee della Sardegna, oppure dell'enorme ritardo della Genova-Ventimiglia.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se il 33 per cento del traffico italiano avviene sulla linea Milano-Reggio Calabria, se ne deve tener conto. Su questa linea vi sono almeno 20 capoluoghi di provincia ed alcune delle più grandi città italiane; questo spiega perché ci dobbiamo occupare del problema, altrimenti i trasporti si fermano. In Sardegna, con tutta la deferenza che ho per questa regione, sui treni non ci va nessuno, o per lo meno ci va poca gente.

CARRI. Per forza, non ci sono treni!

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il fatto è che in certi momenti bisogna fare determinate scelte; poiché si tratta di provvedimenti urgenti, cerchiamo di realizzarli dove è indispensabile.

BAGHINO. Se per la Sardegna occorrono più di duemila miliardi, naturalmente si accantona il problema; ma intanto occorrerà sempre più denaro a causa dell'aumento dei costi.

Quanto alla linea Cuneo-Ventimiglia, non è possibile portarla almeno allo stato di studio? Ella sa, onorevole ministro, quale importanza abbia questa linea per la zona e quali giri viziosi occorra fare attualmente per realizzare un collegamento.

Ecco perché affermo che il progetto di utilizzazione dei due mila miliardi è privo di qualsiasi organicità.

Vorrei passare ora ad alcuni problemi di fondo. Vi sono, sì, le affermazioni contenute nell'articolo 1, ma ne vedremo l'entità effettiva, concreta, in fase di attuazione. Ad esempio, per i « pendolari » si prevede di aumentare la velocità del trasporto ed il numero dei convogli. Io non vorrei però che ci preoccupassimo solo dei « pendolari » di Torino e Milano, come mi sembra di aver visto in questo programma.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In un provvedimento pendente davanti al Parlamento abbiamo stanziato 110 miliardi per i « pendolari » di Napoli, o meglio per le ferrovie circumnapoletane, le quali non rientrano in questo piano perché non sono ferrovie dello Stato.

BAGHINO. Ella ha citato varie linee e ha compreso in uno stanziamento di 80 miliardi il raddoppio della linea Roma-Trastevere che, come ha sostenuto, servirebbe per i « pendolari ». Oltre a ciò, vi sono delle strozzature ai valichi di confine che non sono state prese in considerazione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho parlato delle linee Udine-Pontebba e Torino-Modane.

POLI. Le linee sono tre: Torino-Modane, Udine-Tarvisio e Genova-Ventimiglia.

BAGHINO. Dopo queste frammentarie osservazioni, dovute anche alle, per altro gradite, interruzioni dell'onorevole ministro, desidero rilevare che in questo provvedimento, che riguarda in modo specifico le ferrovie, non abbiamo previsto un problema che certamente sussiste, ed è quello del collegamento con le isole, cioè il collegamento via acqua che è a carico delle ferrovie dello Stato. Al riguardo vi sono altri provvedimenti ed altre soluzioni che il ministro vorrà cortesemente indicare.

Pur facendo queste critiche al provvedimento, che riteniamo non organico ed insufficiente — ciò deve essere detto con chiarezza — non intendiamo per altro intralciarlo. A parte il fatto che ci riserviamo di presentare emendamenti e ordini del giorno, desidero fare due osservazioni sugli articoli 12 e 13 del disegno di legge. Vorrei sapere che cosa hanno a che vedere questi due articoli con il piano poliennale, con il piano di spesa di 2.000 miliardi per l'ammodernamento delle ferrovie. Infatti l'articolo 12 concerne le tariffe e, attraverso questo articolo appiccicato in una legge di altra natura, si intendono correggere le disposizioni che ci consentono di pervenire al ritocco delle tariffe. Mi pare che non sia corretto appiccicare una norma siffatta ad un provvedimento che concerne soltanto spese di investimento.

Facendo riferimento, poi, all'articolo 13 desidero rilevare che in passato vi erano pochi ministeri, mentre ora ve ne sono troppi. Con la legge 30 gennaio 1963, n. 141, se non

erro, l'aviazione civile fu distaccata dall'aviazione militare, perché aveva assunto una propria importanza. Con questa legge si arrivò a questa nuova strutturazione e da quel momento lo sviluppo dell'aviazione civile è stato costante. Se noi dovessimo pensare veramente ad avere il Ministero delle comunicazioni o dei trasporti...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si chiamava Ministero delle comunicazioni.

BAGHINO. Non mi interessa il passato e la denominazione, perché di comunicazioni si parla oggi e da più parti. Mi interessa che cosa può rappresentare questo Ministero, che chiamo semplicemente « dei trasporti ». Se arriveremo a mutarne la denominazione, secondo quanto proposto dal Governo, allora veramente il Ministero sarà messo nelle condizioni di interessarsi interamente di tutti i trasporti. Ma cancellare da una denominazione così precisa un settore che sta acquistando sempre più importanza e che deve essere guardato con particolare attenzione sia per i passeggeri sia per le merci, come minimo questo fa pensare che si voglia ridimensionare il settore dell'aviazione civile, direi quasi sottometerlo e non si sente, invece, la necessità di potenziarlo.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma se vi è una legge che stanziava 220 miliardi per gli aeroporti !

BAGHINO. Comunque, io sostengo che non si ha sufficiente comprensione dell'importanza dell'aviazione civile; altrimenti non si capirebbe perché si vuole mutilare l'attuale denominazione del Ministero. Non esiste alcuna spiegazione di tale proposta, anche perché non è che si voglia attirare nell'ambito del Ministero dei trasporti un qualsiasi altro mezzo di trasporto via terra, via aria e via acqua. In questo caso, il fine da realizzare avrebbe dovuto essere quello di raggruppare tutte le attuali competenze in materia di trasporto, eliminando, quindi, nella denominazione del Dicastero, qualsiasi particolare riferimento a questo o quel settore. Quando però questo fine non viene raggiunto, è chiaro che non ha alcuna spiegazione logica cancellare, appunto, il riferimento ad un settore che, invece, sta assumendo sempre maggiore importanza.

Insisto su questo punto perché, quando si dovrà giungere all'impostazione del piano

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

poliennale e saremo arrivati al 31 dicembre 1976, dovremmo dimostrare che vogliamo veramente estendere il nostro interessamento a tutto il settore dei trasporti, a tutti i mezzi di trasporto. Altrimenti, anche in quel caso, cioè ove potessimo dire che il piano è organico perché attinente al settore delle ferrovie dello Stato, in realtà esso non avrà alcuna organicità se non sarà fatto in funzione e in rapporto di interdipendenza con tutti gli altri settori e attività attinenti ai trasporti.

Per ultimo, e concludo, il gruppo del MSI-destra nazionale preannuncia fin da ora la presentazione di ordini del giorno proprio per non gravare questo disegno di legge con eccessive richieste di modificazioni; gli emendamenti che presenteremo saranno quelli che riteniamo indispensabili e che partono da una impostazione diversa, che vorremmo fosse accettata dalla maggioranza. Gli ordini del giorno indicheranno alcuni problemi specifici, e ci auguriamo che possano venire accolti dal Governo perché possano costituire, almeno, un buon indice di riferimento per quella organicità che attualmente manca al provvedimento.

KORACH. Onorevole presidente, desidero prima di tutto precisare che la richiesta partita dal gruppo comunista perché le sedute su questo provvedimento fossero pubbliche non è nata dalla volontà di ritardare l'iter del provvedimento o di mettere in atto una manovra ostruzionista, ma dalla valutazione che, nel momento in cui il Parlamento sta discutendo il « pacchetto » dei decreti, con cui si chiedono al paese dei sacrifici e viene esercitata una pesante pressione sul paese con la stretta creditizia che ha innegabilmente degli effetti pesanti sull'occupazione e sui livelli di vita, non si possa considerare questo particolare impegno (2 mila miliardi contro i 3 mila previsti dai decreti) una semplice coincidenza di calendario parlamentare. Questo disegno di legge dovrebbe rappresentare un modesto (a nostro avviso modestissimo) indice (il provvedimento dovrebbe essere ulteriormente modificato rispetto al testo approvato dal Senato e il Governo dovrebbe assumere altri impegni) di cambiamento di indirizzi, di una politica diversa nel modo di governare.

Gli inizi sono stati abbastanza deludenti, sia nella relazione che i ministri dei trasporti e dei lavori pubblici hanno tenuto alcuni giorni fa sul problema delle idrovie, sia nella presentazione di questo provvedimento (chiedo scusa al relatore, onorevole Masciadri).

Quello che il paese chiede non è semplicemente di sapere quanto spenderemo, bensì di conoscere il programma di sviluppo e quale politica economica verrà seguita. Non possiamo limitarci ad una richiesta di sacrifici, senza offrire serie prospettive di cambiamento. E un primo cambiamento risiede proprio nel modo stesso di discutere e di fare le leggi. Il ministro si è lasciato provocare da quanto detto dall'onorevole Baghino, ma al di là delle accuse, che riguardano sempre gli assenti e non i presenti, occorre considerare la politica clientelare che per anni abbiamo portato avanti con un tipo di finanziamento che ha lasciato al Governo la più larga discrezionalità nella spesa pubblica. Quando si vara una legge di puro finanziamento come questa, si lascia al Governo questa facoltà discrezionale, che costituisce il pilastro di una politica che tende inevitabilmente, e non soltanto per il modo settoriale con cui la spesa viene riguardata, a non affrontare e risolvere i problemi. Essa si limita soltanto a fare la somma delle domande arretrate e, nella migliore delle ipotesi, a fare una distribuzione a pioggia con una certa equità territoriale, magari anche rispettando quel famoso 40 per cento di investimenti da destinare al Mezzogiorno, ma senza affrontare i nodi nel loro complesso e neanche nei singoli settori.

Di qui il nostro contributo per uscire dalla genericità e perché questa politica venga inquadrata in quella più generale dei trasporti, che, fino a questo momento, è rimasta alle affermazioni di buona volontà, che non hanno trovato alcun riscontro sia nella relazione che accompagna questo provvedimento sia nella relazione che il ministro ha fatto pochi giorni fa in sede di Commissioni riunite IX e X sui provvedimenti concernenti le idrovie.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo scusa...

KORACH. No, onorevole ministro; aspetti il suo turno, poi replicherà. Siamo qui per fare un dibattito secondo le norme del regolamento e della prassi parlamentare. Ognuno dirà quello che vuole dire, giudicherà poi il paese chi ha ragione e chi ha torto.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Rinuncio alla interruzione!

KORACH. Anche noi siamo d'accordo sul fatto che, come in tutti gli altri paesi europei, bisogna superare le divisioni di competenze fra i Ministeri e credo che su questo sarà

d'accordo anche lei, signor ministro. Ma la questione delle divisioni di competenza è un elemento che va di pari passo con la genericità dell'impegno di spesa ed è proprio questo che impedisce una visione più precisa dei problemi ed impedisce di costringere il Governo ad eseguire le decisioni del Parlamento.

All'interno dei vari settori, quel tipo di spesa — che non voglio definire clientelare, ma che certo non aderisce a scelte precise — tende ad una distribuzione che non risolve alcun problema proprio perché cerca di accontentare tutte le spinte settoriali; in questo modo non si fa né una politica dei trasporti, né una « politica » *tout court*.

Non possiamo accontentarci di risolvere i problemi del settore delle ferrovie sperando che per il resto provveda qualche santo. Il servizio dei trasporti ha alcune particolarità che lo distinguono da ogni altro servizio, pur se egualmente indispensabile nella vita sociale. La mancanza del servizio sanitario nazionale viene sofferta dal paese e lo stesso si può dire della non efficienza del servizio scolastico. Ma pure questi servizi, quando mancano, non paralizzano lo sviluppo economico del paese. Quando non ci sono i trasporti, o sono carenti, si arresta il livello dello sviluppo economico. Se i nostri porti e i nostri valichi non consentono il passaggio di un certo quantitativo di merci all'importazione e all'esportazione corrispondenti ad un certo livello di sviluppo, questo non potrà essere raggiunto.

Il settore dei trasporti ha quindi caratteristiche che non possiamo ignorare. Bisogna cominciare a chiedersi quale sarà la domanda di trasporto nel prossimo futuro. Circa il passato ventennio, e mi riferisco a dati pubblicati in un ottimo opuscolo di parte democristiana, si è registrato un aumento del reddito del 188 per cento, pari al 5 per cento annuo; si è avuto un aumento della produzione del 288 per cento, pari al 6 per cento annuo; un aumento della domanda dei trasporti individuali del 349 per cento, pari al 6,5 per cento annuo; un aumento della domanda « tonnellata-chilometro » del 278 per cento, pari al 6 per cento annuo.

Che cosa possiamo concludere? Non è difficile proiettare questi dati nell'avvenire. Se noi puntiamo (sembra che nessuno lo abbia detto, ma tutti i sacri testi della programmazione ne hanno sempre parlato) al tasso di incremento del 5 per cento, ciò vuol dire che, inevitabilmente, per il prossimo quinquennio dovremo investire per il trasporto di

merci e di persone fondi tali da garantire un aumento globale della domanda di trasporto pari al 50 per cento.

L'altro aspetto del servizio dei trasporti, come elemento strutturale dello sviluppo economico, è la rigidità della sua domanda, non solo per quello che riguarda il fattore tempo, ma anche in termini spaziali. Possiamo mandare a scuola dei bambini in un quartiere diverso da quello nel quale risiedono, possiamo spostare gli ammalati da un ospedale comunale ad un altro, ma non possiamo spostare la domanda di trasporto, che deve corrispondere, territorialmente, allo sviluppo previsto dalla società. Pochi giorni fa il ministro affermava che le ferrovie potranno coprire solo il 10 per cento della domanda di trasporto e che quindi il resto dovrà essere coperto dalle idrovie; ma bisogna tenere presente che queste possono essere utilizzate solo nella valle padana, non anche nel resto del paese.

Vi è poi un altro aspetto particolare. Nella relazione fatta giorni or sono dal ministro dei lavori pubblici in sede di Commissioni riunite IX e X, ci siamo trovati di nuovo di fronte ad un *lapsus* di miliardi, il che suscita il dubbio che si voglia procedere con leggerezza; per esempio, a pagina 36 di questa relazione, si legge che, mediante l'esercizio delle vie di navigazione attualmente esistenti, per non parlare di quelle in progettazione, si consentirebbe — ove si potesse trasferire ad esse la maggior parte del traffico di superficie — una minore importazione di 5,6 tonnellate di greggio, con una economia nella bilancia dei pagamenti pari a 300 (e non a 200) miliardi. Ebbene 5,6 tonnellate di greggio corrispondono all'intero consumo nazionale di gasolio per autotrazione, il che importa una certa leggerezza nel considerare questi problemi.

Quello che voglio dire è che oggi non si può fare un discorso solo quantitativo; occorre anche tenere presente la dislocazione territoriale della domanda di trasporto. A questo proposito si ricorre insistentemente al rapporto fra sud e nord, per cui, in nome dei problemi del sud, si giustificano la « direttissima », le idrovie ed una scelta che nel primo articolo di questo provvedimento si riferisce alle direttrici fondamentali. In questo discorso dobbiamo tenere presente che, dato l'attuale tipo di insediamento industriale, vi è un traffico di mano d'opera verso il nord e un traffico di prodotti verso il sud. Il trasporto a lunga distanza non caratterizza in modo permanente i bisogni del paese, ma

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

nasce da un certo tipo di sviluppo. Se questo fosse organico, armonico per tutti i tipi di produzione (quindi con alti livelli di consumo), immediatamente diventerebbe prevalente il problema dei trasporti nel sud e perderebbe d'importanza — dal momento che non è pensabile uno sviluppo economico senza sviluppo dei traffici — lo sviluppo fino ad oggi attuato. Tutto il discorso relativo ai trasporti, infatti, non può non inserirsi in un più generale discorso sullo sviluppo economico e sulla sua localizzazione territoriale. Se andiamo ad esaminare la situazione di tale settore negli anni passati, tuttavia, possiamo notare come nel 1955 la spesa relativa rappresentava il 14 per cento del reddito nazionale lordo (sia pure tenuto conto delle inevitabili duplicazioni che si verificano nel calcolare tali percentuali), mentre nel 1969 essa era salita al 27 per cento e tutto lascia supporre che in questi ultimi anni sia arrivata al 30 per cento, anche se non disponiamo di dati precisi in merito. A Milano, ad esempio, negli anni sessanta, l'aumento della spesa per i trasporti è stato pari, per ogni cittadino, all'aumento del reddito medio della regione lombarda. Ciò vuol dire che una certa politica dei trasporti rende sproporzionati i costi del settore.

Perché vi è stato tale aumento? Prima di tutto per le distorsioni che si sono verificate nel settore, distorsioni che il ministro conosce bene. Se infatti confrontiamo le ferrovie italiane con quelle francesi o tedesche, vediamo ad esempio che il trasporto veloce, di massa, delle persone che si ha nei grandi centri del nord Europa non si riscontra nelle città italiane, che mancano anche delle strutture per il trasporto dei « pendolari », se si eccettuano i pochi chilometri della metropolitana milanese. L'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si è sempre rifiutata di occuparsi del trasporto di merci e del trasporto veloce delle persone, anche nelle grandi aree metropolitane. La prima causa di tale aumento di spesa è data, quindi, dalla distorsione nel tipo di trasporto, dalla discrasia che vi è tra i trasporti di merci per ferrovia e quelli per strada. Occorre quindi un profondo mutamento di indirizzo.

E non illudiamoci, onorevole ministro, che spostare 20 miliardi di tonnellate-chilometro da un settore all'altro dei trasporti non comporti alcun onere: si tratterà probabilmente di alcune decine di miliardi di maggiori o minori spese!

Abbiamo detto che spenderemo in cinque anni 300 miliardi, cioè 60 miliardi all'anno

(spese di raddoppio, di elettrificazione, di quadruplicazione, eccetera): ci rendiamo conto, allora, che il raddoppio di questa cifra corrisponde ad una percentuale dell'1-2 per mille rispetto all'aumento della spesa che comunque nel settore dovranno sostenere lo Stato e gli enti locali? Forse questa è la prima occasione che abbiamo di parlare di questo argomento; tuttavia l'unica alternativa possibile sarebbe quella di bloccare lo sviluppo economico.

Nel quadro dei trasporti le priorità sono chiarissime, eppure non emergono nemmeno da questo provvedimento. In primo luogo esse riguardano il tipo di sviluppo territoriale dal punto di vista soprattutto delle necessità interne; ci troviamo invece di fronte al duplicato di una scelta precisa per quanto riguarda la validità dei trasporti su alcune linee prioritarie; vedasi i miliardi destinati non alle ferrovie ma all'autostrada Milano-Bologna.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. A me tutto questo non risulta.

KORACH. A parte la realtà del fatto, che è ben noto, esso esula dalla possibilità di controllo del Parlamento perché riguarda l'industria di Stato.

Noi riteniamo quindi che la scelta generale debba riguardare tutti i trasporti, con una diversa distribuzione territoriale, perché non si tratta soltanto di creare affluenti alla rete che deve rimanere principale, ma di creare altre reti che investano, non le solite zone di sviluppo, bensì zone che sono prive di adeguate forme di comunicazione.

Non si deve portare il canale a Milano, non serve per i bisogni della città; il fatto è che per quella città passano tutti i mezzi di trasporto che servono non a Milano, ma all'intera Lombardia e questo discorso vale anche per altre regioni. La soluzione per Milano non è il canale, ma la elettrificazione della linea di Cremona.

A questo mi riferisco quando parlo di una scelta diversa, e della priorità nella distribuzione territoriale, per quanto riguarda soprattutto le ferrovie, che rappresentano un mezzo di comunicazione di interesse primario.

Molti altri discorsi si potrebbero fare: quello dei cantieri, per esempio, che purtroppo in questa legislatura non potremo più realizzare, essendo già scadute le leggi di finanziamento e, infine, quello del coordinamento tra i trasporti stessi, coordinamento oggi del

tutto inesistente, cui lo Stato ha rinunciato, lasciando che vi provveda l'iniziativa privata.

Il piano dei 4 mila miliardi non era quindi congruente con lo sviluppo dei trasporti sul piano nazionale perché, non prevedendo le percentuali ad interesse composto — un po' più per le persone, un po' meno per i mezzi — tale importo è la metà di quanto sarebbe necessario, non per portare l'equilibrio nel sistema dei trasporti, ma per mantenere in vita le attuali strutture.

Altra domanda: la spesa prevista era idonea al raggiungimento degli obiettivi? La risposta non può essere che negativa. Basta guardare il piano per vedere, ad esempio, come la revisione del materiale potrebbe condurre alla concentrazione della spesa su di un solo settore, puntando unicamente sulle linee direttissime, mentre per le altre si rimarrebbe al punto di partenza. Sono chiarissimi i dubbi in merito anche in seno allo stesso consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, dove appare chiaro che il tamponare della linea Firenze-Bologna consentirà un ben scarso aumento di traffico sull'altra linea.

Quindi il piano è insufficiente all'origine in rapporto allo sviluppo nazionale, ed anche per il modesto aumento previsto. Inoltre lo stralcio di esso, giustificato dalla necessità di adottare un provvedimento urgente, non serve ad aumentare il rendimento delle ferrovie dello Stato, ma soltanto ad impedirne il collasso; bisogna poi tener conto, con il piano 1975-1980, che, in due anni, si è avuto un aumento dei costi di almeno il 50 per cento.

Se poi consideriamo ciò che il ministro ha detto, e i dati in nostro possesso, ci accorgiamo che i 230 miliardi sono destinati alle opere già iniziate, mentre la totalità delle opere previste riguardava una somma di 400 miliardi, per cui in nessun modo si potrebbe riuscire a completare il numero degli investimenti da realizzare.

Inoltre, per le linee Ancona-Bari e Genova-Ventimiglia, non è stato previsto alcun raddoppio.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il raddoppio della linea Orte-Ancona dal punto di vista economico non sarebbe utile, in quanto si raddoppiano soltanto quei tratti su cui lo snellimento del traffico risulta di una qualche utilità. Se raddoppiassimo tutte le linee spenderemmo inutilmente forti somme.

KORACH. Possiamo anche dire, però, che la stazione di Savona è ormai quasi un rudere, inutilizzata da 10 anni, cioè da quando è stata costruita, perché manca il raddoppio definitivo della linea Genova-Ventimiglia.

Non voglio essere maligno: lei difende giustamente l'azienda, ma ho l'impressione che di questi episodi non ce ne siano pochi. Ancora oggi non è stato presentato il piano di spesa dei 400 miliardi. Non abbiamo mai avuto un quadro, non di semplici titoli, ma un quadro organico degli interventi e delle ragioni dei singoli interventi. E prendiamo quanto meno col beneficio del dubbio l'accenno che vi è in questo. Così, l'elettrificazione della Cremona-Ravenna e di altre linee secondarie, previste per alleggerire le linee principali, rimarrà nelle intenzioni. Senza contare la nostra convinzione che per la « direttissima », la cui spesa è prevista in oltre 300 miliardi, andremo molto al di là della spesa preventivata dal signor ministro.

Giudichiamo questo un piano insufficiente, ma non ci opporremo alla sua approvazione perché almeno esso costituisce un passo avanti nel cammino che si deve compiere. Riteniamo però necessario che con più chiarezza si definiscano le priorità in tutto il sistema dei trasporti, del Mezzogiorno in primo luogo, e che si affronti seriamente il problema, possibilmente affrontando la questione del materiale rotabile in modo diverso da quanto si è fatto finora, aumentando la spesa e attuando alcune scelte che diano un indirizzo preciso: siano rivolte, cioè, in particolare ai settori delle merci e dei « pendolari ». Ad esempio la quantità di materiale rotabile prevista nel piano corrisponde al 2,50 per cento dell'attuale parco, che è ormai quarantennale, insufficiente anche a rispondere alle esigenze base per mantenere l'attuale livello del parco stesso. Il numero dei locomotori che alla fine del piano avranno già 40 anni di servizio è molto superiore a quello di cui è previsto l'acquisto.

Chiediamo un aumento della spesa con una qualificazione precisa per due settori fondamentali, quelli dei « pendolari » e delle merci; una revisione del piano nel senso di non correr dietro a scelte non determinate dalla domanda, ma che corrispondano ad esigenze effettive cui l'azienda deve corrispondere. La « pontremolese », ad esempio, è rimasta scoperta in questo piano, mentre avrebbe costituito una valida alternativa a molto breve scadenza ai trasporti tra sud e nord e un miglioramento della capacità di portata e di orario.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei ha detto che in Italia avremo bisogno di una capacità di trasporto superiore all'attuale, che è di 60 miliardi di tonnellate-chilometro.

KORACH. Globalmente.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Forse non ha fatto i conti con esattezza, perché se le ferrovie trasportano oggi 18 miliardi di tonnellate l'anno, come pensa che in 5 anni vi possa essere un tale aumento?

KORACH. Parlo di tutto il sistema di trasporto: 18 miliardi per ferrovia, 22 miliardi per cabotaggio, 70 miliardi per strada. Calcolando l'interesse composto del 6 per cento su 120 miliardi per cinque anni, si hanno 60 miliardi.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei conferma le sue cifre, ma mi sembra che abbia un po' ecceduto. Le porterò i nostri calcoli per quanto riguarda questa materia. Avrei potuto parlare più diffusamente di questo argomento in sede di Commissioni riunite IX e X, in una scorsa seduta, se non fossi stato invitato a parlare delle idrovie anziché del piano generale dei trasporti.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle 15,30.

**La seduta, sospesa alle 12,50, è ripresa alle 15,30.**

GUERRINI. Sarebbe stato inutile, per la parte politica che rappresento, prendere la parola dopo la esauriente relazione svolta dall'onorevole Masciadri, che ha praticamente assunto il duplice ruolo di espositore, per conto della maggioranza, della relazione sul disegno di legge di cui ci occupiamo e anche di espositore del punto di vista del nostro gruppo, poiché è evidente che il suo intervento ha un po' accomunato le due posizioni.

Il mio breve intervento vuole essere quindi una puntualizzazione di alcune questioni che mi pare debbano trovare una loro conferma in questa circostanza, perché sono il fondamento stesso di quella che con termine moderno viene chiamata la « filosofia » di questo disegno di legge, e che mi trova del tutto consenziente. La relazione dell'onorevole Masciadri, molto puntuale e aggiornata, com-

pleta in un certo senso la relazione che ha accompagnato il disegno di legge presentato al Senato; ne è un complemento e soddisfa quindi alle esigenze di informazione, la più compiuta, e di analisi dei problemi che sottostanno a questo disegno di legge e che in parte trovano nel disegno stesso la loro soluzione.

I colleghi che nella scorsa legislatura erano membri di questa Commissione ricorderanno con piacere che facemmo una indagine conoscitiva incentrata in due direzioni. La prima riguardava i trasporti nelle aree metropolitane con evidente implicazione di tutti i problemi dei cosiddetti « pendolari », la seconda il problema dei trasporti nel meridione.

È motivo di compiacimento, almeno per me, il fatto che in questo disegno di legge i due temi, quello del meridione e quello delle aree metropolitane sotto il profilo del trasporto dei « pendolari », siano toccati con particolare evidenza. Tutto ciò dimostra che la Commissione era stata sensibile ai due temi, al di là della problematica generale in materia di trasporti, che più si presentavano all'attenzione del legislatore in questo particolare momento.

Nello sviluppo di quella indagine conoscitiva erano state formulate osservazioni da parte delle persone che erano venute ad esprimere il loro punto di vista; osservazioni che oggi, sia pure in modo limitato, data la limitatezza dello stanziamento, trovano rispondenza anche in questo disegno di legge.

Infatti questo provvedimento corrisponde alle indicazioni che a suo tempo la Commissione aveva dato, assegnando, cioè, al meridione circa il 42 per cento del complessivo stanziamento di 1.250 miliardi di lire per gli impegni fissati e affrontando in maniera abbastanza precisa anche il problema dei « pendolari », per i quali si assegnavano 80 miliardi di lire, più una quota-parte di altri 55 miliardi di lire stanziati sotto una voce diversa, ma che hanno una implicazione diretta con il movimento dei lavoratori da e per i centri di lavoro.

Credo sia giusto quello che è stato qui rilevato da più parti, per altro rilevato nella relazione svolta al Senato, e che del resto è implicito nelle parole stesse con cui l'onorevole Masciadri ha oggi esposto la situazione. Cioè, che lo stanziamento di 2.000 miliardi di lire si manifesta insufficiente soprattutto se si tiene conto del fatto che di questa cifra una parte è già destinata a completamento di opere iniziate con precedenti stanziamenti

in virtù di precedenti provvedimenti legislativi. Valga per tutti la grossa fetta di miliardi che verrà assorbita dalla « direttissima » Roma-Firenze. Inoltre, essendo i tempi tecnici per la elaborazione dei progetti, per i preventivi di spesa, e quindi per porre mano concretamente all'inizio delle opere di circa un anno e mezzo — così sostenne l'allora direttore generale delle ferrovie, ingegner Fien-ga, quando si discusse di questo punto in Commissione — è evidente che la svalutazione monetaria, la crescita dei prezzi e la destinazione ad altre opere già iniziate di parte degli stanziamenti previsti, diminuiranno ulteriormente questo complessivo stanziamento. Quindi, possiamo tutti concordare che a fronte delle enormi necessità delle ferrovie dello Stato e per ammodernamenti, e per nuovi impianti, e per materiale rotabile, lo stanziamento previsto non è sufficiente. È questo forse uno dei motivi per i quali al Senato la dizione « piano » fu cambiata più modestamente, ma in modo più aderente a quella che è la realtà in « programma di interventi straordinari ».

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ritengo sia meglio chiamare le cose con il loro vero nome.

GUERRINI. È evidente. È stato messo bene in rilievo, mi pare dall'onorevole Korach, nel corso del suo intervento di questa mattina, che in realtà con quei 2.000 miliardi di lire così decurtati già in partenza e decurtabili poi nell'avvenire per le necessità di elaborazione dei progetti e dei piani finanziari, noi affrontiamo probabilmente solo una parte dei temi che sono all'ordine del giorno e di cui ci ha dato notizia l'onorevole ministro nel suo intervento successivo.

Tuttavia mi pare di poter dire a sostegno di questo disegno di legge che esso è da approvare non solo perché si muove sulla base di giuste indicazioni del CIPE — che mi sembrano da condividere interamente per la chiarezza con cui sono state redatte e per la obiettiva analisi dei problemi che in materia di trasporti stanno di fronte al paese — ma anche perché, sceverando nel mare dei bisogni, ha cercato di ricondurre all'essenziale i singoli stanziamenti. Per la verità, se quanto il ministro ha dichiarato, in aggiunta alla relazione con cui è stato presentato il disegno di legge, sulla presumibile destinazione di questi fondi, si realizzerà almeno in larga misura, noi avremo una concentrazione di investimenti che invece di dare luogo a quel-

la « pioggia » di cui parlava l'onorevole Korach, potrà essere fruttuosamente indirizzata a completamento di alcune opere di importanza essenziale per i nostri trasporti ferroviari.

Per la verità, però, quando noi parliamo di trasporti ci accorgiamo subito che anche dopo aver dato un apprezzamento positivo sull'indirizzo di destinazione di questi fondi, abbiamo un largo settore completamente scoperto, per il quale sarebbero necessari altri fondi da stanziare con altri disegni di legge che siano più specificamente indirizzati a questi settori a cui facevo riferimento.

Il rapporto fra i porti ed i luoghi di destinazione delle merci è da sempre un capitolo aperto nella nostra Commissione e non ricordo di aver visto uno studio completo sull'argomento, che ponga in rilievo la necessità — che emerge dal fatto che il nostro è un paese che per via mare importa ed esporta quantità enormi di prodotti — di collegare i nostri porti con le zone industriali e con i luoghi di consumo fondamentali.

Mi pare anche che non sia stata fatta una analisi completa e uno sforzo finanziario per arrivare a definire il problema del collegamento degli aeroporti con le città; e vorrei chiarire — non avendolo fatto nel dibattito sul progetto di legge che stanziava otto miliardi, già destinati all'aeroporto di Firenze, per le infrastrutture del collegamento ferroviario tra Firenze e Pisa — che il mio pensiero non collima esattamente con quello di altri oratori, che hanno sostenuto essere stata questa una sottrazione di fondi all'aviazione civile per destinarli alle ferrovie. Ciò in quanto dobbiamo sempre esaminare il problema del trasporto aereo nella sua complessità. Non si può prescindere infatti da un collegamento rapido tra aeroporto e città; quindi, se è vero che vi è stata distrazione di fondi in senso tecnico-contabile, non vi è stata sul piano di natura politica, perché parlare di aeroporti senza parlare del collegamento con i grandi centri che essi devono servire, non ha molto senso.

Così si dica dei percorsi alternativi di cui in questo disegno di legge però già si inizia a parlare. Vi è un capitolo di spesa in cui si fa riferimento specificamente a percorsi alternativi anziché a un gigantismo dei percorsi già in atto. Ad esempio, la Treviso-Vicenza in alternativa alla Vicenza-Padova-Mestre-Treviso si tratta di un capitolo da approvare. Così pure la linea Ferrara-Ravenna-Rimini rispetto alla Ferrara-Bologna-Ri-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

mini-Ancona; la Trani-Mantova-Modena rispetto alla Venezia-Bologna. È previsto il raddoppio della Verona-Bologna, ma si afferma che in alternativa a questo percorso, per i trasporti notturni e di merci, sarebbe preferibile il potenziamento della Verona-Modena, che si porrebbe chiaramente come linea sussidiaria rispetto alla linea del Brennero da Verona a Bologna.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ritengo di dover fare una interruzione, anche se non molto pertinente in questo momento, perché in seguito la questione potrebbe sfuggirmi. Poiché lei ha parlato di linee alternative rispetto al potenziamento delle linee principali, vorrei sottolineare qualcosa che ho dimenticato di dire questa mattina, perché voi che siete uomini politici di rilievo possiate esercitare le opportune pressioni. Tenete presente che il raddoppio ormai imminente di metà della Firenze-Roma e il raddoppio vicino a Firenze della linea di Pontassieve per 20 chilometri e il raddoppio della Firenze-Prato, rischiano di dare un risultato infinitamente inferiore alle previsioni dal punto di vista delle comunicazioni se il comune, la provincia o la regione interessate non daranno l'assenso affinché si possa fare la linea Avezzano-Campo di Marte, rinviando la realizzazione della linea sotterranea, che costerebbe 100 miliardi di lire; altrimenti si creerebbe un collo di bottiglia nella città di Firenze e dovremmo sostenere una spesa di circa 400 miliardi con un utile di 100. Ho voluto dire questo perché quando si tratta di fare in modo che le grandi linee siano efficienti si deve stare attenti a non creare pericolose strozzature.

GUERRINI. Desidero trattenirmi su altri due punti: uno riguarda la gestione del servizio merci da parte delle ferrovie. Mi pare che il relatore, o uno degli intervenuti al Senato, abbia chiesto di destinare una maggiore quota dei prodotti del traffico all'ammmodernamento degli impianti ferroviari. È giusto, ma quando ho letto « prodotti del traffico » ho pensato subito al prodotto del servizio merci. Domando al ministro se sia soddisfatto del modo in cui le ferrovie hanno organizzato il servizio commerciale per l'acquisizione di clienti.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le ferrovie non devono cercare clienti, che sono già troppi perché si paga sempre di meno. Ho mandato via con cattive

parole il capo del servizio propaganda che mi proponeva, come in altri anni, di lanciare una campagna di propaganda a favore dell'utilizzo delle ferrovie. Ho detto che non posso gettar via 400-500 miliardi per questo quando oggi la richiesta è superiore al servizio che possiamo offrire. Naturalmente il servizio commerciale ha tante lacune, ma a questo mondo non si possono fare le cose perfette. Comunque, il problema in questo momento è un altro: abbiamo dovuto proibire — o almeno non accogliere — spedizioni fino a 100 chilometri partendo dal concetto che sono più economiche per via autocarro. Non dico che non si potrebbe far di meglio, ma non sono un tecnico e non sono in grado di rispondere punto per punto. Questa comunque è la situazione dal punto di vista generale, cioè della politica dei trasporti.

GUERRINI. L'altro punto è quello della strozzatura naturale costituita dallo stretto di Messina. Alcuni anni fa abbiamo approvato un disegno di legge concernente la costituzione della società per costruire il ponte sullo stretto, nel presupposto che ciò sia tecnicamente possibile. L'onorevole Lombardi diceva che la società deve ancora essere costituita, nonostante che il Ministero sia interessato, direttamente o attraverso l'azienda ferroviaria, a far parte della società stessa.

Sappiamo, d'altra parte, che entro il 1975 dovrà essere presa la decisione per la costruzione di nuovi attracchi sulla costa siciliana, dal momento che a Messina non è più possibile ampliare il punto di approdo delle navi traghetto. Questa realizzazione comporterà grossissimi investimenti perché, innanzitutto, occorrerà scegliere località idonee, e predisporre attrezzature certamente costose senza che, per altro, il problema del traffico mercantile tra la Sicilia ed il continente possa essere compiutamente risolto nei mesi di punta. Sarebbe quindi, a mio avviso, necessario che il Governo si formasse un'opinione intorno a questa opera, che ha carattere particolarissimo perché è molto onerosa ma può anche portare grandi vantaggi a quel settore delle comunicazioni ferroviarie. Ora, il Governo deve elaborare una linea politica in ordine al problema del collegamento tra la Sicilia e il continente; i Governi precedenti hanno dato il loro avallo alla costituzione di questa società: il Governo attuale mantiene ancora la linea d'azione che i precedenti sembravano aver definito? Una politica si persegue anche se temporaneamente non sia possibile realizzarla, ma io credo che, indubbia-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

mente, il Parlamento, e la nostra Commissione, in particolare, debbano essere resi edotti delle reali intenzioni dell'esecutivo. Qualche ministro pare abbia coltivato — e coltivi tuttora — la propensione alla congiunzione fisica tra l'isola ed il continente: l'attuale ministro dei trasporti è di questa stessa opinione, oppure si pone obiettivi diversi?

Personalmente, io sono del parere che il Governo dovrebbe affrontare positivamente questo nodo; la nostra Commissione, qualche anno fa, diede il proprio assenso unanime al progetto di legge per la costituzione della società, nel presupposto che questa opera fosse di importanza vitale per la Sicilia non soltanto in ordine al traffico ordinario, ma soprattutto per ragioni economiche, nel momento di massima richiesta di trasporto, oltre lo stretto, di prodotti agrumari (ci sono stati degli anni in cui il dramma ha raggiunto punte acutissime, proprio per mancanza di mezzi di traghettamento).

In conclusione, credo che al di là delle critiche — anche giuste — che possono essere rivolte al disegno di legge in esame in ordine all'insufficienza dello stanziamento e ad altre lacune di diversa natura, a me pare che la Commissione dovrebbe riconoscere che esso, sostanzialmente, si muove nelle due direzioni da noi indicate come prioritarie in materia di trasporti: lo sviluppo delle comunicazioni nel meridione e la soluzione del problema dei « pendolari ». È evidente che questo provvedimento non risolve i due nodi essenziali: però è importante affermare il principio che questi sono messi bene in evidenza dalla struttura del testo stesso. Questo è l'aspetto che mi sembra più apprezzabile, oltre allo sforzo di coprire un'area operativa di notevole interesse.

Infine, per quanto attiene all'articolo relativo al cambiamento di denominazione del Ministero dei trasporti, io sarei dell'avviso di ridurre il numero dei Ministeri e quindi riterrei opportuno raccogliere sotto la denominazione di « Ministero dei trasporti » ogni organismo preposto alla direzione di questo settore dell'economia; sarei anche favorevole alla riconduzione del Ministero della marina sotto l'egida del Ministero dei trasporti allo scopo di dare unicità di interventi e forza programmatica univoca a questo settore composito. Pertanto, mi pare che si debba senz'altro approvare quell'articolo, disattendendo il parere della I Commissione che, non ostante il modo in cui ci è stato presentato, non mi sembra vincolante perché mi pare che la questione, essendo di puro merito e non di

legittimità costituzionale o afferente a rapporti di pubblico impiego, esuli dalla sfera di competenza della suddetta Commissione, la quale, quindi, in questo caso non ha il potere di dare pareri aventi efficacia vincolante.

**PRESIDENTE.** L'articolo 93 del regolamento specifica che « i progetti implicanti maggiori spese o diminuzione di entrate, quelli che richiedono un esame per gli aspetti di legittimità costituzionale, nonché quelli concernenti la materia del pubblico impiego, sono inviati contemporaneamente alla Commissione competente e, per il parere, rispettivamente, alla Commissione bilancio e programmazione e alla Commissione affari costituzionali ». Certamente io ritengo sia opportuno sollecitare la I Commissione a rivedere il proprio parere e a considerare la possibilità di modificarlo, perché non è in gioco soltanto la questione della denominazione del Ministero, ma anche quella del parere vincolante dei comuni.

**LOMBARDI GIOVANNI.** Poiché i tempi a nostra disposizione sono molto brevi, allo scopo di ottenere un nuovo parere della I Commissione proporrei di sottoporle nuovamente il testo del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Senza dubbio. Credo che il relatore ed il ministro faranno presente congiuntamente la opportunità di ottenere domani mattina un nuovo parere. Se questo non sarà reso per allora, domani pomeriggio dovremo affrontare anche l'aspetto procedurale della questione.

**POLI.** Questa mattina ho seguito con molta attenzione l'intervento del collega Korach il quale ha fatto, senza alcun dubbio, una esposizione molto brillante, nel corso della quale ci ha fornito dati molto importanti. Tuttavia, non posso fare a meno di rilevare una profonda contraddizione non solo nell'intervento citato, ma anche in quelli di altri commissari della opposizione: e cioè quella di considerare questo piano (che è un piano-ponte perché già si configura la possibilità di elaborare, a più o meno lunga distanza di tempo, un altro piano di interventi straordinari per le ferrovie) non tanto un piano di interventi straordinari per l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato, ma quasi un programma di interventi generali per la economia del paese. Infatti mi pare che noi commettiamo un errore: e per spiegarci me-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

glio vorrei fare una brevissima storia di questa situazione.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha subito un gravissimo danno negli anni immediatamente successivi alla guerra: cioè per moltissimi anni non si è mai — dico mai — messo in bilancio uno stanziamento anche minimo per l'ammodernamento della rete ferroviaria. La conseguenza è stata che, dopo tanti anni, ci si è accorti di essere di fronte ad un completo depauperamento del patrimonio ferroviario, che si lasciava morire così, lentamente, per l'incapacità di prevedere spese di ammortamento.

Questi fondi di ammodernamento (o fondi di ammortamento o di rinnovamento, come venivano a volta a volta chiamati) non compaiono nei bilanci, fino a quello di quest'anno. Ad un certo punto, dicevo, ci siamo accorti che occorreva intervenire.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei far presente che questa scarsa attenzione non è stata solo dell'Italia: per un lungo periodo essa si è registrata in tutti i paesi, a cominciare dagli Stati Uniti.

POLI. Lei ha ragione, onorevole ministro, ed infatti io stavo per dire che si tratta di un male generale, nel settore delle ferrovie. Ho rappresentato per qualche tempo l'amministrazione ferroviaria in seno all'UISE, ed è stato rilevato che questa carenza non è stata soltanto propria della nostra amministrazione, anche se quest'ultima si è distinta per la sua incapacità di prevedere fondi di ammodernamento per la rete ferroviaria.

Perciò, quando di fronte alla crescente domanda di servizi, sia per il settore passeggeri sia per quello merci, di fronte a questo fenomeno che è esatto chiamare esplosivo, si arriva ad ammettere, come fece l'allora ministro dei trasporti onorevole Bozzi, che si dispone di attrezzature inadeguate, si deve giungere allo stanziamento di fondi di intervento straordinario. A questo punto, però, commettiamo un errore. Infatti, se vogliamo prevedere un fondo di intervento per l'ammodernamento delle ferrovie, non possiamo pensare all'economia generale, andando cioè alla ricerca di investimenti utili sul piano sociale e di una ristrutturazione dell'economia in generale. Se questi fondi sono previsti (come presumo, tenendo anche presente il titolo del disegno di legge al nostro esame) per ovviare all'incapacità di rispondere alla domanda di servizi che viene da varie parti del paese, è evidente che non possiamo

indulgere ad altre considerazioni, rimanendo su un piano tecnico, ed esaminando quali sono le reali necessità dei servizi ferroviari: a mio modesto avviso, noi abbiamo appunto commesso l'errore di non tener conto di queste considerazioni.

Altre osservazioni derivano da tutto questo. Possiamo ad esempio fare un discorso in termini di investimenti territoriali: cosa senza dubbio interessante. Però se noi ci accorgiamo che l'esplosione della domanda di traffico ferroviario e l'incapacità di far fronte alle richieste del servizio si registrano in una certa area, non possiamo non tenere conto di queste esigenze, perché altrimenti le carenze del servizio ferroviario saranno sempre più macroscopiche.

Un altro problema che si dovrebbe prendere in considerazione è quello dei trasporti per i « pendolari ». Le ferrovie non sono in grado di far fronte alle richieste provenienti dalle grandi aree industriali. Il fenomeno è comunque comune a tutti i grandi Stati; e questo non lo dico per voler scusare l'azione del Governo, ma perché corrisponde alla realtà. Se prendiamo ad esempio in considerazione la *banlieu* parigina, vediamo che la situazione in essa non è migliore della nostra; anche se Parigi ha un'ottima ed efficiente metropolitana, questa non facilita molto i servizi periferici: anche a Parigi dunque si registrano difficoltà rilevanti, che non si riesce a risolvere completamente. Del resto, ogni città ha dei problemi particolari, dovuti alla sua ubicazione e strutturazione.

CERAVOLO. Ma lei, onorevole Poli, parla di altri paesi europei: ebbene, la Francia e la Germania hanno un potenziale ferroviario doppio rispetto al nostro, ed hanno un servizio metropolitano che è quattro volte più esteso del nostro: mi pare quindi che se lei continuerà a fare l'avvocato di fiducia con questi argomenti, il Governo dovrà dimettersi!

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Veramente io occupo da poco il dicastero dei trasporti: quindi l'onorevole Poli, che sta parlando di cose avvenute nel passato, non deve fare l'avvocato di fiducia mio, ma semmai di coloro che mi hanno preceduto. Io poi risponderò di quello che si farà da qui in avanti.

POLI. Io volevo comunque sottolineare che ci troviamo di fronte a fenomeni che sono senza dubbio di estrema gravità, sia nel no-

stro paese sia all'estero. Però, quando noi parliamo di risolvere problemi tanto urgenti con mezzi così limitati, come quelli di cui disponiamo oggi, vuol dire che non vogliamo risolvere veramente nessuno di questi problemi. Oltre a quello dei « pendolari », abbiamo il problema di moltissimi nodi ferroviari che « esplodono », che non riescono a far transitare il traffico merci e qualche volta quello passeggeri. Tutti questi argomenti li dobbiamo affrontare in termini realistici di servizio ferroviario, senza lasciarci trascinare su un terreno di investimenti territoriali, che possono risultare importanti sul piano nazionale, ma non certo in relazione allo sviluppo ferroviario.

Questo lo dico in base alla mia impostazione; però cerco di capire anche la logica di certe altre impostazioni, perché evidentemente non si può chiedere tutto insieme. Se il paese avesse la possibilità di spendere per l'ammmodernamento ferroviario 50.000 miliardi, sarebbe in grado di affrontare tutti i problemi, ma purtroppo sta già facendo un grosso sforzo con questi 2.000 miliardi, che, fra l'altro, sono insufficienti a far fronte alle carenze reali dell'amministrazione ferroviaria, per cui, se vogliamo essere dei saggi amministratori, dobbiamo spendere questi miliardi nel modo migliore, senza buttarne via alcuno. Noi siamo arrivati a certi investimenti sollecitati da certe pressioni, e questi sono per lo meno discutibili. Mi permetto di citarne alcuni, per esempio le officine che si vogliono realizzare nel meridione; ciò non perché io sia un antimeridionalista, ma perché sul piano ferroviario ciò comporterà viaggi a vuoto delle vetture o dei locomotori da riparare, viaggi estremamente costosi e che, pertanto, aggraveranno il costo di esercizio delle ferrovie dello Stato. Questa è la realtà. Noi intendiamo fare investimenti che consideriamo produttivi e che, dovrebbero servire ad alleviare le condizioni di esercizio dell'amministrazione ferroviaria, ma in realtà facendo le riparazioni in località « eccentriche » rispetto al nucleo centrale di servizio, diventerà più costoso fare queste riparazioni. Il discorso torna sul piano sociale e di economia generale, ma sul piano dell'amministrazione ferroviaria non è un discorso compatibile con il miglioramento dell'esercizio ferroviario.

Desidero fare altre considerazioni. Non entro nei particolari, perché mi rendo conto delle esigenze di fronte alle quali si è trovata l'amministrazione ferroviaria nel momento in cui questo problema è stato esami-

nato nell'altro ramo del Parlamento; basti pensare al raddoppio della linea Orte-Falconara. Non capisco, però, perché si mandano i funzionari delle ferrovie dello Stato ad assumere una posizione all'UISE; perché si accetta di aderire ad un principio di miglioramento della ferrovia del Brennero prevedendo la costruzione di una galleria fra Vipiteno e Innsbruck con una riduzione di 144 chilometri; perché si decide di partecipare con una quota, e dopo tanti anni ancora non si prevede nulla al riguardo. Rilevo che la ferrovia del Brennero non può assolutamente fare fronte alle esigenze del traffico che noi tutti conosciamo.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Gli impegni presi sono sempre quelli assunti dal ministro in carica.

POLI. Il suo predecessore ha assunto questi impegni. Non credo di essere campanilista, se dico queste cose, ma faccio solo alcune considerazioni dal punto di vista delle ferrovie: cioè le ferrovie dello Stato hanno assunto impegni presso l'organizzazione internazionale delle ferrovie. Al di là di questi impegni, esiste una esigenza di traffico ferroviario e mi risulta che in questi giorni il servizio per il Brennero è tutt'altro che efficiente; vi sono rilevanti carenze di servizi con ingorghi di traffico paurosi.

Desidero ora fare alcune considerazioni sui lavori di quadruplicamento di alcune linee per i « pendolari ». Si tratta di zone in cui il traffico è esploso e le necessità sono molto rilevanti, per cui bisogna intervenire con sollecitudine. Qui si parla, però, del tratto Firenze-Prato, della linea Bologna-Pistoia, e questo è giusto; ma perché non si parla anche del tratto Firenze-Empoli, che rientrerebbe in un altro impegno assunto dal Governo recentemente quando si parlò del passaggio di fondi dall'aeroporto di San Giorgio a Colonica a quello di San Giusto e del servizio ferroviario fra Livorno-Pisa-Firenze proprio per mettere l'aeroporto di San Giusto in condizione di far fronte alla sua nuova posizione di aeroporto della Toscana? Nel tratto Firenze-Empoli, nella linea Livorno-Pisa-Firenze e Firenze-Siena non bisogna venire meno agli impegni presi, perché in questo tratto i « pendolari » sono numerosi e vi sono esigenze di traffico al di là del collegamento aeroportuale, del resto molto significativo ed importante.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il provvedimento sull'aeroporto

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

di Pisa è diventato legge due giorni fa. Quando abbiamo predisposto questo schema di programma non abbiamo previsto questo fatto, ma ora ne terremo conto. Il programma non consiste in una serie di articoli di legge, ma è pur sempre un documento che il Governo doverosamente comunicherà al Parlamento e al quale si potranno apportare modifiche, anche se non sulle linee generali.

POLI. Prendo atto di questa precisazione, perché comprendo che vi sarà l'inclusione di questo punto nel programma relativo a questa linea, che non può essere lasciata da parte.

Lei ha parlato poco fa di cento miliardi per l'aeroporto Rovezzano-Firenze.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No, ho parlato del sottopassaggio di Firenze.

POLI. Desidero rilevare che molti tecnici ritengono che lo stanziamento di cento miliardi coprirebbe per un terzo la soluzione del problema.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Comunque oggi la sotterranea costa 12 miliardi al chilometro.

KORACH. Non 18?

POLI. Poiché bisogna procedere all'attraversamento dell'Arno, ed il terreno è di tale natura per cui è pericoloso fare questi lavori in sotterranea, non so se si potrà fare una previsione così ottimistica, o se questo ottimismo potrà essere tradotto in realtà. Questo mi porta a pensare che sarebbe opportuno che l'amministrazione ferroviaria prendesse una posizione netta al riguardo, perché non è detto che se vi è una posizione sbagliata da parte degli enti locali, si debbano subordinare i lavori ad errori di impostazione. Se noi facciamo degli errori, li dobbiamo correggere e altrettanto devono fare gli altri. Facciamo conoscere questi problemi all'esterno, in modo che si sappia come vanno le cose.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La Nazione ne parla tutti i giorni.

POLI. In termini estremamente equivoci. Non esiste una parola definitiva. A questo riguardo occorrerebbe fare un discorso tecnico, non politico, cioè stabilire qual è il

reale ammontare della spesa. Di fronte ad un impegno di spesa che qualcuno giudica di oltre 300 miliardi di lire, bisogna vedere se è indispensabile fare un attraversamento di questo tipo (che comporterebbe l'assorbimento di una quota notevole di investimenti) di almeno tre o quattro regioni, e ciò solo per attraversare Firenze. Non so se sia giustificato un lavoro di questo genere. Vorrei che Firenze avesse il proprio attraversamento normale, ma non con l'impiego di tutte queste centinaia di miliardi.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tutto dipende dal fatto che gli enti locali interessati non si fidano delle ferrovie.

PEZZATI. Hanno ragione, onorevole ministro: ma questo lo dirò dopo.

POLI. D'altra parte, ritengo che questo piano rappresenti nella condizione economica del paese una indubbia dimostrazione di buona volontà da parte del Governo per giungere alla soluzione di questi problemi delle ferrovie. È chiaro che se ci mettessimo ad esaminarlo a fondo, potremmo fare ancora dei rilievi, anche perché io ho cercato di dire quale potrebbe essere un vero piano di ammodernamento delle ferrovie. Esso dovrebbe essere prevalentemente tecnico, ma ciò non è possibile per ragioni politiche, che si portano a deviare da certe linee ed a prendere atteggiamenti che possono essere discussi sul piano eminentemente tecnico.

Un'ultima considerazione. Con questo piano, noi diamo all'amministrazione delle ferrovie dello Stato uno strumento valido di intervento (2 mila miliardi in cinque anni), ma l'amministrazione ferroviaria è in grado, come forza-uomini, di far fronte a questo piano e ad applicarlo? Questo interrogativo io lo pongo a lei, signor ministro, perché noi ci troviamo in un momento estremamente delicato. È in corso l'approvazione del provvedimento n. 2918 che è strettamente legato a questo, è ad esso interdipendente. Tale provvedimento è fermo ormai da diverso tempo perché vi è un articolo che non si riesce ancora ad approvare. Ebbene, bisogna renderci conto che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha una carenza di personale tecnico che è semplicemente paurosa; non credo, quindi, che in questo momento gli uffici tecnici siano idonei, data la mancanza di personale, a predisporre piani di pronto intervento per l'applicazione di questo disegno di legge.

Quali sono le misure che bisogna prendere? Vi è prima di tutto da fare una considerazione, e cioè che vi è la necessità di comprendere che quando vi sono degli interventi eccezionali, per i quali lo Stato mette a disposizione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato una somma rilevante, lo Stato deve anche preoccuparsi del modo come questa somma verrà impiegata. Ella, signor ministro, non può rimanere indifferente di fronte ad un problema del genere.

Domani avremo di nuovo al nostro esame l'articolo 15 del progetto di legge n. 2918; se questo articolo non verrà approvato, la carenza di personale nell'amministrazione ferroviaria diverrà ancora più grave.

Un altro problema è costituito dall'applicazione della famosa legge n. 336. Quante sono le domande giacenti? Stiamo adesso tentando di adottare qualche rimedio, che non so quanto possa essere valido sul piano costituzionale, ma dobbiamo renderci conto che, in questo caso, non ci troviamo di fronte a dei semplici, seppure importanti e validissimi, impiegati che possono essere sostituiti con gli spostamenti, ma a delle persone che si sono professionalmente formate dopo lunghi anni di esperienza. E questa esperienza non possiamo perderla soltanto per il gusto di fare un certo braccio di ferro onde dimostrare che è giusta una certa equiparazione tra tutte le amministrazioni dello Stato: equiparazione, d'altronde, che può anche essere discutibile.

Qui si tratta di una applicazione eccezionale che richiede delle eccezionali contropartite da parte del datore di lavoro.

Mi sono permesso di far rilevare questi aspetti del problema, che mi sono sembrati importanti; credo di aver richiamato l'attenzione del ministro e dei colleghi su qualcosa di utile. Mi auguro di essere riuscito a dare delle indicazioni circa l'applicazione di questo piano, che ci possano consentire di affrontare i problemi in maniera diversa.

PEZZATI. Onorevole presidente, alcune brevi considerazioni, anche perché altri colleghi hanno già ampiamente illustrato la loro posizione in merito a questo disegno di legge.

In particolare, credo che si possa esprimere un apprezzamento complessivamente positivo su questo disegno di legge che rappresenta, a mio avviso, un tentativo di intervento globale nel settore dei trasporti ferroviari, che costituisce uno dei nodi centrali della politica dei trasporti, come, giustamente, ha ricordato l'onorevole relatore. Questo

intervento globale è rappresentato da uno sforzo finanziario notevole, anche se certamente insufficiente, o addirittura dimezzato, rispetto alle previsioni che si erano fatte qualche tempo fa. Esso rientra nella logica di un fatto largamente ammesso e riconosciuto da tutti: quello del privilegio del mezzo pubblico nella politica dei trasporti. Credo che intervenire nei vari settori che il disegno di legge prevede, e che il ministro questa mattina ci ha precisato, fornendo anche qualche cifra, sia un fatto molto importante e positivo, un primo passo verso l'ammodernamento del nostro sistema ferroviario, che è da sottolineare con favore.

Il ministro ci ha detto poco fa che si è rifiutato di far propagandare l'uso del treno: ciò è giusto. Non si tratta di fare della propaganda, ma una politica che nei fatti e nelle concrete azioni testimoni la volontà di perseguire, di privilegiare il mezzo di trasporto pubblico. Ciò significa intervenire con le opere necessarie per l'arricchimento degli strumenti a disposizione della nostra rete ferroviaria. Privilegiare tale mezzo di trasporto, infatti, non significa soltanto stabilire uno stanziamento finanziario, significa operare concretamente attraverso l'efficienza degli strumenti stessi e quindi della rete ferroviaria in modo da evitare nel settore più delicato dei trasporti ferroviari, che è quello dei trasporti dei « pendolari » intorno ai grandi centri e quello dei grandi treni a percorrenza nazionale e internazionale, certi spettacoli indecorosi.

Non è più concepibile che si possa assistere o addirittura partecipare a viaggi in treni sovraffollati, dove ne va di mezzo la dignità della persona umana; questo non è più concepibile in una società in cui questi problemi sono particolarmente sentiti.

Accanto a questa volontà, che indubbiamente il disegno di legge manifesta, vi sia l'impegno, non soltanto del Ministero ma anche del personale ferroviario, di far sì che si possa quanto prima arrivare a risolvere i problemi in questione. A questo punto mi ricollego alle ultime osservazioni fatte dall'onorevole Poli circa l'azienda delle ferrovie e la capacità della medesima di soddisfare gli impegni che già con questo disegno di legge le vengono affidati e gli altri che dovranno esserle affidati successivamente.

Sempre sul piano generale vi è un principio che non trovo sottolineato in questo disegno di legge e al quale hanno fatto riferimento gli onorevoli Lombardi e Guerrini, cioè quello della riaffermata necessità di un

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

intervento globale nella politica dei trasporti; occorre tenere presente che i trasporti non si effettuano soltanto attraverso ferrovia, ma anche attraverso il mezzo aereo e quello marittimo. È allora necessario prevedere, quanto più è possibile, di collegare gli interventi in questi tre settori in modo globale, per una migliore politica dei trasporti.

Non entro nell'ambito della questione relativa alla denominazione del Ministero poiché nella sostanza il problema è appunto quello della necessità dell'intervento globale. Ora, nel disegno di legge, questo criterio non è chiaramente affermato e non si coglie nemmeno dalle dichiarazioni fatte questa mattina dal ministro, che pure si è soffermato con cifre e dati sugli interventi che si intendono fare in applicazione di questo provvedimento.

Il caso particolare che intendo sottolineare, come hanno fatto gli onorevoli Guerrini e Poli, si riferisce all'intervenuta approvazione definitiva di una proposta di legge che destina otto miliardi, tolti allo stanziamento previsto per l'aeroporto di San Giorgio a Colonica a Firenze, al collegamento ferroviario Firenze-Pisa-aeroporto (non Firenze-Pisa). Ora, se la Commissione ed il Governo vogliono essere coerenti (poiché il parere favorevole a questo provvedimento è stato già espresso diverso tempo fa al Senato davanti alla Commissione competente), debbono provvedere al completamento dell'opera. Altrimenti si sarebbero inutilmente distratti quegli otto miliardi per iniziare la costruzione del nuovo aeroporto; per il collegamento ferroviario in questione (anche se gli importi di spesa sono da precisare) occorre infatti uno stanziamento triplo. È evidente che se non si completerà l'opera gli 8 miliardi diventeranno un residuo passivo o saranno utilizzati parzialmente e comunque saranno insufficienti a risolvere un problema che invece la Commissione, votando quella proposta di legge, auspicava che fosse risolto. Altrimenti potrebbe sorgere il sospetto che la Commissione trasporti della Camera si sia servita di quel provvedimento per dire di no alla costruzione di un aeroporto in Toscana.

Mi riservo pertanto su questo punto di presentare un ordine del giorno chiedendo precisi impegni al Governo in materia.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Siamo d'accordo.

PEZZATI. Ne prendo atto. Vorrei fare ancora una breve osservazione sul problema della « direttissima » Firenze-Roma. Ho pre-

so atto delle dichiarazioni di questa mattina del ministro, il quale ha detto che della « direttissima » sarà realizzato entro circa un anno il tratto Chiusi-Settebagni; forse sarà realizzato il tratto Figline-Rovezzano, mentre è rinviato non si sa a quando il tratto Chiusi-Figline e, soprattutto, l'attraversamento della città di Firenze.

Capisco che possono esservi problemi di ordine generale, o economici; ma vede, signor ministro, i fiorentini e i toscani non si fidano in particolare delle ferrovie ed hanno molte ragioni per questo loro atteggiamento. Qui non entra in ballo la sua persona, ma i rapporti che si sono stabiliti nel corso di quest'ultimo decennio.

Riferendomi al problema dell'attraversamento della città di Firenze non credo di parlare da campanilista poiché si tratta di una città di grande collegamento, che interessa quindi tutto il territorio nazionale. I fiorentini non si fidano perché quando si è parlato della « direttissima » fu chiesto l'attraversamento sotterraneo dell'Arno a Rovezzano e l'attraversamento sotterraneo della città per arrivare alla stazione di Santa Maria Novella.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi scuso per l'interruzione, ma dica ai suoi amici di Firenze che il doppio attraversamento sotterraneo dell'Arno è tecnicamente discutibile, se non impossibile. Quindi farebbero bene ad accettare senza creare problemi il sovrattraversamento dell'Arno a Rovezzano.

PEZZATI. Credo che la Commissione sappia già che delle opere richieste dalla regione e dagli enti locali interessati, la popolazione di Firenze non avrà niente perché non avrà, è vero, l'attraversamento in sotterranea richiesto per la stazione di Santa Maria Novella (capisco che può non averlo perché vi sono grossi problemi tecnici), ma non avrà neppure l'unico attraversamento dell'Arno a Rovezzano (avrà invece il viadotto che, oltretutto, è veramente un obbrobrio); l'attuale laccio ferroviario rimarrà così com'è, per cui l'azienda delle ferrovie dello Stato avrà ottenuto, per l'attraversamento di Firenze, quello che voleva, mentre non sono state soddisfatte le richieste della regione e degli enti locali. E non si tratta, come diceva l'onorevole ministro, di una unità di « parrocchie »: arrivati ad un certo punto, la situazione è divenuta veramente insopportabile.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

Mi sembra quindi che i fiorentini abbiano scarse possibilità di vedere esaudite le loro aspirazioni in materia (e dico fiorentini anche se la regione e il comune in pratica si sono fatti interpreti delle loro istanze), perché la galleria del San Donato è arrivata ad un punto tale che non sarà più possibile evitare il viadotto. Tuttavia l'attraversamento della città non ci sarà, e la sua lettera a *La Nazione*, onorevole ministro, è molto chiara in proposito. Io mi lamento soltanto di non aver avuto risposta ad una mia interrogazione che avevo presentato in Commissione...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non per colpa mia, dal momento che non mi è pervenuta alcuna sollecitazione in tal senso.

PEZZATI. Ho letto comunque la sua lettera a *La Nazione*, che rappresenta già una risposta. Non è pensabile, tuttavia, che una città come Firenze sia trattata in maniera così ingiusta e sprezzante da parte dell'azienda delle ferrovie dello Stato. Vorrei comunque farle osservare, onorevole ministro (pur riconoscendo l'indubbia difficoltà tecnica di un attraversamento sotterraneo dell'Arno), che in una città come Londra la metropolitana passa sotto il Tamigi ben sette od otto volte! Si ha anche l'impressione che si sia portato avanti il discorso di tale attraversamento all'unico fine di ottenere l'assenso per il viadotto di Rovezzano. Una volta ottenuto tale assenso, non se ne è più parlato.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se permette, onorevole Pezzati, vorrei fare una brevissima osservazione in proposito: l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dispone di un certo stanziamento — da tutti voi riconosciuto molto limitato — con il quale deve cercare di far fronte a determinate esigenze. Nessuno contesta che l'attraversamento sotterraneo di Firenze sia utile, tuttavia è innegabile che debbano essere rispettati taluni criteri di priorità stabiliti proprio da voi. Una metropolitana costa, al giorno d'oggi, circa 12 miliardi al chilometro (e tale cifra è più o meno la stessa in tutto il mondo; me lo hanno dimostrato le informazioni che ho assunto in un recente viaggio che ho compiuto a New York e a Mosca): moltiplicando tale importo per il numero dei chilometri si arriverà facilmente alla conclusione che la spesa è troppo elevata rispetto alle attuali disponibilità (tant'è vero che lo

stesso Senato ha accennato alla necessità di una legge speciale in materia).

La stessa cosa avviene quando mi si chiede cosa ne penso del ponte o dell'attraversamento sotterraneo dello stretto di Messina: pur non avendo la competenza primaria in materia (che spetta, senz'altro, al Ministero dei lavori pubblici), debbo dire che, dal momento che la spesa, secondo i calcoli effettuati dai miei funzionari, si aggira intorno agli 800-1.000 miliardi, si tratta anzitutto di stabilire un ordine di priorità.

Non veniteci allora ad accusare di non fare determinate opere, perché non siamo in grado di farle. Del resto il Parlamento è sovrano e può fare quello che vuole; io non posso che rispondere nell'ambito della mia competenza, per altro molto limitata.

CARRI. Vorrei sottolineare innanzitutto il significato ed il valore delle modifiche apportate dal Senato al testo originale del disegno di legge, così come era stato presentato dal Governo ed impropriamente intitolato: « Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

Grazie all'iniziativa portata avanti, in modo particolare, dai senatori comunisti, il disegno di legge ha assunto la denominazione meno pretenziosa e più corretta, a nostro avviso, di: « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ve ne ringrazio perché anche io sono modesto!

CARRI. Noi giudichiamo questo risultato un fatto che non è di poco conto e respingiamo la tesi (adombrata nel corso del dibattito) che si tratti di una formalità che non cambia la sostanza, perché noi pensiamo che si tratti innanzitutto del riconoscimento implicito che i 2 mila miliardi di stanziamento che sono previsti dal disegno di legge, pur costituendo una cifra considerevole, sono ben poca cosa in rapporto alle esigenze che sono proprie del trasporto pubblico ferroviario, in rapporto alle difficoltà, allo stato di crisi e di semiparalisi in cui oggi le ferrovie dello Stato si sono venute a trovare per la politica che è stata condotta dai Governi che si sono succeduti nel corso di questi ultimi 25 anni: una politica — è bene ripeterlo — che, come sappiamo, ha finito per privilegiare, nell'interesse di alcuni gruppi monopolistici, il trasporto su strada, facendo assurdamente del-

l'automobile un segno distintivo di civiltà e di progresso e dell'industria automobilistica una industria trainante del nostro sistema economico.

Un piano dei trasporti che voglia definirsi tale non può quindi non rappresentare un'inversione di tendenza, una svolta rispetto a queste scelte del passato, come, del resto, ha ampiamente dimostrato l'onorevole Korach. Una inversione di tendenza che comporta ben altri investimenti, soprattutto nel settore delle ferrovie, rispetto a quelli che ci vengono proposti con il provvedimento in esame e che per la portata che ha non può non investire problemi che riguardano il tipo di sviluppo industriale del nostro paese, il modo di produrre della nostra industria. Per intendersi, si tratta di frenare, se non proprio di ridurre, la produzione automobilistica e di veicoli industriali destinati alla circolazione stradale e di aumentare la produzione di mezzi pubblici ferroviari, nautici e di trasporto urbano.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si sbaglia, onorevole Carri, perché ai fini di uno sviluppo del sistema dei trasporti dobbiamo potenziare, oltre alle ferrovie, anche la produzione di autocarri.

CARRI. Favorendo, in primo luogo, soprattutto il pubblico trasporto. È questo un problema che si è posto anche in rapporto alla presente crisi energetica, e che è stato oggetto di specifiche rivendicazioni da parte delle organizzazioni sindacali, nelle trattative che sono intercorse con le grandi aziende industriali del nostro paese — in particolare con la FIAT — oltre che con il Governo.

Giustamente, com'è stato detto, un piano di trasporti ferroviari che voglia definirsi tale non può non tenere conto di questa connessione: dello stretto rapporto esistente tra gli stessi trasporti, e lo sviluppo economico del paese. La nostra critica infatti non si riduce solo al fatto che i trasporti, così come oggi sono, non funzionano bene, ma sottolinea il fatto che così come sono stati concepiti, costano di più all'economia del paese e rappresentano un grave onere sociale per tutti i cittadini, un onere che in termini reali è superiore di circa il 30 per cento rispetto a quello che si ha negli altri paesi dell'Europa occidentale. Un costo economico che sale vertiginosamente se è vero — per aggiungere un altro dato alla ricca documentazione dell'onorevole Korach — che, come ha posto in rilievo il Conto nazionale dei trasporti, dal 1967 al 1972, mentre il reddito nazionale è salito co-

me da 100 a 142, il conto dei trasporti è salito come da 100 a 190.

Il piano dei trasporti non può non tenere conto di tutto ciò e non partire dalla necessità di riequilibrare il sistema orientando le risorse del paese verso il potenziamento dei mezzi pubblici di trasporto su tutta l'area nazionale, e indirizzando la nostra industria del settore verso questo tipo di produzione.

È positivo, quindi, che la pretesa iniziale di fare dello stanziamento di 2 mila miliardi un piano, si sia trasformata in un programma di interventi straordinari, e che si siano stabiliti all'articolo 1 del disegno di legge degli impegni precisi di procedere il più rapidamente possibile alla elaborazione di un piano generale dei trasporti « da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese ».

Questa necessità è urgente, e deve essere affrontata nel più breve tempo possibile, tanto che noi crediamo debbano essere accorciati i tempi di attuazione al 1975, anziché arrivare al 1976, evitando in tal modo di trovarci alla vigilia delle elezioni politiche generali, e quindi di fronte a possibili ulteriori rinvii circa la elaborazione di un piano generale dei trasporti, che riteniamo quanto mai urgente e che non deve rimanere un'aspirazione della legge che stiamo per approvare.

Da queste constatazioni si tratta di trarre le doverose conseguenze. Se il piano non è più un piano come si era previsto, ma un programma di interventi straordinari, si tratta di rivedere i termini di spesa, il modo come effettuare detta spesa, i tempi di attuazione, e di bandire ogni equivoco tra quello che si pensava fosse o dovesse essere il piano, e quello che realmente è l'attuale programma.

Ciò mi pare più che doveroso dal momento che tutti, compreso il relatore, onorevole Masciadri, e lo stesso onorevole ministro, hanno ammesso l'insufficienza dello stanziamento. Occorrerebbero 10 mila miliardi, si dice, per corrispondere alla crescita della domanda di trasporto pubblico, ed aumentare del 40-50 per cento il traffico ferroviario. Il massimo che si possa pensare di ottenere, dice il signor ministro, con i 2 mila miliardi, è un aumento dell'8-10 per cento.

Ora, di fronte a questa constatazione non ci si può certamente arrendere prevedendo nel programma...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Quell'aumento è calcolato in re-

lazione allo sviluppo massimo che l'attuale situazione può avere, non rispetto ai valori del 1973, che sono molto inferiori.

CARRI. L'impressione che abbiamo avuta è stata questa, come diceva l'onorevole Korach nella riunione della scorsa settimana: quasi che da ora al 1980 non si potesse pensare ad altro, per le ferrovie, e si dovesse ricorrere ad altre forme, come a quella discutibile dei canali, per esempio.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io mi riferisco alle cifre del 1974.

CARRI. Di fronte a questa constatazione non ci si può certamente arrendere prevedendo nel programma solo gli interventi straordinari necessari e non già quelli che sarebbero possibili secondo le presenti disponibilità del Ministero del tesoro; interventi comunque ispirati a criteri che non corrispondono all'esigenza improrogabile di determinare una inversione di tendenza.

Pertanto, come hanno fatto i senatori comunisti, noi presentiamo quattro tipi di proposte:

1) l'aumento dello stanziamento previsto da 2 a 3 mila miliardi, che riteniamo indispensabili tenuto conto della riduzione sensibile del potere d'acquisto della lira e sulla base delle considerazioni esposte dall'onorevole Korach allo scopo di mantenere nelle ferrovie gli attuali livelli di trasporto;

2) riduzione dei termini di spesa da 5 a 3 anni, da un lato per evitare un ulteriore processo di svalutazione e per non programmare opere che poi non possono essere realizzate, come è accaduto per il piano quinquennale 1966-1970, per la « direttissima » e per lo stesso piano-ponte; dall'altro per dotare le ferrovie dello Stato il più rapidamente possibile di quei mezzi di cui hanno bisogno per corrispondere alla crescente domanda di trasporto pubblico, e per dare al programma il significato che ha, di intervento straordinario, tanto più efficace se circoscritto nel tempo;

3) il trasferimento nel bilancio ordinario delle ferrovie di tutte le spese per il rinnovo e la manutenzione del parco rotabile in dotazione.

Un programma di interventi straordinari non può infatti accollarsi tutte queste spese, perché altrimenti finisce per non avere nulla o ben poco di straordinario, e diventa un fatto, come è stato ampiamente documentato, di ordinaria amministrazione;

4) inoltre, l'aumento, nella ripartizione della spesa, della parte destinata al materiale rotabile, di cui si avverte la maggiore carenza e che rappresenta, nell'ambito degli interventi straordinari ed urgenti, una esigenza prioritaria.

La nostra rete ferroviaria non è al punto della sua saturazione: con un numero maggiore di mezzi e con un adeguato aumento del personale potrebbero essere fatti circolare più convogli viaggiatori e merci soprattutto sulle linee minori nel Mezzogiorno e nelle isole, dove i mezzi circolanti sono spesso più scadenti e quasi impraticabili.

E mi consenta, onorevole ministro: io ho accennato anche ad un adeguato aumento del personale e non mi pare si possa prendere per valida la sua affermazione secondo la quale noi avremmo un numero di agenti per chilometro superiore alla Francia (8 rispetto a 13), quando in certe ferrovie del meridione si viaggia ancora a 40-50 chilometri all'ora.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Abbia compassione di me, onorevole Carri! Ho discusso non so per quanto tempo con i sindacati del personale; sia buono, lasci stare il problema del personale!

CARRI. Occorre vedere il personale in rapporto al totale del traffico.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevoli colleghi, vi sono già i sindacati per questo.

CARRI. È un problema che mi sono permesso di sollevare in riferimento ad alcune sue considerazioni.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non ho affatto toccato questo argomento.

CARRI. Ella ha accennato specificamente a questo problema rispondendo ad una interruzione e io mi sono permesso di prenderlo per sostenere che forse certi confronti con la Francia sono i meno indicati.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le ripeto, onorevole Carri, che non ho affatto parlato di queste cose. La invito a controllare il resoconto stenografico.

LOMBARDI GIOVANNI. Lei, onorevole Carri, ha invertito il rapporto, È di 13' rispetto ad 8.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

CARRI. Questo è evidente. Tornando alla questione del materiale rotabile, le nostre proposte partono da una considerazione elementare, che è quella secondo la quale le ferrovie, così come sono, per esigenze proprio del materiale rotabile hanno bisogno ogni anno di essere rifornite di almeno 50 locomotori, 250 carrozze, 2.500 carri, a cui dovrebbe essere aggiunto il numero considerevole di mezzi che non sono stati sostituiti negli ultimi tempi, pur avendo superato i 40 anni di servizio e in alcuni casi gli stessi limiti di sicurezza.

Il programma che ci viene presentato in cinque anni non copre nemmeno, o copre a malapena, queste necessità, e siamo ben lontani dalle stesse previsioni che venivano fatte nel novembre 1972 con la presentazione del primo progetto di piano poliennale. In base a quel piano si prevedeva di rifornire le ferrovie dello Stato entro il 1982 di ben 650 mezzi di trazione (locomotive, elettromotrici, automotrici); di 3.300 carrozze viaggiatori; di 20 mila carri merci; di 2-3 nuove navi traghetto, scomparse dall'attuale programma.

Sono insorte delle difficoltà - si dice - di carattere economico, ma in questo modo le difficoltà aumenteranno, come ha dimostrato l'onorevole Korach, e non si contribuisce a risolverle mantenendo lo stanziamento recato da questo disegno di legge.

Ecco perché le nostre richieste di aumento della spesa per le ferrovie, di riduzione del periodo di attuazione del programma, di trasferimento nel bilancio ordinario dello Stato delle spese di rinnovo e manutenzione del parco rotabile, di aumento della ripartizione della spesa a favore del materiale rotabile, ci appaiono proposte tali da poter essere prese nella dovuta considerazione. A queste nostre richieste che, come dicevo, sono state avanzate già al Senato, oltre ai soliti motivi derivanti dalle difficoltà di spesa cui non sarebbe in grado di far fronte il Ministero del tesoro, si è opposto anche il fatto che la nostra industria non sarebbe in grado oggi di produrre di più. A sostegno di questa tesi sono intervenuti nel corso degli ultimi mesi anche alcuni importanti giornali economici. Ma ciò non corrisponde al vero ed è bene averlo presente in questo nostro dibattito prima di giungere a delle conclusioni che potrebbero risultare infondate o quanto meno errate.

Nel luglio scorso si sono riuniti a Firenze i rappresentanti delle aziende produttrici di materiale rotabile nel nostro paese, aderenti

all'UCRIFER, i quali sono giunti alla conclusione di essere in grado di assicurare ogni anno, a cominciare dal settembre prossimo, una produzione di 190 locomotori elettrici e diesel; di 55 automotrici termiche; di 650 carrozze viaggiatori; di 2.400 carri. Complessivamente, cioè, più del doppio di quanto è previsto dal programma di interventi straordinari. Inoltre le condizioni poste da questi costruttori sono quelle che in più di una circostanza abbiamo discusso e cioè della necessità della uniformità delle commesse; la ripartizione delle commesse per blocchi omogenei; la disponibilità di tutti i disegni costruttivi e prescrizioni tecniche all'atto dell'affidamento delle commesse.

Questi impegni dell'UCRIFER comporterebbero un aumento dei quantitativi di mano d'opera occupata fino al 30 per cento, che le stesse aziende dichiarano essere possibile con l'attuale struttura aziendale. L'industria è quindi in grado di fornire materiale rotabile in misura più che doppia di quella prevista dal programma. La conferma di ciò ci viene da una fonte sulla cui attendibilità non si possono nutrire dubbi. Mi riferisco all'EFIM. Già da alcuni anni l'EFIM denuncia nelle sue relazioni di bilancio il calo della produzione di materiale rotabile, che ha toccato l'anno scorso il 38 per cento della capacità produttiva delle sue aziende. Nella relazione di bilancio al 31 dicembre 1973, distribuita proprio in questi giorni a tutti i deputati, dopo aver sottolineato il valore del trasporto pubblico in rapporto alla crisi energetica e alla crisi economica del paese, questa relazione rileva che « in queste circostanze appare di estrema gravità che nessun provvedimento concreto sia stato adottato e posto allo studio per far fronte alla mutata fisionomia della domanda di trasporti collettivi »; e, per quanto riguarda lo stanziamento di 2.000 miliardi, lo definisce « una cifra ... da considerare del tutto inadeguata agli obiettivi iniziali del piano, anche prescindendo cioè dalla nuova situazione venutasi a determinare con la crisi energetica ».

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tutti sono bravi quando parlano di quello che dovrebbero fare gli altri. Anche io, se avessi la stessa mentalità settoriale dell'EFIM, essendo in questo momento, e spero ancora per alcuni mesi, ministro dei trasporti, avrei interesse a far approvare una legge di 4 mila miliardi. Ma mi devo preoccupare di altre cose.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

CARRI. Dico questo in rapporto ad una considerazione che è emersa nel corso di questi mesi e cioè che l'industria non sarebbe in grado di produrre più di quanto non sia stato stabilito dal programma.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non ho mai fatto dichiarazioni al riguardo. Poiché gli uni sostenevano certe cose ed altri cose diverse, mi sono fatto promotore di un incontro tra i produttori e gli industriali di questo settore e le organizzazioni sindacali presso la direzione generale delle ferrovie e spero che questo incontro sia proficuo. Non mi hanno ancora fatto pervenire la relazione perché l'episodio è abbastanza recente.

CARRI. Tutto questo ci fa piacere e ci auguriamo che se ne possano trarre utili conclusioni circa il possibile sviluppo dell'attività produttiva.

DAMICO. Rimane poi il problema di come le commesse vengono affidate all'industria. È l'industria che chiede al Governo, all'amministrazione pubblica di poter preconstituire il materiale.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È naturale che le industrie vogliono lavorare molto per guadagnare di più, e quindi non si preoccupino eccessivamente dell'interesse generale. Da una parte c'è lo EFIM che fa presente le proprie esigenze, dall'altra ci sono i sindacati che portano avanti le loro tesi, ed è evidente che ognuno parta da un proprio punto di vista.

DAMICO. Il Governo dovrebbe avere interesse a far viaggiare in modo adeguato i passeggeri.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È evidente che lo stanziamento previsto non è sufficiente per far fronte a tutte le necessità; però bisogna ricordare la situazione del nostro bilancio, per la quale non è possibile stanziare più di 2.000 miliardi di lire. Come ho già avuto modo di dire al Senato, si farà fronte con un successivo rifinanziamento alla svalutazione della moneta, quando si sarà constatata l'effettiva perdita del suo potere di acquisto.

CARRI. Il problema comunque rimane e si collega allo sviluppo economico del nostro paese e alla necessità di orientare l'industria

verso la produzione di materiale per lo sviluppo del trasporto pubblico. Anzi, a conferma di ciò mi permetto di richiamare ancora alcune considerazioni che sono contenute in quella relazione cui prima facevo riferimento.

Si afferma che l'industria produttrice di materiale rotabile ha subito nel 1973 una ulteriore contrazione di livelli produttivi pari al 5,5 per cento. Ne è derivato il mantenimento di una situazione di non competitività sugli stessi mercati esteri, tanto è che le esportazioni sono sensibilmente diminuite e ciò non può non preoccupare in rapporto allo sviluppo delle ferrovie e quindi all'odierno dibattito su questo disegno di legge.

Alla impossibilità di soddisfare le giustificate esigenze di un più efficiente sistema di trasporti, si paventa in quella relazione: « la vanificazione di una possibilità di espansione produttiva ed occupazionale... » e si giunge alla conclusione amara: « che manchi nelle sedi responsabili una visione completa ed organica dei problemi del trasporto e che pertanto la crisi del servizio e quella dell'industria sia destinata non solo a protrarsi nel tempo, ma addirittura ad aggravarsi ».

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non approvo che questi signori dell'EFIM emettano giudizi nei confronti del Governo, quando vengono poi tutte le mattine a chiederne i favori. Non ritengo che sia corretto tale modo di procedere.

CARRI. Tutto ciò conferma quanto siamo andati sostenendo nel corso di tutti questi mesi, in rapporto al provvedimento al nostro esame, l'esigenza cioè di aumentare per lo meno di mille miliardi di lire l'attuale stanziamento, portandolo a 3.000 miliardi.

Infatti, sempre secondo uno studio dell'EFIM, con il programma attuale è previsto per l'industria produttiva di materiale rotabile un numero di ore annue di lavoro pari a quattro milioni, delle quali 1.500.000 all'EFIM; mentre la disponibilità attuale di ore di lavoro delle aziende EFIM è di 2.960.000, con una eccedenza quindi di 1.450.000 ore. Il che per altro potrebbe comportare nei prossimi mesi - e ciò non può non preoccuparci - una riduzione ulteriore di personale in aziende che, come sappiamo, sono collocate soprattutto nel sud, come l'OMECA di Reggio Calabria, la FERROSUD di Matera e la SOFER di Napoli, e allo sviluppo delle quali siamo interessati proprio per le commesse di quel materiale rotabile che è previsto nello stanziamento.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

Mi pare che da tutto ciò emerga che la nostra industria è in grado quindi di produrre di più, e che questa è una necessità collegata allo stesso sviluppo economico del paese. Le nuove tecniche di trasporto ferroviario a mezzo di *containers* possono aprire fra l'altro nuove e più ampie possibilità che occorre sollecitare e incoraggiare da un punto di vista produttivo. Al riguardo basti pensare che da circa 300 milioni di tonnellate trasportate a mezzo di *containers*, in cinque anni si è passati a 1.500 milioni di tonnellate. Ma nel programma riteniamo che di questo non si tenga sufficientemente conto, e pensiamo di non essere sufficientemente garantiti dall'ordine del giorno che al Senato è stato votato in proposito.

Connesse a questi problemi dell'industria si pongono poi due questioni che hanno costituito oggetto di dibattito e di approvazione di ordini del giorno al Senato e che riguardano da un lato la ricerca scientifica e dall'altro il modo in cui vengono effettuate le commesse.

Circa la ricerca scientifica, riteniamo sia giunto il momento di porre l'IREF (Istituto ricerche esperienze ferroviarie), nelle condizioni di assolvere alle funzioni per le quali fu costituito.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senza farne un carrozzone clientelare.

CARRI. Dico questo perché nel primo piano poliennale si parlava del finanziamento occorrente per completare la struttura dell'IREF, finanziamento che non abbiamo poi ritrovato.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho una opinione leggermente diversa dalla sua, onorevole Carri.

CARRI. Lei non può impedire a noi di avere le nostre.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Volevo soltanto dire che ho una opinione diversa da quella di chi concepiva un mastodontico IREF. Tanto è vero che sono stato io a dare disposizioni perché si procedesse con cautela su questo terreno.

CARRI. La soluzione migliore non è quella di cancellare i finanziamenti dal provvedimento. Circa la ricerca scientifica, riteniamo dunque che sia giunto il momento di porre l'IREF nelle condizioni di assolvere alle fun-

zioni per le quali fu costituito; cioè, di effettivo strumento di ricerca. Ed è grave che oggi ci troviamo nella necessità di dover essere tributari di paesi esteri per brevetti, dal momento che nel nostro paese sembriamo ritenere che non vi siano le forze, le capacità per assolvere a quei compiti di ricerca scientifica e di progettazione che sono propri dei paesi tecnicamente e industrialmente più avanzati.

Occorre quindi potenziare l'IREF e farne uno strumento di coordinamento dell'attività di studio e di ricerca che si effettua nelle università. Noi riteniamo sia necessario che ciò avvenga a cominciare dall'attuazione di questo programma, e per questo presenteremo uno specifico emendamento.

Sull'assegnazione delle commesse noi consideriamo un passo indietro il fatto che non si sia voluto riprendere in questo programma quanto decidemmo per ciò che riguarda i criteri di attuazione del piano-ponte di 400 miliardi. Allora, con un apposito articolo, al quale diede il proprio contributo specifico l'onorevole Marzotto Caotorta, sottolineammo la necessità che le commesse fossero effettuate secondo criteri di omogeneità e di consistenza, che a maggior ragione si impongono oggi allo scopo di garantire, come sostengono i costruttori dell'UCRIFER, una efficace razionalizzazione della produzione e un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti interessati. Noi proponiamo quindi al riguardo uno specifico emendamento che ci auguriamo possa essere accolto con lo stesso spirito con cui fu accolto in rapporto all'attuazione del piano-ponte, anche se da parte delle ferrovie dello Stato non lo si è tenuto nel dovuto conto. Noi ci auguriamo che la nostra proposta possa essere accolta per garantire l'attuazione piena del programma riconfermando quanto decidemmo già in passato, tanto più che si tratta di attuare un programma di interventi straordinari. Concludendo, mi pare che le proposte avanzate dal gruppo comunista corrispondano ai criteri che hanno portato alla trasformazione del piano in programma di interventi straordinari, e ci auguriamo che esse possano essere tenute nella dovuta considerazione, creando così le premesse più valide alla determinazione di un vero piano di trasporti che si innesti nel quadro di una programmazione economica che rappresenti per l'economia del nostro paese una vera svolta: la svolta di cui il paese ha bisogno.

MARZOTTO CAOTORTA. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, onorevole mini-

stro, io penso che questo disegno di legge, se effettivamente accoglie in gran parte l'esigenza di un piano per il rilancio delle ferrovie, in verità non si presenta come un vero piano, ma come un programma di interventi straordinari, mentre il piano vero e proprio è rimandato ancora una volta alla fine del 1976. Di questo in via pregiudiziale non posso non rammaricarmi perché nella discussione del piano-ponte dello scorso anno si disse che al piano stesso avrebbe fatto seguito la presentazione da parte del Governo di un piano generale: e invece il quadro generale delle ferrovie, coordinato con gli altri sistemi di trasporto, è rinviato di ben due anni e mezzo. Di qui la prima sorpresa da parte mia e la richiesta, se possibile, che il piano generale — senza che ciò comporti la necessità di presentare un apposito emendamento — sia elaborato e presentato dal Ministero prima del 31 dicembre 1976, tenuto conto delle carenze dei quadri dovuti alla nostra generosità di legislatori, che consente di mandare in pensione ancora in giovane età i funzionari dello Stato.

Vorrei dire, collegandomi con la necessità di pianificazione unitaria del settore trasporti, che la dizione « Ministero dei trasporti » senza l'aggiunta « e dell'aviazione civile » mi trova concorde per i motivi espressi dal mio partito in convegni e documentazioni ufficiali a favore dell'unificazione del settore dei trasporti in un'unica autorità ministeriale, perché di questa mancanza soffriamo continuamente ed è stato auspicato che, come minimo, si proceda intanto ad istituire un Consiglio superiore dei trasporti, con sede presso il Ministero dei trasporti, che sovrintenda agli investimenti e decida in materia di infrastrutture anche per il Ministero della marina mercantile e dei lavori pubblici. È luogo comune dire che aver permesso che si stanziassero somme incredibili per le infrastrutture autostradali, è stata una vera e propria truffa, data la premessa che esse si sarebbero pagate da sole, mentre invece rappresentano oneri spaventosi per l'erario. Quindi, fare questi programmi senza un collegamento unitario non mi avrebbe trovato d'accordo, mentre parlare di Ministero dei trasporti *tout court* mi fa ben sperare in un'unificazione di questo importante settore sotto una unica autorità.

Concordo con l'onorevole Lombardi nell'auspicare che l'azienda ferroviaria possa avviarsi a un maggiore e migliore funzionamento su un piano più spiccatamente industriale. Nello stesso disegno di legge uno

dei punti espressamente indicati cui dovranno essere dedicati forti investimenti è quello del potenziamento dell'azienda con l'adozione di tecniche più avanzate ai fini di una maggiore efficienza. Una maggiore autonomia funzionale e una vera responsabilità di gestione industriale da parte delle ferrovie dello Stato sarebbero infatti auspicabili, altrimenti resteranno sempre gli aspetti negativi di una organizzazione burocratica, che portano ad appesantire un'azienda che deve invece avere un funzionamento industriale.

Passando agli investimenti, è chiaro che su questo provvedimento non ritengo che si possa incidere molto, anche modificandolo, perché è stato già modificato e migliorato dal Senato, e in noi prevarrà il desiderio di approvarlo rapidamente su quello di inserire disposizioni marginali, ritardandone magari l'approvazione. Ritengo però che la nostra attenzione debba essere soprattutto volta al modo in cui si attuerà la spesa, su cui il ministro ci ha gentilmente fornito preziose indicazioni, e che nostro dovere ora sia quello di esprimere la nostra opinione su queste indicazioni per vedere se si può far collimare una certa volontà politica con le direttive del Governo. Ritengo che le linee indicate come prioritarie per usufruire di questi investimenti siano in generale quelle che riguardano il collegamento con i valichi alpini. Ma ho trovato gravi lacune, come quella del mancato raddoppio della linea di Pontremoli da Massa Carrara a Fornovo. Questa linea rappresenta, a mio avviso, una di quelle direttrici longitudinali di cui il provvedimento parla in modo esplicito, perché la dorsale tirrenica deve proseguire fino a Fornovo. Ma vi è di più: dopo la realizzazione della « direttissima » Roma-Firenze, l'altra « direttissima » Firenze-Bologna è già stata fatta, poiché quella attuale non è altro che la parallela della Porrettana. Ma ciò che è importante ricordare è che la forma di collegamento geograficamente più breve tra nord e sud, sud e centro-Europa, e tra Roma e Milano, è la linea che passa per Pontremoli. Quindi, è estremamente importante provvedere al raddoppio di questo tratto, rendendolo più celere tramite l'eliminazione di alcune curve, di alcune pendenze eccezionali e così via. Perciò l'intervento relativo a questa linea ha una priorità pari — se non superiore — a quello per l'attuale « direttissima » Firenze-Roma. Sono del parere che in questo senso non si possa rimandare ulteriormente l'inizio di questi lavori, soprattutto per il fatto che si sta prendendo in considerazione

il raddoppio della Bari-Lecce (con tutto il rispetto e la simpatia che ho per queste zone). Non vi è dubbio infatti che nelle vicinanze di queste città non vi siano né porti né altri centri importanti sotto il profilo delle vie di comunicazione e quindi io sono sicuro che non vi sia un volume di traffico tale da richiedere la costruzione di un doppio binario. Al contrario, il raddoppio della linea che passa per Pontremoli realizzerebbe un collegamento più efficiente con i porti: anche l'articolo 1 pone in evidenza la necessità di provvedere al miglioramento di tali vie di comunicazione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Bisogna anche tenere presenti considerazioni di carattere generale.

POLI. Non bisogna fare confronti con la Porrettana.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non facciamo nulla per la Porrettana! So perfettamente che, da un punto di vista economico, i fondi investiti nel raddoppio della linea di Pontremoli renderebbero di più rispetto a quelli impiegati nei dintorni di Bari: però dobbiamo anche ricordarci del 42 per cento che dobbiamo investire nell'Italia meridionale. Se nell'assumere le nostre decisioni ci basiamo su questi concetti di pura economicità, non realizzeremo le opere auspicate nel Mezzogiorno, opere che, tra l'altro, hanno un valore sociale.

MARZOTTO CAOTORTA. Non vorrei esprimere delle preferenze tra nord e sud, però desidero mettere in evidenza che, assicurando collegamenti celeri con i mercati che assorbono i prodotti dell'economia meridionale, si favorisce anche lo sviluppo dei traffici con queste regioni. La linea di Pontremoli è importante anche sotto questo profilo. Noi sappiamo che il porto di Genova sarà difficilmente ampliabile, però i porti di La Spezia e Livorno potrebbero costituire uno sbocco per i traffici con gli altri porti del Mediterraneo e con la Sicilia. Quindi, in questo quadro, assume valore rilevante il sistema di comunicazioni con il retroterra, con la valle Padana e, in sostanza, con il centro-Europa. Quando si discusse il piano-ponte, il Governo accettò un ordine del giorno in questo senso (e un altro noi ne presenteremo in questa sede): vogliamo soprattutto sottolineare la necessità di rispettare il principio della necessità degli interventi per le linee longitudinali.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non dico che questo aspetto della questione non sia importante: ho anche partecipato ad un convegno su questo argomento. Onestamente, mi pare però assai difficile poter includere nel piano, che prevede stanziamenti assai modesti, anche la soluzione di questo problema. Comunque, in una visione a medio termine, concordo con lei.

MARZOTTO CAOTORTA. Questo mi è stato detto anche in occasione della discussione della legge che stanziava i famosi 400 miliardi.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È un problema di raddoppi. Il raddoppio di una linea ferroviaria costa, in media, 2 miliardi al chilometro.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma poiché vedo che sono stati previsti 15 raddoppi...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si tratta di raddoppi di tratti molto brevi, realizzati principalmente a favore dei « pendolari ». In questo momento, come ripeto, sarebbe difficile provvedere al raddoppio del tratto di Pontremoli. Comunque, questa eventualità potrebbe essere presa in considerazione successivamente: se vi fossero cinque chilometri particolarmente accidentati il problema si potrebbe esaminare nell'ambito di questo stanziamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Tornando al problema dei porti, le città di Livorno e La Spezia sono interessanti soprattutto dal punto di vista dello scarico di contenitori, che hanno bisogno di scali particolari, bene attrezzati e dotati di un retroterra di rapido smaltimento. Vorrei a questo proposito chiedere al ministro notizie sul disegno di legge che, se non erro, è stato presentato allo scopo di aumentare la misura dei contenitori da 30 piedi cubici a 40. Vorrei cioè sapere se il Governo abbia intenzione di portare avanti l'iter di questo progetto di legge per potenziare ulteriormente le nostre capacità in questo settore che si sta sempre più sviluppando.

Per quanto riguarda poi le linee dei « pendolari », convengo sulla loro opportunità. Ogni volta che sono in discussione problemi relativi alle comunicazioni ferroviarie, richiamo l'attenzione del Governo sul collegamento con Fiumicino. Non so se questo rientri nel programma.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È stato già fatto.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei ricordare che, in precedenza, era stato incluso nella legge che stanziava 400 miliardi un apposito emendamento che non ha avuto felice applicazione. Io presentai un'interrogazione al ministro dei trasporti, il quale, in risposta, dichiarò che tutto procedeva secondo le aspettative, ma io mi dichiarai insoddisfatto perché alcuni dati in mio possesso facevano supporre il contrario. Era stata effettuata infatti una distribuzione molto particolareggiata delle commesse di carri e vetture ferroviarie: dieci commesse, ad esempio, erano state affidate a 5 aziende. In questo modo, veniva pregiudicato l'incentivo alla produzione razionale a costi industriali competitivi con il resto dei paesi europei. In Francia, ad esempio, vi sono soltanto due o tre aziende che producono materiale ferroviario, e a prezzi competitivi; in Italia si è creduto di affidare questa produzione a dei quasi artigiani, che riescono appunto ad ottenere una commessa e fabbricano una piccola quantità di carri ferroviari: in questo modo, tutti sono contenti, e nessuno è contento. La verità è che non si è creata in Italia una seria industria produttiva di materiale ferroviario. Ora, se non presenterò un emendamento che si richiami al testo dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, è non solo per non causare dei ritardi, rinviando il provvedimento al Senato, ma anche perché ho visto l'inutilità di un articolo di legge, che è disatteso dalla stessa amministrazione ferroviaria...

CARRI. Questa non mi sembra una buona ragione: si tratterà di vedere come quest'articolo potrà essere applicato.

MARZOTTO CAOTORTA. Sto dicendo che, avendo visto quale scarso risultato abbia conseguito un articolo di legge, ritengo che a questo punto la cosa veramente importante sia vedere se c'è la volontà politica da parte del Governo, del Ministero dei trasporti, di attenersi alle decisioni prese dal Parlamento. Sostituirò comunque l'emendamento all'articolo di cui ho detto con un ordine del giorno che presenterò a suo tempo, in cui riproporrò in termini perentori — sperando che il Governo non se ne abbia a male — un problema che è veramente di razionalizzazione. Noi abbiamo un solo metodo per poter sviluppare in Italia un'efficace, economica e competitiva industria di produzione di mate-

riale ferroviario: quello di distribuire le commesse con riguardo ad una certa specializzazione: incaricando cioè un'industria di fabbricare gli assali, un'altra i locomotori, un'altra le carrozzerie, e così via. In questo modo, ognuno di questi produttori sa, con un lungo piano di molti anni, che deve fabbricare determinati pezzi, e di conseguenza imposta la propria fabbrica per quel certo tipo di produzione. In questo modo i costi vengono abbassati, crollano, e si risparmia denaro. Con il metodo oggi seguito, invece, per accontentare tutti si finisce con il fabbricare meno materiale ferroviario.

Il motivo per cui oggi non abbiamo sufficiente materiale ferroviario è che non abbiamo mai saputo fabbricarlo in modo razionale; abbiamo — ripeto — continuato a fare una produzione artigianale, non su scala industriale. Oggi, nel 1974, dobbiamo finalmente cambiare metodo, altrimenti finiremo per continuare a correre dietro ai fantasmi, senza riuscire a realizzare niente di razionale.

Ora, poiché il cliente di tale produzione è rappresentato dalle ferrovie dello Stato, queste hanno un'enorme responsabilità. In questo senso, l'articolo 33 della legge 7 luglio 1907, n. 429, che stabilisce i metodi con cui devono essere effettuati gli appalti e le commesse, prescrive che di regola si debba procedere con pubbliche gare, e che solo in via eccezionale l'amministrazione possa ricorrere alla trattativa privata. In sostanza, in questo modo si è causato un frazionamento, ma non si è risolto il problema di questa produzione in Italia.

Penso perciò che questa sia un'occasione da non perdere, e nessuno dovrebbe assumersi la responsabilità di non sfruttare quest'importante possibilità di portare una razionalizzazione, e di impedire che si fabbrichi in Italia questo tipo di materiale a prezzi competitivi. Se non cambieremo metodo, fra qualche anno la nostra produzione verrà spazzata via: perché attraverso il Mercato comune verranno introdotti in Italia i carri esteri, e noi dovremo chiudere le fabbriche del settore.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Infatti abbiamo già cambiato metodo: abbiamo messo a confronto le aziende produttrici con i sindacati, perché gli elementi scaturiti dalla discussione possano servire ad inquadrare meglio il problema. Le cifre che ha citato l'onorevole Carri, circa la capacità di produzione delle aziende dell'UCRIFER, non corrispondono ai dati forniti

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

dalle medesime aziende nell'incontro con le organizzazioni sindacali.

CARRI. Onorevole presidente, chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Gliene darò facoltà alla fine della seduta, onorevole Carri; per il momento proseguiamo nella discussione sulle linee generali.

FOSCARINI. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, io credo che in tutte le questioni che riguardano problemi di fondo, anche per ragioni di metodologia, sarebbe bene partire dall'impostazione precedentemente data, costatarne l'attuazione effettuata, e fare la dovuta verifica.

Io ho ascoltato con molta attenzione gli interventi che si sono susseguiti, e devo anzi dire che non avevo intenzione di parlare, essendo intervenuti in maniera efficace i miei colleghi di partito; se ho chiesto di parlare, è solo per fare alcune considerazioni circa l'impostazione che è stata data, anche in ordine a questi finanziamenti di intervento straordinario, così come avvenne nel 1972, quando affrontammo il problema di un finanziamento per un intervento-ponte, in vista dell'esame di un piano poliennale.

Mi pare che la valutazione dello sviluppo del traffico ferroviario nel nostro paese (ciò è stato anche rilevato dal relatore), nel quadro — come allora fu detto — delle prospettive di incremento dei trasporti nazionali nel decennio (e noi siamo già impegnati per un quinquennio) confermi il risultato di cui si parlò nel 1972. Fu previsto allora, per quanto riguardava il settore viaggiatori, il passaggio da 33,9 miliardi di viaggiatori-chilometro a 44 miliardi nel 1982, con un incremento annuo del 2,7 per cento; per quanto riguardava il settore merci si prevedeva il passaggio da 17,2 miliardi tonnellata-chilometro a 24 miliardi tonnellata-chilometro nel 1982, con un incremento del 3,5 per cento annuo. Mi pare che sia stata confermata la linea che fu prospettata allora: quella cioè di concentrare lo sforzo finanziario sulle direttrici longitudinali e trasversali del nostro paese per 7.000 chilometri, corrispondenti al 43,5 per cento delle linee ferroviarie del nostro paese. Si mettono in ombra, invece, le linee complementari, di cui non si è parlato, pari a 4.000 chilometri, e le linee secondarie, pari a 5.000 chilometri. A suo tempo si constatò che l'87 per cento del traffico totale del nostro paese si concentra su 7.000 chilometri, mentre il 13 per cen-

to su 9.000 chilometri e delle linee complementari e delle linee secondarie. Pertanto, su un complesso di 9.000 chilometri si prevedono incrementi di traffico molto limitati. Questo è il quadro che abbiamo dinanzi.

Nell'esaminare un programma che impegna una grande infrastruttura del nostro paese, sotto vari punti di vista, i deputati, sia del nord sia del centro sia del sud, non devono ritenere che se parla un deputato meridionale è perché vuole affrontare un problema meridionale; tutti insieme, invece, dobbiamo affrontare i problemi essenziali del nostro paese, nel cui ambito deve trovare spazio il Mezzogiorno come problema che riguarda tutti noi. Di fronte a questa situazione dobbiamo essere seriamente preoccupati: perché l'87 per cento del traffico si concentra su 7.000 chilometri e le altre linee sono « rami secchi »? Vi è anche una situazione del genere, ma i « rami secchi » possono esistere anche sul piano di una concezione agronomica, cioè si potrà avere una terra abbondante, ma senza il lavoro dell'uomo le piantagioni morranno; così come si potranno avere uliveti lussureggianti, ma se si abbandona la campagna, questa si trasforma in deserto. Ciò si è verificato per il Mezzogiorno e per le isole, non dobbiamo dimenticarlo. La classe dirigente del nostro paese, che da molto è la classe dominante, quali interventi ha attuato? Come ha affrontato il problema del Mezzogiorno? Forse il Mezzogiorno doveva essere condannato a rimanere un serbatoio di manodopera? Forse era destinato ad essere un'isola avulsa dallo sviluppo economico del nostro paese? Noi dobbiamo affrontare questo problema con spirito veramente unitario ed è un problema che non concerne solo il Mezzogiorno, ma tutto lo sviluppo del nostro paese. Se noi oggi ci troviamo in una situazione tale per cui stiamo discutendo in aula i decreti economici del Governo, molto deriva dal fatto che il Mezzogiorno è stato abbandonato e le conseguenze non le risente solo il Mezzogiorno, ma si ripercuotono sulle altre zone del nostro paese.

Il ministro ricorderà che in occasione della discussione sul provvedimento delle ferrovie in concessione, noi comunisti rilevammo che queste costituiscono uno sperpero per il bilancio dello Stato italiano, perché si stanziavano centinaia di miliardi all'anno, ma nonostante ciò si aggrava sempre di più la situazione di queste ferrovie. Ritengo che bisogna considerare le linee fondamentali, secondarie, complementari e poi quelle concesse, e tutto ciò deve essere al centro dell'attenzio-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

ne del Parlamento che, come ha detto giustamente il ministro, è sovrano: però il Governo deve stare molto attento di fronte a questa sovranità. Ebbene quando il Governo si rivolge al Parlamento dovrà affrontare contemporaneamente la questione per procedere ad una verifica.

Sono abituato a prendere nota di tutte le impostazioni che riguardano il passato, e mi accorgo che i relatori ripetono le stesse cose che sono state dette in passato. Ora, l'onorevole Masciadri mi sembra che abbia portato una certa vivacità nella relazione, ma dopo aver letto gli interventi che sono stati fatti nel 1972, ritengo che non si sia discostato da quanto è stato già allora detto.

Noi dobbiamo sempre procedere ad una verifica; così, quando all'articolo 1 si prevede lo stanziamento di determinate somme, dobbiamo vedere se il Governo ha rispettato la volontà del Parlamento. Desidero far presente che in occasione della discussione del provvedimento sui 400 miliardi, nella seduta del 13 dicembre il Governo accettò un ordine del giorno in cui si stabiliva un impegno di 260 miliardi per impianti fissi. Oggi, onorevole Masciadri, si parla di 1.250 miliardi per impianti fissi. Il ministro ci ha dato alcune cifre al riguardo. Allora le cifre erano le seguenti: 40 miliardi per i « pendolari », 42 miliardi per trasporto merci, 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno, 40 miliardi per la « direttissima » Roma-Firenze, 50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia.

Desidero sapere dal signor ministro se questi impegni sono stati rispettati. Non ho la possibilità di avere immediatamente un quadro comparativo in modo da rilevare, in riferimento alla somma stanziata, quanto è stato speso e a quanto ammonta il residuo.

Quel disegno di legge ebbe un valore, perché grazie alla battaglia dell'opposizione, cui si associò tutta la maggioranza, riuscimmo a dare una diversa valutazione modificando, sia pure di qualche decina di miliardi, la somma a favore dei « pendolari » del Mezzogiorno. Al riguardo abbiamo il diritto di conoscere che fine hanno fatto questi miliardi. Può darsi che si sia rispettato quanto si decise, ma lo vorremmo sapere in modo da dare credibilità al Governo. Poi non ci si venga a dire che il responsabile di questo dicastero non può assumersi la responsabilità dei suoi predecessori.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No, assolutamente.

FOSCARINI. Desidero affermare ciò, perché spesso — poi dirò qualcosa in merito (comunque prendo atto delle dichiarazioni del ministro) — non c'è soluzione di continuità tra i titolari di un dicastero. Esiste, invece, una continuità nella direzione politica del Governo: tutti sono responsabili!

Abbiamo bisogno, dicevo, di una verifica perché in questo modo noi si possa guardare agli obiettivi del domani. L'onorevole presidente ricorderà certamente che l'altro giorno ho preso la parola, a nome del mio gruppo, per parlare della Sardegna in un momento in cui, assente il ministro, era presente il sottosegretario Vincelli. Parlai, in quell'occasione, di Civitavecchia, cioè di quanto vi stava accadendo.

PRESIDENTE. Oggi siamo d'accapo.

FOSCARINI. Siamo sempre d'accapo! Feci rilevare allora le conclusioni dell'indagine conoscitiva portata avanti dalla nostra Commissione, e riportai testualmente quanto ebbe ad affermare l'allora direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegner Fienga. Oggi faccio riferimento a quanto avemmo occasione di dire quando discutemmo del finanziamento dei 400 miliardi, in cui si accennava alla costruzione di due o tre traghetti. Ebbene, che cosa è stato fatto da allora? Quando la Commissione porta avanti un'indagine conoscitiva non lo fa certamente per perdere del tempo, ma nell'interesse del paese. Ed allora, per quale motivo non sono state seguite quelle direttive? Perché le somme stanziata per il Mezzogiorno non sono state spese? Perché in questo piano quinquennale (perché di questo si tratta, in quanto soltanto fra due anni cominceremo a parlare di piano poliennale: continuiamo ad andare avanti con il sistema dei rinvii) non si dice esattamente come stanno le cose? Le isole e il Mezzogiorno subiscono le conseguenze di tutto questo.

E mi permetta, l'onorevole Lombardi: qui non si tratta del 42 per cento da destinare al Mezzogiorno. È stato chiesto: e se questo finanziamento risulterà insufficiente per il nord? Ma perché non ribaltiamo i termini della questione? Avete mai pensato che il 42 per cento potrebbe rivelarsi insufficiente per i bisogni del Mezzogiorno? Il sud è un problema centrale, che riguarda tutto il paese. E non venitemi a parlare degli interventi della Cassa per il mezzogiorno: questi interventi sono collaterali e non sostitutivi!

Ma non dovremmo essere noi a parlare del Mezzogiorno. Ogni volta che si affronta

in aula la presentazione di un nuovo Governo, è ormai diventato un rito discutere delle mozioni sul Mezzogiorno. Queste dovrebbero essere discusse da deputati del nord se vogliono veramente che anche l'economia di questa parte d'Italia mantenga il passo con il resto del paese.

Noi fummo del Mezzogiorno, diventeremo mezzanotte, ma anche voi nei confronti della concorrenza degli altri paesi dell'Europa non sarete certo in buona posizione perché sia la Germania, sia la Francia, per quanto concerne i trasporti, si trovano davanti a noi. E non mi si venga a dire cose che non hanno alcun fondamento: quei paesi sono usciti distrutti dalla seconda guerra mondiale, ma hanno fatto delle scelte ben precise, anche dal punto di vista del capitalismo e della borghesia. Oggi, invece, noi subiamo tutte le conseguenze di una politica sbagliata.

Forse gli onorevoli colleghi pensavano che avrei preso la parola soltanto per rispondere all'onorevole Marzotto Caotorta. Certo, non posso non rispondergli perché sono un deputato della circoscrizione di Lecce, ma ritengo che quando si parla di questi problemi, la visione dovrebbe essere d'insieme e ci si dovrebbe chiedere come mai non si interviene in quella direzione. Dal 1968, cioè da quando faccio parte del Parlamento, io mi sono battuto per il raddoppio della linea Bari-Lecce: non l'ho fatto certamente per ragioni campanilistiche. Anche in quella zona vi sono dei porti, onorevole Marzotto Caotorta, ma non è questa la questione: il problema del Mezzogiorno è di proprietà di tutto lo Stato! Bisognerebbe avere chiaro lo stato di quelle popolazioni: esse sono creditrici nei confronti del paese ormai da cento anni.

La nostra Commissione dovrebbe fare un viaggio in quelle zone per constatare lo stato in cui vivono quelle popolazioni. Naturalmente, rifiuto il concetto che possa portare a dire che esistano zone come quelle soltanto nel Mezzogiorno; sono convinto che ne esistano simili anche in Toscana e nel Veneto, per esempio. Ebbene, visitiamo anche queste zone e rendiamoci conto della situazione: cerchiamo di conoscere la realtà del nostro paese. È una realtà che reclama profonde modifiche.

Onorevole presidente, questo è quanto ho voluto dire. Sono certo che in avvenire si farà del tutto per guardare più attentamente il problema del Mezzogiorno; non per dare il contentino ai meridionalisti, ma per affrontare i problemi del nostro paese se vogliamo veramente che essi si pongano nel quadro di

una politica più efficiente per la nostra economia.

VITALE. Avevo pensato di limitare il mio intervento alla illustrazione di un ordine del giorno che assieme ai colleghi molisani, Sedati e Vecchiarelli, avevo preparato per richiamare l'attenzione del Governo, in occasione dell'approvazione del programma di interventi straordinari per le ferrovie dello Stato, sull'obbligo di mantenere fede finalmente all'impegno più volte assunto di provvedere alla realizzazione della variante Rocca d'Evandro-Venafro sulla tratta Roma-Isernia-Campobasso-Termoli.

Dopo i chiarimenti forniti dall'onorevole ministro sulla utilizzazione dei 2 mila miliardi in questione, ho avuto la conferma che il Governo, ancora una volta — e devo sottolineare questa recidività — si appresta a non rispettare un impegno che aveva assunto di fronte al Parlamento anche in forma solenne, come risulta consacrato dai resoconti parlamentari di cui ho abbondante raccolta.

Dico questo perché, almeno per quanto riguarda la regione Molise, la propensione del Governo a disattendere le esigenze ed i bisogni è diventata un fatto cronico e non v'è occasione in cui i diritti di una regione, che ha solamente il torto di essere la più piccola d'Italia almeno in fatto di popolazione, non vengano sistematicamente trascurati o ignorati, come è dimostrabile da tutta una serie di episodi sui quali tralascio di dilungarmi. Lascio stare ogni altro riferimento e mi limito al problema che ha specifica attinenza con il disegno di legge in esame.

Il Governo si propone di spendere 2 mila miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria per rendere, in definitiva, meno lacunosi di quanto sono oggi i trasporti su rotaia, sulla cui scarsa efficienza da tempo si appuntano gli strali di una pesante critica sia di quanti sono preposti alla gestione ed al funzionamento degli impianti, sia degli utenti del servizio ed in special modo di quelle masse che del treno si servono abitualmente per ragioni di lavoro.

Potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie non può e non deve significare quasi esclusivamente, come è dato di capire dalle parole dell'onorevole ministro, miglioramento della funzionalità dei grandi collegamenti, sui quali, certo, è importante ed urgente provvedere ai raddoppi delle tratte che funzionano ancora ad un solo binario, alla elettrificazione dei raccordi dove marciano ancora treni a propulsione a vapore o con sistema

*diesel*: e ciò anche in relazione alla crisi energetica. È necessario provvedere all'ammmodernamento degli scali e degli impianti fissi, all'automazione degli impianti di deviazione e di segnalazione sulle linee di più intenso traffico, ma occorre avere anche un minimo di riguardo per quelle linee che, pur se servono attualmente alle regioni non comprese nel contesto dei territori interessati dalle grosse correnti di traffico, tuttavia si dimostrano essenziali e di precipuo interesse in relazione alle prospettive che si dischiudono; questo in conseguenza di scelte già operate nel quadro della programmazione nazionale e il cui sviluppo va sin da ora assecondato con la creazione delle necessarie strutture, se si vuole evitare di correre il rischio di dar vita — come purtroppo spesso è accaduto — a centri operativi che, allorquando raggiungono una certa fase di espansione, vedono brutalmente arrestarsi il processo di crescita per la inadeguatezza di strutture indispensabili che si sarebbero dovute allestire (come la logica ed il previdente senso delle cose suggeriscono) in piena concomitanza con il progredire delle avviate nuove iniziative.

L'elenco delle opere fatto, sia pure per sommi capi, dal ministro, è indubbiamente vasto e imponente; a mio avviso è però lacunoso e carente poiché non tiene conto di altre esigenze che pure postulano soluzioni adeguate ed urgenti. Per altro, e questo mi pare l'aspetto più grave della questione, a me sembra che nel predisporre il programma che ci è stato illustrato non siano state tenute nel debito conto tutte le direttive e gli indirizzi dati dal CIPE ed ai quali il piano formulato avrebbe dovuto adeguarsi. Nella relazione che ha accompagnato la presentazione del disegno di legge al Senato si legge testualmente che fra le altre finalità il programma deve avere per obiettivo precipuo l'ammmodernamento e il potenziamento, ispirati a criteri di organicità, degli impianti e delle linee meridionali e insulari per adeguarli alle necessità connesse con le aumentate relazioni di affari e con le prospettive di sviluppo delle zone di espansione e con il superamento degli squilibri tuttora esistenti nel Mezzogiorno.

Ora, a me pare che pochi degli interventi elencati possano rientrare nel contesto di questo indirizzo. Se non vado errato il ministro ha fatto cenno solamente al potenziamento di una linea per il servizio di territori in provincia di Salerno, dove è in fase di espansione un avviato processo di industrializzazione della zona. Orbene, la realizzazione del-

la variante di cui si chiede l'inclusione nel programma è una di quelle cose che, a mio avviso, va iscritta in via prioritaria nel piano, se alle direttive del CIPE si vuole dare un senso e se si vuole riconoscere ad esse il valore di una indicazione fondamentale ed obbligatoria. Qual è questa variante che chiediamo? Cominciamo col dire che il Molise, pur essendo forse la regione d'Italia che ha una sola linea ferroviaria (la Termoli-Campobasso-Isernia) con una breve diramazione di pochi chilometri in territorio molisano in direzione di Benevento — linea che si trova ancora press'a poco nello stato in cui era quando fu realizzata circa 100 anni or sono — è l'unica regione che non ha trovato collocazione alcuna nel piano illustrato dal ministro, neppure per la sostituzione di uno scambio o per la eliminazione di un passaggio a livello (ve ne sono 8 solamente sul tratto Campobasso-Termoli).

A parte questa considerazione, la variante che noi chiediamo risponde ad esigenze più vaste, che in definitiva non riguardano solo il Molise. Bisogna innanzitutto considerare che oggi, con l'attuale tracciato, per venire dal Molise a Roma si è costretti a fare un giro vizioso che costringe ad arrivare in territorio campano, fin quasi alle porte di Napoli, per poi risalire verso la capitale, con grave dispendio di tempo e notevole disagio per i viaggiatori.

La variante suggerita, della lunghezza massima di 12 chilometri appena, congiungendo Rocca d'Evandro con Venafro, accorcerebbe il percorso di circa 42 chilometri e ridurrebbe di oltre un'ora il tempo di percorrenza, con notevoli vantaggi socio-economici per le popolazioni interessate. Comporterebbe una notevole economia per le spese di esercizio della tratta in quanto, anche se si tenesse conto della sola consistenza attuale di traffico, l'azienda ferroviaria beneficerebbe ogni anno di una riduzione di circa 83 mila treni-chilometro, il che, tradotto in cifre, rappresenta un risparmio di circa 500 milioni all'anno, con la conseguenza di poter realizzare rapidamente l'ammortamento della spesa sostenuta per l'opera. Inoltre, il volume di traffico è destinato a crescere notevolmente e quindi anche le economie dell'azienda potrebbero aumentare. Rendendo più rapida e veloce la relazione considerata con la costruzione della ripetuta variante, si finirebbe con il potenziare una struttura che è di fondamentale importanza per quello che si è già fatto o si sta facendo nelle zone interessate. Vale a dire che si verrebbe a potenziare l'uni-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 AGOSTO 1974

co e insostituibile collegamento interno che costituisce la più logica, valida ed economica interrelazione fra il sistema di nuclei industriali già in atto nell'alta Puglia, nel Molise e nel basso Lazio, tutti i fase di vasta espansione; collegamento non solo di interrelazione tra i nuclei, ma anche di raccordo fra questi e le grosse relazioni a grande transito del litorale adriatico e dell'entroterra tirrenico. Un collegamento che costituisce, infine, anche un valido supporto e la logica premessa alla realizzazione in prospettiva della rapida congiungente Bari-Roma, di cui si parla dal 1924, per la quale giacciono molteplici progetti presso il Ministero dei trasporti e che, in considerazione dell'importanza riconosciuta per obiettive ragioni, fu collocata al primo posto nella graduatoria dei nuovi interventi sin dall'epoca della « commissione Visentini », in sede di parere sul piano regolatore ferroviario nazionale, ma alla quale, in realtà, non si è posto mai mano, seppure ai fini di una seria presa in considerazione delle proposte ripetutamente e da più parti avanzate.

Per conseguire, di fatto, l'obiettivo della linea diretta Roma-Bari, una volta realizzata la variante Rocca d'Evandro-Venafro, sarebbe sufficiente in futuro collegare Campobasso a Lucera, ed il capoluogo pugliese vedrebbe finalmente realizzato il sogno di accorciare cospicuamente l'attuale distanza dalla capitale. È proprio in vista di tale finalità che la realizzazione della variante è stata sollecitata, con indicazione prioritaria e con voti unanimi diretti al Governo dalle giunte regionali della Puglia, del Molise e del Lazio, dai consigli provinciali di Foggia, Campobasso, Isernia e Frosinone, dalle camere di commercio interessate, dai sindacati di tutte le categorie, dalle associazioni imprenditoriali. Questo perché da tutte le parti ci si è reso conto di come la realizzazione della variante non soddisfi solamente una pur legittima necessità campanilistica, ma risponda ad esigenze di ben altra portata e di più ampio interesse.

Il Governo, invece, che pur sembrava, per quello che dirò fra un attimo, aver colto nella sua vera essenza il significato e la portata della richiesta, oggi, di colpo, dimentica tutto e con un disinvolto colpo di spugna cancella dal piano non solo l'opera ma anche l'idea e la prospettiva di essa. Ha dimenticato gli impegni assunti, ha disconosciuto la validità di quanto prima aveva ritenuto valido e realizzabile prioritariamente per le considerazioni che sono andato fin qui esponendo. E tali impegni, tale riconoscimento, sono frutto di responsabilità assunte ad ogni livello, dovun-

que ci sia stato motivo o ragione di investire qualcuno del problema. Impegni assunti solennemente anche avanti il Parlamento (come è riscontrabile dai resoconti che sono a disposizione di tutti); impegni che si sono concretati nel dare l'incarico all'azienda delle ferrovie dello Stato di predisporre il progetto esecutivo dell'opera (progetto che è stato ultimato fin dal 1973); impegni che si sono estrinsecati in fatti ancora più concreti, quando il ministro dei trasporti dell'epoca, al Senato, in occasione della discussione del progetto di bilancio di previsione dello Stato per il 1973, nell'accogliere senza riserve un ordine del giorno presentato dai senatori Sammartino e La Penna, comunicava che l'azienda si accingeva ad iniziare la fase di realizzazione dell'opera, la cui prima tappa era costituita dagli espropri dei terreni occorrenti per il nuovo tracciato, la cui spesa era coperta da fondi attinti dal piano-ponte dei 400 miliardi, mentre alle tappe successive si sarebbe provveduto reperendo il finanziamento con il piano successivo. Eccoli, il piano successivo; ma dal suo contesto, violando una precisa indicazione del CIPE e tutti gli impegni assunti, si è esclusa ogni previsione per la variante in parola. Non solo, ma quello che sconcerca di più è che, senza che sia stato possibile da parte di alcuno apprenderne le ragioni, sono spariti anche i mezzi predisposti sul piano precedente per l'acquisizione delle aree.

E questo è veramente grave e inammissibile. Qui vien fatto di domandarsi davvero in che specie di mondo viviamo! Ma è possibile che nel nostro paese, dove abitualmente succede sempre che la mano sinistra non sappia quel che fa la destra, debba anche accadere che un Governo ignori sistematicamente quello che ha fatto il precedente, e che un ministro debba essere completamente all'oscuro di tutto ciò che aveva predisposto il suo predecessore? È possibile, eccome! Ma in tal guisa, a mio parere, non si amministra saggiamente, non si governa correttamente; così si può fare solo una politica frammentaria e disarticolata e si rischia di soddisfare solo le pretese di chi urla di più o di portare a conclusione le questioni che hanno interesse più preminente, vuoi per ordine elettorale, vuoi per altre valide convenienze, finendo così per ignorare e tralasciare quelle opere la cui realizzazione va compiuta per obiettive ragioni, per validi motivi, perché si inseriscono in una logica di razionale costruzione di un armonico tessuto di infrastrutture e tendono a favorire un equilibrato sviluppo dell'intero paese e quindi specie di quelle

zone che sono ancora oggi notevolmente emarginate.

Ma allora è inutile continuare a fare discorsi sulla programmazione, sulle scelte, sulle priorità, sulla necessità di eliminare gli squilibri fra il nord e il sud del paese! Sono parole e se restano tali sono inutili e, alla lunga, dannose e controproducenti perché non incantano più nessuno.

Lasciamo passare anche questa occasione; non ne facciamo nulla della variante! Ma quando penseremo a dare un moderno e scorrevole collegamento ferroviario ai nuclei industriali che sono stati costituiti per responsabile scelta dagli organi a ciò preposti e che sono in via di crescente espansione? Quando dovremo provvedervi per forza, con le mani nei capelli, spinti dalla disperata necessità di rimediare all'ultimo momento al verificarsi di una situazione che è prevedibile e rimediabile sin da oggi e che si concreterà in un intasamento delle comunicazioni ed in una congestione del traffico merci e passeggeri su una linea che è arcaica, antiluviana nelle strutture e nel percorso, negli impianti (potrebbe fare solo la gioia delle più arretrate popolazioni delle sperdute lande del Tibet o di qualche altro remoto paese del mondo), non sarà troppo tardi?

Vi è poi il problema dell'importo della spesa. Non so quanto costi mediamente al chilometro la costruzione di una linea ferroviaria, non è dato saperlo ad un umile deputato di campagna.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Due miliardi di lire al chilometro.

VITALE. Ma si tratta di 12 chilometri soltanto! Basterà, onorevole ministro, differire un tantino la costruzione di qualche nuova vettura ad aria condizionata.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non è in programma la costruzione di nessuna vettura speciale!

VITALE. Diciamo allora di treni più moderni.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non faccio la politica dei treni di lusso.

VITALE. Ignoro — dicevo — le risultanze del computo metrico predisposto a corredo del progetto redatto. La spesa per 12 chilo-

metri di percorso non può, comunque, essere di importo molto elevato. Sarà sufficiente procrastinare brevemente l'installazione di qualche impianto elettronico non proprio indispensabile, anche in considerazione del fatto che, a fronte dei moderni automatismi già funzionanti altrove, a Vairano, per l'incrocio di due treni, occorre attendere circa venti minuti affinché il deviatore copra a piedi o, talvolta, in bicicletta, il percorso per andare ad azionare lo scambio a mano, distante circa un chilometro dalla stazione. Bastano, cioè, piccoli ritocchi al programma ed anche i fondi per la variante richiesta possono essere agevolmente reperiti.

Io voglio sperare che quello che stamattina ci ha detto il ministro non abbia ancora carattere di definitività. Voglio ancora credere che il ministro stesso voglia recepire appieno le cose che sono andato dicendo, forse un po' troppo a lungo — e ne chiedo venia — e che voglia rendersi artefice di un ripensamento dei piani che sono stati predisposti, rivedendo il nutrito elenco di interventi programmati per trovare in esso il posto per una utile collocazione dell'opera illustrata. Il Governo non può continuare a disattendere clamorosamente gli impegni che assume e pretendere poi di essere sorretto incondizionatamente anche da quanti, con una periodicità sempre più ricorrente (come ho detto all'inizio), spesso si vedono restituite insolute le obbligazioni presentate all'incasso alle naturali scadenze. Non devo essere io a ricordare che al debitore insolvente, ad un certo punto, per buona regola, può diventare indispensabile negare ogni credito.

Io confido nel ripensamento del Governo, e sono certo che l'onorevole ministro vorrà rendersi promotore di un gesto che renderà al Governo la patente di lealtà che io oggi sono legittimato a mettere in dubbio, renderà giustizia ad una regione troppo spesso defraudata nelle sue legittime aspirazioni e sacrosante esigenze, renderà un servizio di più al paese, perché contribuirà a risolvere un problema la cui importanza ed il cui interesse voglio sperare non siano sfuggiti all'attenzione di questa Commissione, alla meditazione ed alla responsabile considerazione dell'onorevole ministro. Importanza e interesse che travalicano la visuale limitata e ristretta di un tornaconto regionalistico, perché si inquadrano, come tassello di preminente rilievo, nel più vasto mosaico di una struttura ad ampio respiro, da cui dipende in larga misura la possibilità di sviluppo di una considerevole parte dell'Italia meridionale.

**RUSSO FERDINANDO.** Onorevole presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, un provvedimento, come quello in esame, che ha qualche ambizione di pluriennalità nell'intervento, ed indica linee ed ipotesi di programmazione futura, anche se queste ultime sono collegate, prevalentemente, al piano da presentare entro il 1976, non può non incontrare la nostra adesione e la nostra approvazione.

Si aggiunga, a favore del provvedimento, il fatto che esso recepisce, anche se in misura limitata dopo i correttivi apportati dal Senato, le direttive del CIPE volte ad ampliare la riserva di investimenti per impianti fissi per l'Italia meridionale ed insulare.

Per questa occasione l'ampliamento della spesa prevista è del 2 per cento. Sarebbe bene sapere dal ministro se, con tale incremento, si riuscirà a colmare l'insufficienza del trasporto ferroviario nelle aree meridionali, situazione questa che non incoraggia l'insediamento delle nuove realtà industriali.

Il richiamo del CIPE ad ampliare gli investimenti nel sud e nelle isole conferma e denuncia il crescente e grave divario esistente tra i trasporti ferroviari meridionali e insulari e quelli del resto del paese, in presenza di un incremento notevole della domanda di trasporto viaggiatori e merci in corrispondenza dei nuovi insediamenti industriali.

Le direttive del CIPE, d'altronde, convalidano quelle che sono le nostre esperienze personali, le preoccupazioni che stagionalmente scoraggiano i produttori agricoli davanti alle difficoltà insorgenti per la carenza dei carri merci, per il ritardo nella consegna dei prodotti, per il deterioramento che subiscono i prodotti stessi. Sono problemi, questi, che con il provvedimento che stiamo per approvare dovrebbero essere risolti.

La carenza dei carri frigoriferi, poi, provoca un grave danno economico nel settore agricolo e commerciale del meridione e delle isole e quindi, in definitiva, nella bilancia commerciale del nostro paese. Le difficoltà presenti nel trasporto delle derrate agricole meridionali è tale che non possiamo essere totalmente convinti che il provvedimento in esame sia in grado di risolvere o migliorare notevolmente il problema del traffico ferroviario meridionale.

Ecco perché mi sembrano un po' inadeguati, per quanto riguarda il Mezzogiorno e le isole, gli interventi previsti in materia di impianti fissi e di nuovi carri merci. Relativamente alla Sicilia, in particolare, desidero sapere dal ministro se è previsto dal prov-

vedimento il raddoppio della intera linea Messina-Palermo, oppure soltanto quello di pochi chilometri nell'arco dei prossimi 5 anni.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Non dell'intero tratto, ma solo di una discreta parte.

**RUSSO FERDINANDO.** Gradirei poi avere qualche particolare in merito alla elettrificazione della linea Palermo-Mazara del Vallo, e della Catania-Palermo, unitamente al problema del potenziamento del servizio traghetti sullo stretto di Messina, ed a quello più generale della costituzione della società che dovrà provvedere alla costruzione del ponte.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** È già tutto predisposto, si attende soltanto il via dal Ministero dei lavori pubblici.

**RUSSO FERDINANDO.** Per quanto riguarda in particolare la linea Palermo-Messina-Mazara del Vallo, trattasi di un percorso che ci porta nel punto più vicino ai paesi africani, e quindi all'imbocco di un traffico marittimo normale, o via traghetto, che si accrescerà naturalmente nei prossimi anni. Non può quindi sussistere in tale direttrice un punto di discontinuità nelle ferrovie dello Stato.

Oggi i treni impiegano mezza giornata per il percorso Palermo-Catania, e per il percorso Siracusa-Palermo una intera giornata, come nel 1918. Essi sono un invito a non adoperare il trasporto pubblico, a favore di quello privato, più costoso: un fatto, questo, che interviene in termini negativi nei costi della produzione industriale ed agricola, e non per una piccola parte del paese, ma per un decimo della sua popolazione.

Per quanto riguarda, poi, la linea Palermo-Messina, ultimo tratto della direttrice nord-sud, non solo è in funzione una rete ad un solo binario, e pertanto inadeguata, ma la rete stessa, con i numerosi passaggi a livello, rappresenta oggi un intralcio al traffico su strada. Le ferrovie pertanto dovranno provvedere ad eliminare i passaggi a livello, ancora troppo numerosi nella parte meridionale del nostro paese.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Su questo argomento dovrei fare un discorso di 12 ore, e voi non mi stareste ad ascoltare più.

**RUSSO FERDINANDO.** In merito, poi, alla generale esigenza di incrementare il traffico generale delle merci, desidererei sapere dal ministro quali iniziative siano state previste, attraverso il provvedimento in esame, per l'incremento del traffico containerizzato a mezzo ferrovie dello Stato. Tale traffico sarà sempre più caratteristico del movimento merci marittimo e aereo di domani, per cui il problema del trasporto dei contenitori via ferrovia è strettamente legato a quello dei collegamenti ferroviari con i porti e gli aeroporti, ed è per questi ultimi collegamenti che occorrerà chiedere all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, sin da questo momento, la progettazione dei collegamenti tra i principali aeroporti e porti del paese con le reti ferroviarie. Dalla progettazione potremmo risalire ai costi e quindi decidere sui finanziamenti.

L'incremento del traffico merci e viaggiatori via aerea porterà le ferrovie al tramonto se, sin d'ora, non sapranno bene collegarsi con le strutture aeroportuali. Avrei pertanto desiderato da questo provvedimento un impegno maggiormente preciso in tale direzione. Sarebbe stata allora più comprensibile la richiesta di un Ministero dei trasporti *tout court* al posto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. I due settori si unificano infatti innanzitutto collegando le strutture ferroviarie a quelle aeroportuali.

Possiamo pertanto condividere la proposta di togliere dalla denominazione del Ministero le parole « e dell'aviazione civile », ma solo se ciò significa che nel piano della programmazione e degli investimenti si vuole realizzare il pieno collegamento fra gli aeroporti e le ferrovie dello Stato ed unificare le politiche dei due settori in quanto integrantisi a vicenda.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Carri ha chiesto in precedenza di parlare per fatto personale. Ne ha facoltà.

**CARRI.** Onorevole Presidente, le chiedo scusa soprattutto di essere stato oggetto di un incidente che può apparire increscioso per quanto riguarda i dati dell'UCRIFER. Non vorrei che il ministro avesse voluto mettere in dubbio la mia buona fede, dato che i dati che ho riportato si riferiscono a un documento dell'UCRIFER che mi permetto di consegnare alla presidenza per ogni eventuale verifica.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Non vi era alcun contrasto fra quello che lei ha detto e quello che ho affermato io; non vi era quindi motivo di alcun incidente. Io non mettevo in dubbio che a Firenze i membri dell'UCRIFER avessero fornito quei dati, ma probabilmente l'onorevole Carri non sapeva che nell'incontro con i sindacati avevano fornito dati diversi, che sono in mio possesso.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani pomeriggio, alle ore 15,30.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 19,50.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO