

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

60.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 7 AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
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) .	933
PRESIDENTE	933, 946, 957
BELCI	940, 944, 945
BOGI	933, 947
CARRI	949, 955
CERAVOLO	945
DAMICO	937
GUGLIELMINO	941, 942, 943, 956
MAROCCO	939
MARZOTTO CAOTORTA	956
MASCIADRI, <i>Relatore</i>	946, 947, 949
PISANU	937
POLI	952
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	940, 942, 943, 945 950, 952, 955, 956

Seguito della 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 il seguito della 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 », già approvato dal Senato nella seduta del 18 luglio 1974.

Onorevoli colleghi, proseguiamo la discussione sulle linee generali.

BOGI. Signor presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, parlando dei trasporti, ogni volta il discorso torna all'indispensabilità del loro coordinamento. Oggi tuttavia intendo esimermi dall'affrontare questo problema, ma ciò non significa omettere di ricordare il motivo di fondo — su cui si è intrattenuto ieri l'onorevole Korach — rappresentato dalla settorialità che contraddistingue oggi la politica dei trasporti e che corrisponde ad un certo modo di concepire il po-

La seduta comincia alle 15,35.

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

(È approvato).

tere, ad una distinzione netta tra potere e funzione pubblica, e quindi tra forze politiche e burocrazia.

In questa concezione, fa veramente impressione, da un certo punto di vista, il problema che tra gli altri ci viene sottoposto: quello della denominazione del Ministero. Mentre discutiamo del coordinamento del sistema dei trasporti, dobbiamo infatti anche soffermarci a meditare sull'opportunità o meno di mutare la denominazione del Ministero competente.

Non voglio contraddire il ministro, il quale ha sostenuto che il meglio è nemico del bene, e sarei anche d'accordo con lui in linea di principio, se il mutamento di denominazione corrispondesse ad un tentativo concreto di coordinare il sistema dei trasporti, facendolo dipendere da un'unica direzione; ma in realtà mi sembra che così non sia.

Piuttosto, se nell'unitarietà di conduzione dei vari sistemi di trasporto che si afferma di voler realizzare, un punto deve essere sottolineato, esso è quello che ripropone l'esigenza di un nuovo tipo di unitarietà che, superando l'attuale settorialismo a tutti i livelli, determini una seria scelta programmatica, che non è certo frutto di studi tecnici o di accordi interpartitici astratti, ma qualcosa che nasce da occasioni politiche reali.

Il fatto è che, nonostante tutta la nostra buona volontà, purtroppo nel provvedimento in discussione non vediamo un minimo di volontà programmatica, e non ci è data alcuna possibilità di chiamare nuove forze a concorrere alla definizione di un valido piano dei trasporti. Se il Parlamento e il Governo non si assumono la responsabilità di un quadro politico appena diverso da quello precedente, ed all'interno del quale si operino le grandi scelte, sarà difficile fare in modo da evitare una visione settoriale dei problemi.

Quello che, dal punto di vista delle scelte, può interessare nel disegno di legge in discussione, è vedere se in esso si trovino elementi fondamentali in grado di ribaltare le scelte settoriali, fatta salva, naturalmente, la volontà sovrana del Parlamento. Il relatore ha affermato che un ruolo fondamentale non può non essere riservato alle regioni ed agli altri enti locali. Ma è stato delineato il quadro entro cui le regioni e gli enti locali possono collaborare, senza correre il rischio di cadere nelle solite attività settoriali?

Bisogna pertanto osservare che il provvedimento ancora una volta oscilla tra l'esigenza dello studio e della programmazione

(vi si ritrova addirittura l'impegno del Governo a presentare un piano entro il 31 dicembre 1976), e la necessità di dar vita a provvedimenti urgenti, che poi risultano anche programmatici. Basta ricordare il provvedimento-ponte di 400 miliardi e lo stralcio quinquennale del piano decennale, che contiene l'autorizzazione di un rilevante impegno di spesa per l'adozione di provvedimenti urgenti. Né mancano i criteri fondamentali del CIPE, stando ai quali si dovrebbe poter realizzare il miglior sistema ferroviario del mondo. Ma, a fronte di tutto ciò stanno anche il potenziamento dei singoli tronchi ferroviari, l'acquisto di materiali e così via, che, in definitiva — come il relatore sottolineava — rientrano nella competenza del CIPE. Quale spazio di manovra resta allora al Parlamento? Accettare i criteri fondamentali di potenziamento delle infrastrutture dei trasporti ferroviari in collegamento con i porti, di potenziamento delle reti? Siamo tutti d'accordo, ma non è questo il problema della programmazione. Il problema è quello di individuare elementi di scelta, senza di che non si mette in moto che un'accentuazione del meccanismo settoriale, che è pericoloso e rientra nella vasta crisi del sistema politico italiano e non soltanto in quella delle ferrovie.

Quali sono gli elementi vincolanti non descritti particolareggiatamente? Il 42 per cento degli investimenti al sud, l'11 per cento per il miglioramento degli ambienti di lavoro, le consultazioni con la commissione interregionale. Ma i piani sono pronti e tutti sappiamo che lo spazio di manovra del Parlamento non è molto ampio. È vero che si dà comunicazione al Parlamento prima di emanare il decreto ministeriale, ma lo spazio vero lasciato alla programmazione è scarso: è troppo poco per impedire le pressioni settoriali e consentire l'elaborazione di schemi programmatori veri e propri.

D'altro canto il piano non c'è e chi non ha la garanzia di poter ottenere oggi non può aver fiducia di ottenere domani. In questa situazione, 2 mila miliardi sono pochi e, se si potenziano 10 tronchi, gli altri 10 che restano fuori dall'investimento da che cosa sono garantiti? Da nulla, e non possono quindi chiedere di essere potenziati anch'essi. Questo meccanismo è rischiosissimo senza una seria programmazione a monte perché esalta la prassi settoriale — al di là del mero fatto clientelare — dato che essa rappresenta l'unica leva su cui possono contare gli enti locali. L'onorevole Korach ha citato

l'esempio della linea Parma-Pontremoli-Sarzana, che sembrava dovesse essere realizzata nei primi 5 anni, mentre, ora non è più prevista. Quindi, chi ha interesse al raddoppio della « pontremolese » che cosa deve fare? Chiedere, senza fiducia, che sia fatta nei prossimi 5 anni? Vien da domandarsi perché la direzione generale dei trasporti non persegua indirizzi unitari: ciò avviene perché essa ha scarsissime possibilità politiche di averne.

Quindi, tutti premono per avere tutto subito, ma, al di là della condanna del settorialismo, che cosa abbiamo da offrire? Non molto, mentre potremmo avere una organica scala di priorità degli interventi di settore, del potenziamento dei singoli tronchi. Io non sono riuscito ad ottenere elementi di giudizio, ma, visto che non risulta che l'azienda delle ferrovie dello Stato disponga di un ufficio studi, ho sospettato che si trovi in difficoltà quanto alla elaborazione dei progetti, data l'inesistenza di una scala di priorità stabilita dal Parlamento.

Contro questi argomenti si possono opporre solo obiezioni inutili e non convincenti. Manca infatti la possibilità di ridurre il troppo vasto ventaglio di indicazioni offerte dal CIPE, in modo da identificare scale di priorità; non vi è una preselezione pubblica delle richieste, ma un meccanismo di preselezione riservata che può indurre al clientelismo e senz'altro al settorialismo. Le attese delle forze periferiche settoriali sono esaltate e la politica degli enti locali tende a garantirsi demagogicamente il proprio serbatoio elettorale, favorendo così gli interessi locali. Se nessuno ha il coraggio di bollare, di illegalità tali interessi, il meccanismo in moto si dilaterà e non sarà certo frenato da questo provvedimento.

In definitiva, si dica chiaramente che cosa non si apprezza della programmazione. Senza di essa non potremo disporre di elementi per un rilancio del trasporto su rotaia rispetto a quello su autostrada, nonostante le buone intenzioni che tutti, dal relatore, al ministro, a noi, esprimiamo a questo proposito. Il riversarsi dell'attenzione sulle ferrovie è stato infatti del tutto accidentale, dettato dalle difficoltà nascenti dall'aumento del carburante, dalla intensità e difficoltà del traffico su strada e non già da ragionate scelte di programma.

Va notato che finora la concorrenza fra rotaia e strada è stato elemento non ultimo del *deficit* dell'azienda delle ferrovie dello Stato; oggi vi è concorrenza anche sul mercato finanziario. L'articolo 4 afferma che le

ferrovie dello Stato sono autorizzate ad emettere obbligazioni, ma in concorrenza con chi? Con gli aeroporti? Con le autostrade? Né è detto che tutte le obbligazioni troveranno una collocazione, per cui la concorrenza si accentuerà invece di diminuire. Il vantaggio delle autostrade, in passato, era quello di non pesare sul bilancio statale; ma, quando il mercato finanziario entra in crisi, tale vantaggio cessa, mentre con i soli pedaggi non si riesce a sopperire alle spese correnti.

Il Governo deve chiarire se ha intenzione di consentire solo alle ferrovie dello Stato, l'emissione di obbligazioni o di ridurre questa autorizzazione per le autostrade. Sarebbe un modo concreto di premiare il sistema su rotaia rispetto a quello su strada. Un chiarimento al riguardo, ripeto, sarebbe opportuno, visto che è lo Stato a garantire l'emissione obbligazionaria. E il Governo dovrebbe altresì chiarire se è in grado di produrre un inventario delle progettazioni esistenti e delle opere in corso nel settore autostradale e se è in grado — e quando — di portare a compimento le opere già iniziate.

In mancanza di questi elementi, è difficile sostenere che si intende privilegiare il sistema di trasporto su rotaia rispetto a quello su strada, affermando che i fondi sono insufficienti e che non possiamo investire più di due mila miliardi di lire nel settore. Dobbiamo avere in mano qualcosa di concreto, che privilegi il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, altrimenti continueremo a manifestare soltanto delle intenzioni velleitarie, ingenerando aspettative che non saremo in grado di soddisfare; tutto questo sta nella logica del sistema politico, cioè nella logica della disgregazione del sistema politico. Dobbiamo compiere scelte programmatiche, che inevitabilmente non potranno non favorire alcuni a danno di altri: dovremo indicare le reali priorità, altrimenti queste scelte mancheranno.

Un'altra questione riguarda il rapporto tra questo provvedimento e la recente legge per l'autorizzazione di spesa per le opere portuali, nei cui criteri fondamentali non si è posto il problema delle infrastrutture di trasporto ferroviario rispetto ai porti. Che la strozzatura del traffico marittimo si verifichi al momento dell'imbarco o dello sbarco, è indifferente; che le merci restino sui moli o nei magazzini è indifferente rispetto al problema del traffico. Il vero problema è quello di una effettiva fluidificazione del traffico stesso e quando essa non si realizza è inutile compiere tentativi in altre direzioni.

È impressionante che una legge che si pone in termini programmatori il problema dei porti, in termini di capacità di concorrenza del sistema portuale italiano rispetto a quello estero — di cui è ben nota l'aggressività — non si interessi del problema della fluidità del traffico. Si vara così un disegno di legge riguardante il potenziamento del sistema ferroviario senza porsi il problema dei suoi collegamenti con i porti. Al limite, i 60 miliardi all'uopo stanziati potrebbero risultare male investiti, perché mancano i raccordi ferroviari. Così, il problema della « pontremolese », che riguarda due dei più importanti porti italiani, tornerà alla ribalta. Il potenziamento della « pontremolese » poteva infatti avere valore aggregante e non settoriale, poteva indurre gli enti e le forze politiche locali a darsi una logica di comportamento aggregante e non disgregante; invece tale potenziamento viene depennato dai programmi da realizzare nei primi cinque anni. È vero che è difficile stabilire una scala di priorità, ma quando essa manca vorrei sapere come si può decidere quali opere debbano essere realizzate per prime.

Un altro problema aperto è quello riguardante le comunicazioni tra nord e sud. Non concordo con l'onorevole Masciadri quando afferma che si è aperto un discorso nuovo e il nord è stato avvicinato al Mezzogiorno grazie alla « direttissima » Roma-Firenze. Nutro serie perplessità su questa tesi. La « direttissima » era alternativa al potenziamento della rete interna meridionale perché drenava una quantità di finanziamenti che necessariamente dovevano essere sottratti ad altri settori. Costituiva — ripeto — una soluzione alternativa, tanto che essa meritò una battuta spiritosa, che cioè avrebbe accorciato l'Italia dove era più corta (nelle zone centrali), mentre l'avrebbe allungata dove era più lunga. Pertanto, con riferimento all'ordine del giorno presentato al Senato sulla legge speciale, preannuncio al mio voto contrario al finanziamento della « direttissima » Firenze-Roma, perché, o quella legge speciale è una cosa seria, e allora deve reperire finanziamenti sottraendoli ad altri settori, o non lo è e allora la classe politica sa già che non potrà vararla affatto. Per senso di responsabilità, quindi, voterò contro perché, secondo me, quella linea ferroviaria è alternativa ad altre già esistenti e sottrarrà finanziamenti ad altri investimenti. D'altro canto, o si raggiunge il quadruplicamento della linea Milano-Napoli, che comporterebbe una effettiva fluidificazione del traffico, o, prima

o poi, si verificherà una strozzatura pericolosa. La « direttissima », in definitiva, per la realizzazione della quale si prevede inizialmente una spesa di 400 miliardi — e guai a chi osò dire che sarebbe costata di più — rappresenta una vera spada di Damocle per le ferrovie del sud e per soluzioni alternative di comunicazione fra nord e Mezzogiorno.

Che senso ha, poi, sostenere che il traffico merci tende a concentrarsi su determinati itinerari, dal momento che questi sono gli unici esistenti e non si forniscono adeguate linee alternative, come la « pontremolese »? La verità è, ancora una volta, che non si creano nuove ipotesi di traffico né si prefigurano nuove ipotesi di percorso, con la conseguenza che i finanziamenti tendono a concentrarsi su itinerari alternativi già esistenti.

La « direttissima » collegata al centro d'Italia presuppone un investimento di moltissimi miliardi e fra cinque anni ci verrà spiegato a danno di chi questi fondi sono stati distratti. Il ministro ha detto che vi sono importanti capoluoghi su questa direttrice. Nessuno li vuole abolire né si vuole evitare che ne possano sorgere altri, perché le linee di traffico corrispondono alle ipotesi di sviluppo economico; ma se si trascura di allacciare i porti con i bacini naturali di traffico e se si ostacola lo sviluppo dei porti non sorgerranno altri capoluoghi.

Una vera e seria programmazione, dunque, manca del tutto, anche se di fatto si pongono delle scadenze che non valgono solo per il momento in cui sono decise, ma anche per il futuro. Da quanto ho detto emerge che nel disegno di legge sono scarse le scelte programmatiche ed alcune di quelle che si intravedono a volte mi lasciano perplesso e di parere diverso. Mi riferisco, in particolare, ai rapporti fra le ferrovie dello Stato e le autostrade, agli assi di scorrimento, alle linee interne, eccetera.

Resta il criterio dell'urgenza, ma quali sono gli obiettivi dell'urgenza? Sono identificabili e catalogabili in modo tale da essere inquadrati in una scala di priorità? È possibile programmare nell'ambito dell'urgenza? Forse spetterebbe ai parlamentari recarsi a verificare i singoli tronchi, ma, come ha detto l'onorevole Ceravolo, occorrerebbe un elenco degli schemi operativi, perché senza di essi il provvedimento ha scarso contenuto di scelte politiche programmatiche.

Io ho cercato di ottenere alcuni elementi che consentissero di identificare la priorità dei singoli tronchi, dei potenziamenti e degli insediamenti fissi, ma non ci sono riuscito.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

Comunque ho seri dubbi che l'azienda delle ferrovie dello Stato sarebbe in grado di dimostrarmi che si tratta di una priorità rigida perché, oltretutto, questa azienda omette di operare rilevazioni precise.

Ora, mentre i fondi stanziati sono scarsi, le necessità sono molte e la dimostrazione di priorità delle spese risulta difficile; vi potrà essere una ressa di richieste, con la conseguenza di favorire il settorialismo ed il conflitto fra zone limitrofe. Si veda il caso delle province di La Spezia e Livorno in cui, in assenza del raddoppio della « pontremolese », è sorto il problema della autostrada Modena-Lucca-Livorno. Da ciò si deduce che, o si perviene a soluzioni che tengano conto dei vari interessi o, inevitabilmente, il tentativo di tutela di questo o di quell'interesse singolo porterà al settorialismo.

Mi sembra altresì che questo provvedimento ci faccia correre il rischio di disgregare le forze politiche. L'unico fatto che interessa, e cioè la programmazione, che potrebbe portare alla constatazione dell'aggregazione degli interessi e delle forze politiche — ciò sarebbe l'inizio della potenzialità programmatoria — non viene infatti apprezzato.

Mi auguro che il ministro possa smentire alcune mie valutazioni pessimistiche o sia in grado di fornire elementi di valutazione in ordine alle priorità che non posso conoscere, in modo che io possa dare un giudizio sul provvedimento molto più pertinente e responsabile.

PISANU. Desidero svolgere alcune osservazioni che possono ricondursi all'ovvia constatazione che il provvedimento che stiamo esaminando non costituisce un piano organico, recante obiettivi precisi e l'indicazione di mezzi e metodi adeguati per perseguirli, ma un generico programma di spesa per far fronte ad interventi straordinari ed urgenti.

Credo che si possano comprendere alcune delle ragioni che hanno indotto a compiere la scelta del metodo del programma di interventi straordinari ed urgenti invece di un piano di interventi programmati, ma non si può non lamentare la rinuncia al metodo della pianificazione, che comporta il rinvio di scelte esaurienti e di decisioni importanti per rispondere alle richieste più disparate, spesso tra loro contraddittorie e non conciliabili.

Desidero anche rilevare che, non essendo garantita in questo provvedimento una logica unitaria dell'intervento all'interno del settore e una connessione con gli altri settori,

è chiaro che saltano i riferimenti ad una qualsiasi, sia pure generica, idea generale dello sviluppo.

Ora, l'assenza di una idea di programmazione, di una logica interna all'intervento settoriale fa nascere provvedimenti come questo, inevitabilmente ambigui, che indicano obiettivi congrui, ma non la strada per perseguirli; che possono appagare molte richieste parziali, ma rischiano di lasciare irrisolti i problemi di fondo; che compromettono la fattibilità dei piani futuri nella misura in cui predispongono condizioni non coerenti; che ampliano molto, in sede di attuazione, i margini alla discrezionalità ed espongono oggettivamente il realizzatore ad ogni sorta di pressione esterna.

Il provvedimento che stiamo esaminando è esposto a queste contraddizioni ed inconvenienti, che emergono con particolare evidenza se si considera l'opzione meridionalistica contenuta nel medesimo.

Tra i criteri che hanno ispirato il provvedimento vi è quello di accettare l'esigenza di una partecipazione del nostro paese ad un disegno integrato dello sviluppo della rete ferroviaria europea, cui siamo direttamente interessati con tre grandi linee: la Milano-Basilea, la Verona-Monaco e la Torino-Chambéry. Lo sviluppo della rete ferroviaria porta ad accettare anche l'idea generale dello sviluppo dell'Europa. Il nostro paese, specificamente da Roma in su, ha partecipato ad un certo progetto di sviluppo, ma vi è stato contemporaneamente un radicale abbandono del Mezzogiorno e delle isole.

DAMICO. L'Europa carolingia è stata voluta da tutti i democristiani dell'alta Italia.

PISANU. L'accettazione di un'idea siffatta, di uno sviluppo del nostro paese in dimensione europea contiene in sé implicita l'idea di una partecipazione del Mezzogiorno a quell'evoluzione industriale che non può non attestarsi sulle aree mediterranee; in questo modo, e su diversi fronti, deve essere contrastata la tendenza spontanea dello sviluppo economico europeo ad emarginare il sud e le isole, dovendo invece partecipare ad esso il nostro paese tutto intero. Soprattutto, quindi, per quanto riguarda i trasporti, è necessario che la nostra idea di sviluppo sia unitaria e programmata.

Stando così le cose ha ragione perfettamente, secondo me, l'onorevole Bogi, quando dice che la scelta della linea Firenze-Roma contrasta oggettivamente con l'esigen-

za di collegare il Mezzogiorno alla parte centrale e settentrionale del nostro paese. Non si tratta di destinare il 42 per cento della spesa al Mezzogiorno; piuttosto dovremmo avere un'idea esatta della programmazione, ed in tal senso votare provvedimenti articolati. Infatti, se avessimo realmente deciso di fronteggiare l'attuale tendenza all'emarginazione delle isole e del meridione anche attraverso i trasporti, non avremmo acconsentito ad impegnare la suddetta somma per il Mezzogiorno, ma piuttosto avremmo compiuto una scelta precisa, agendo poi di conseguenza.

Sarebbe stato molto utile ipotizzare, per esempio, un aumento della percentuale di spesa per gli impianti fissi, la riduzione della partecipazione del Mezzogiorno alle commesse, nonché rinunciare alla costruzione delle tre nuove officine per la riparazione del materiale rotabile, perché è un'idea sbagliata quella di voler industrializzare il meridione sulla base di tipologie industriali già sperimentate al nord; la industria nel Mezzogiorno non deve essere subalterna, perché soltanto così potrà essere valido il contributo che essa darà al tessuto industriale del paese.

A questo punto sorge legittimo il sospetto che si voglia abbandonare la strada della programmazione proprio per evitare un giusto tipo di scelte, e per adottare provvedimenti come questo, caratterizzato dalla straordinarietà e dall'urgenza della spesa; provvedimenti che, di fatto, tendono non a correggere e riequilibrare, ma a conservare la situazione attuale e, anzi, ad accentuare gli squilibri.

Emerge chiaramente, dalla struttura del provvedimento in esame, che si intende confermare l'attuale stato di fatto nel settore dei trasporti del nostro paese, ignorando la sua peculiare caratteristica: che cioè la creazione di nuove infrastrutture, e il miglioramento di quelle esistenti, danno origine ad una domanda aggiuntiva, mentre, se non si progredisce in questo senso, le vecchie strutture ad un certo punto si riveleranno insufficienti e la saturazione porterà ad una congestione del settore — specialmente sui tratti di collegamento interessati dai movimenti pendolari — cui sarà difficile provvedere, almeno per salvaguardare l'efficienza del sistema nei suoi punti critici.

Si finisce pertanto anche con accettare l'idea che, dove crisi del sistema non si manifestano, non si deve intervenire; ma allora si perpetuano le differenze, si accresce la distanza tra il sud e le isole da una parte, e l'Europa dall'altra, si taglia completamente

fuori la Sardegna dal programma di 2 mila miliardi. Ho visto l'elencazione delle spese, e mi sono reso conto che esse non sono altro che l'esatta ripetizione della previsione di spesa che era nel programma dei 400 miliardi, e questa è la controprova del carattere riparatorio che oggi hanno questi 2 mila miliardi.

Nella mia isola, per percorrere in treno il tragitto Cagliari-Sassari occorrono 6 ore, quando in automobile la distanza tra le due città si percorre in sole due ore. È questa la logica dei trasporti collettivi, incentivo alla privatizzazione. Si tratta del classico detto: « se non avete pane, mangiate *brioche* »!

Si vuole privare la Sardegna di collegamenti efficienti, non si parla più di traghetti, non si intensificano i collegamenti marittimi con le ferrovie dello Stato; eppure sarebbe stato facile parlarne, se non altro alla luce dei fatti quasi drammatici accaduti nei giorni scorsi, quando un traghetto delle ferrovie dello Stato ha dovuto levare le ancore, ed è potuto tornare in banchina soltanto dopo che erano stati predisposti robusti cordoni per assicurare almeno un minimo di regolarità nell'imbarco. Basta pensare, per capire quale caos vi fosse, che le autorità portuali di Civitavecchia si sono viste costrette ad avvertire chi desiderava recarsi in Sardegna di rinviare la partenza di 48 ore, perché prima non sarebbe stato possibile.

I danni che da questa situazione derivano allo sviluppo turistico dell'isola sono enormi. Non è necessario che io insista su questo punto, perché le cose che non vanno sono, purtroppo, molto evidenti.

Concludo tornando allo spunto centrale: bisogna agire superando la logica dell'intervento urgente sull'esistente e scegliere la logica della programmazione, che comporta volontà di rinnovamento e intervento sull'inesistente per creare qualcosa di nuovo. Altrimenti si deve accettare l'apologo dell'economista moderno, per il quale la povertà è fonte di ulteriore povertà e la degradazione fonte di ulteriore degradazione.

Dal provvedimento in discussione non solo mancano elementi di programmazione, ma addirittura manca l'idea della programmazione ed esso è esposto quindi ai rischi cui accennavo. Vi è la possibilità di rimediare a queste carenze? E in che modo? Credo che vi sia la possibilità di rimedio valorizzando al massimo il sistema di consultazione previsto all'articolo 3 e, soprattutto, l'espressione del parere del Parlamento prima della emissione dei decreti per

i programmi straordinari da parte del ministro. In quella sede il Parlamento potrebbe fare uno sforzo per imporre che anche un programma straordinario di spesa abbia una sua logica, perché colmi almeno le lacune delle opzioni di fondo che riteniamo indispensabili al fine dichiarato di configurare in qualche modo il futuro piano. Altrimenti, saremo nella condizione che di 4.400 miliardi destinati alle ferrovie, 2.400 sarebbero spesi senza criterio, preconstituendo dati di fatto tali da rendere impossibile la programmazione di spesa degli ultimi 2.000 miliardi. Secondo il piano che si è preannunciato, queste preoccupazioni devono — credo — essere tenute presenti, e ne deve tenere conto il Governo se vuole compiere uno sforzo per correggere la tendenza italiana a procedere con urgenza e frettolosamente per risolvere i problemi, lasciando insoluti quelli fondamentali.

MAROCCO. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ritengo che si possa rilevare subito che il disegno di legge in esame comporta stanziamenti che possono definirsi cospicui, ma decisamente inferiori a quelli richiesti dal piano originario, che prevedeva 4.000 miliardi di lire. Infatti, la significativa decurtazione che si è operata, si contiene nella misura di 1.250 miliardi di disponibilità per gli impianti fissi — in origine pari a 2.500 miliardi — e in 750 miliardi di quella per materiale mobile, che in origine era di 1.500 miliardi.

Vi è, è vero, l'impegno del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di presentare entro il 1976 il piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato in armonia con il piano generale dei trasporti, da elaborare in sede di programmazione economica, e di ciò, se sarà realizzato, non possiamo che rallegrarci. È importante però, in vista della predisposizione del piano, e quindi dell'utilizzo di una così ingente massa finanziaria, svolgere brevemente alcune considerazioni sulle precedenti politiche dei trasporti per evitare di ricadere negli stessi errori.

Gli investimenti sono sempre stati effettuati seguendo una logica settoriale, o addirittura aziendale, così come venivano proposti dagli enti cui per legge erano affidate le competenze specifiche, senza procedere ad alcuna valutazione in ordine alle conseguenze di certi tipi di intervento (ad esempio nel settore autostradale) sulle ferrovie o sul sistema portuale e viceversa. Non si interveniva in determinati tipi di trasporto — ad

esempio quello degli oli minerali — che aumentavano la congestione del traffico stradale, con le conseguenze a tutti note. Non si è mai tenuto conto che il sistema di flussi nazionali di trasporto non è altro che una rete fra vasi comunicanti e strozzature, anche se talvolta giustificate, e spesso determinata *a posteriori*, alla luce di esigenze aziendali o di condizioni locali, che generavano un aumento dei costi del trasporto e delle spese di esercizio delle infrastrutture e un uso di pubblico denaro cui non corrispondevano adeguati vantaggi per la comunità nazionale.

Vediamo quanto è accaduto con le autostrade. Da un punto di vista generale potremmo dire che si è operato con le autostrade il programma di « accorciare » la penisola, come cento anni fa si fece con la saldatura dei tronchi ferroviari fino a creare la rete ferroviaria nazionale. Mutati i tempi e le necessità, alcune delle quali originate fuori dal nostro paese — come quelle determinate dalle correnti turistiche — sembrava logico ed opportuno creare una rete autostradale che, consentendo alte velocità a condizioni di sicurezza, permettesse ai flussi nazionali di trasporto un più sollecito scorrimento, richiamando nel contempo i flussi internazionali. Ma dove sono state fatte le autostrade? Parallelamente alle linee ferroviarie più importanti, con una diminuzione di tempi di percorrenza e di avvicinamento delle diverse regioni del nostro paese. Con i vantaggi conseguenti ai processi di integrazione economica, subentrava la convenienza aziendale di assicurarsi un tracciato dove già esista una utenza consolidata. Che poi questa utenza fosse sottratta alle ferrovie, era un problema che sfuggiva alla logica aziendale. Quindi, lo Stato finanziava direttamente o indirettamente le autostrade con una mano e con l'altra interveniva a sanare il *deficit* delle ferrovie che la stessa politica autostradale contribuiva ad aumentare.

Per altro i programmi autostradali hanno trascurato di creare alle spalle dei porti nazionali più importanti le indispensabili vie di flusso e deflusso delle merci. È il discorso relativo al problema dei blocchi.

Il rapporto economico generale per l'assetto del territorio seguito all'elaborazione del « progetto 80 » afferma che il nostro paese è in condizioni di emarginazione rispetto alle aree europee di maggiore potenziale economico e produttivo ed esercita insufficientemente la sua funzione di tramite tra le grandi aree europee dell'est e dell'ovest e tra queste e il bacino mediterraneo, funzioni

invece che dovrebbero derivare naturalmente dalla nostra posizione geografica. Il rafforzamento della presenza italiana nell'ambito degli scambi internazionali sarà dovuto al rafforzamento di questa funzione di tramite, al cui consolidamento concorrerà in maniera determinante la realizzazione di un sistema infrastrutturale complesso valichi-porti, al servizio dei flussi che si muovono nelle direzioni che collegano le grandi aree europee e del mediterraneo, flussi che oggi, anche per le insufficienze funzionali del nostro sistema infrastrutturale, sono devianti su altri percorsi.

Sono giudizi e indicazioni espressi sempre dalla più volte richiamata commissione che, nel prospettare una strategia di superamento delle condizioni di marginalità, propone, fra l'altro, un primo gruppo di grandi direttrici nazionali dei trasporti: esse dovrebbero essere orientate nel senso di mettere in diretto rapporto i porti dell'alto Tirreno con l'Europa occidentale e centrale, e quelli dell'alto Adriatico con il centro Europa e i paesi danubiani.

Infine, nell'elencare i grandi progetti territoriali di valore strategico nazionale, il rapporto afferma ancora: nell'Italia nord-orientale, ai fini di una strategia di riequilibrio dello sviluppo territoriale delle regioni padane e di una maggiore connessione in un sistema produttivo nazionale con i paesi dell'area danubiana, va proposto quel grande progetto territoriale di rilevanza nazionale, l'organizzazione della direttrice di sviluppo nord-sud-est Friuli, nelle sue componenti infrastrutturali (valichi di Tarvisio, Gorizia e Trieste, porti di Trieste e di Monfalcone).

Il secondo programma economico nazionale, relativo al periodo 1971-1975, ribadisce queste indicazioni in maniera evidente nel capitolo dedicato ai trasporti, dove viene rilevata la necessità, con priorità assoluta, del potenziamento dei valichi nord-orientali e delle vie di comunicazione stradali e ferroviarie che ad essi conducono.

Sono considerazioni, queste, sorte a fronte del programma previsto dall'articolo 1 del disegno di legge in discussione, in cui si parla del rafforzamento delle strutture attinenti al trasporto merci, comprese quelle necessarie per il collegamento con i principali porti e l'adeguamento delle infrastrutture interessate dai traffici internazionali. Vorrei a questo punto sapere se effettivamente con questo disegno di legge, nella sua fase di formazione, è stata operata una verifica di coerenza con questi impegni, tra il

programma del ministro e le indicazioni della programmazione nazionale e di quella regionale.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Certamente, abbiamo cercato di andare incontro alle esigenze più urgenti ed importanti. Abbiamo operato da uomini di buon senso.

BELCI. Tra le varie esigenze da soddisfare, poste anche dalla regione Friuli-Venezia Giulia, vi è il raddoppio totale della « Pontebana »; il completamento della circonvallazione ferroviaria di Trieste e del raccordo ferroviario Redipuglia-Cormons; l'adeguamento delle stazioni di Prosecco e Villa Opicina all'incremento dei traffici; il potenziamento della stazione di Monfalcone, al servizio dello scalo portuale di Portorosega; l'elettrificazione a doppio binario della tratta Udine-Cervignano, che consentirebbe l'inoltro rapido dei convogli su Venezia e il mezzogiorno d'Italia; la realizzazione di una circonvallazione ferroviaria a Udine, al fine di eliminare le strozzature costituite dall'insufficienza di spazio dell'attuale stazione; l'internalizzazione della stazione di Gorizia ed il potenziamento degli impianti.

Per quanto riguarda il problema dell'internalizzazione della stazione di Gorizia, desidererei sapere quello che effettivamente il Governo intende fare. Ho presentato in tal senso varie interrogazioni alle quali non è stata data risposta. Ho saputo che si sta facendo qualcosa da una notizia di stampa, sul *Piccolo*, quotidiano della regione Friuli-Venezia Giulia. Desidererei avere dati precisi, anche perché non si possa dire che noi parlamentari non otteniamo nulla mentre basterebbe un viaggio a Roma per risolvere un problema così importante.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Alle interrogazioni risponde in pratica l'ufficio legislativo del Ministero. Purtroppo il ministro non può controllare tutto.

BELCI. L'opinione pubblica ritiene che i parlamentari non facciano niente e che sarebbe invece sufficiente un viaggio a Roma per ottenere qualcosa.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se venite da me e chiedete qualcosa, sono al vostro servizio, perché siete l'organo sovrano. Le interrogazioni hanno un

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

iter burocratico e non si può far colpa a un povero ministro se per varie ragioni le risposte sono ritardate. Se poi la risposta all'interrogazione viene sollecitata personalmente dal presentatore e il ministro si trova di fronte ad una inadempienza degli uffici, allora fa il proprio dovere.

GUGLIELMINO. Dagli interventi che abbiamo ascoltato dei colleghi della maggioranza si potrebbe essere portati a questa conclusione: che questo disegno di legge sarà votato a grande maggioranza ma in senso negativo. Un elemento che vorrei mettere in evidenza, di ordine politico, che ritengo molto importante, è quello di una manifestazione di uno stato d'animo di grave disagio di cui sono portatori i deputati della maggioranza, per la grave e drammatica situazione che esiste nel nostro paese, in particolar modo nel settore della politica dei trasporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno. È stato sostenuto in più occasioni e ribadito nel corso di questo dibattito che qualsiasi obiettivo di sviluppo economico non potrà essere raggiunto, se non si adeguano attrezzature e mezzi di trasporto a tali previsioni di sviluppo. Ed è stato unanimamente riconosciuto che lo sviluppo generale del nostro paese è condizionato dalla grave situazione di arretratezza economica e sociale del Mezzogiorno; ma questo riconoscimento non trova sempre un adeguato impegno delle forze politiche della maggioranza e negli atti concreti del Governo.

Da anni si parla di decollo dell'economia meridionale e per quanto riguarda specificamente il settore dei trasporti non vi è stata iniziativa governativa che non abbia avuto, almeno a parole, come obiettivo centrale il Mezzogiorno. Il provvedimento al nostro esame ci viene presentato come un nuovo contributo per favorire lo sviluppo del Mezzogiorno. Sono rispettate nella previsione della ripartizione della spesa le quote percentuali previste dalle leggi in vigore a favore del Mezzogiorno. Vorrei dire che si sono voluti superare addirittura i limiti delle leggi che prevedono l'obbligo della spesa per tali zone. Ma appena le percentuali di spesa previste prendono corpo con le opere che realmente si è programmato di fare, o che non si è programmato di fare, ci si rende conto che nei prossimi cinque o dieci anni non cambieranno di molto le attuali condizioni del Mezzogiorno; anzi, possiamo dire sin d'ora, che la situazione tenderà inevitabilmente a peggiorare.

Cosa è avvenuto in questi anni? Abbiamo avuto il primo piano decennale 1962-1972 ed in previsione del piano poliennale delle ferrovie, il Governo, il Ministero dei trasporti e l'azienda delle ferrovie dello Stato predisposero un disegno di legge, oggi legge dello Stato, che venne chiamato « piano-ponte ». Non a caso il gruppo comunista pretese dal Governo che prima di approvare quel disegno di legge si esponessero chiaramente nelle linee generali e nei punti qualificanti quali erano gli obiettivi del piano poliennale.

Oggi, dopo il completamento del primo piano decennale e dopo l'avvio delle opere previste dal « piano-ponte », possiamo fare un consuntivo della realtà che si è determinata nel Mezzogiorno. Al riguardo voglio citare alcuni dati significativi. Se si prendono in considerazione le percorrenze reali dei treni, e cioè il numero dei treni in circolazione nel complesso di tutta la rete ferroviaria, facendo una comparazione fra i compartimenti del centro e del nord rispetto a quelli del Mezzogiorno (per questi ultimi mi riferisco a Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari, dato che quello di Roma può essere influenzato da ragioni particolari, in considerazione della sua collocazione), si può notare che dal 1969 al 1973 le cose sono cambiate nel Mezzogiorno, ma in peggio. Infatti, sul totale delle percorrenze, nel 1970 i suddetti cinque compartimenti rappresentavano il 25,3 per cento, mentre nel 1973 sono scesi al 24,9 per cento.

Se si scompone questo dato, abbiamo degli elementi ancora più significativi, e cioè che le percorrenze dei treni viaggiatori nel 1970 rappresentavano il 26,5 per cento, mentre nel 1973 sono scese al 26,4 per cento. Il dato più preoccupante, poi, riguarda i treni merci, che nel 1970 rappresentavano il 22,2 per cento, mentre nel 1973 sono scesi al 20 per cento. Si tenga presente che contemporaneamente sull'intera rete l'incremento complessivo è stato del 4 per cento.

Questi dati vengono riconfermati se si esaminano anche le percorrenze di tutti i veicoli nei compartimenti prima citati. Infatti, nel 1970 si registrava una percorrenza di assi/chilometro pari a 2.066.640, mentre nel 1973 questa è scesa a 2.030.539; invece nell'intera rete riscontriamo una tendenza inversa, e cioè nel 1970 abbiamo un valore di 9.652.022 e nel 1973 di 10.023.583.

Non mi soffermerò su altri dati, come quello delle velocità commerciali dei treni viaggiatori nel Mezzogiorno. Desidero però rilevare che il Mezzogiorno si è fermato ad

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

Eboli. Infatti quando, alla vigilia del *referendum*, vi è stata una manifestazione popolare al centro di Eboli, la rete delle ferrovie dello Stato si è fermata. Onorevole ministro, lei sa che la popolazione del Mezzogiorno ha vissuto momenti gravi e difficili perché non vi erano altre vie di collegamento per raggiungere le zone a sud di Eboli, come la Calabria e la Sicilia, e non si poteva raggiungere il nord se non perdendo oltre ventiquattro ore per raggiungere Foggia e Taranto. Ciò ha permesso di rendersi conto della reale situazione che esiste nel Mezzogiorno per quanto riguarda la rete dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Il calo, che si rileva dai dati che ho citato poc'anzi, non è dovuto alla mancanza della domanda di trasporto nel Mezzogiorno, ma alla inadeguatezza delle strutture del mezzo di trasporto su rotaia. Tale domanda di trasporto tenderà inevitabilmente a crescere nell'immediato futuro; già oggi avvertiamo una pressione notevole in questo campo a seguito dell'aumento del costo del trasporto su strada dovuto all'aumento del prezzo dei carburanti. Il trasporto su strada ha costituito l'unica via di accesso agli operatori economici del Mezzogiorno e delle isole nel corso di questi anni e le risposte che venivano date al riguardo dai vari governi e dalla stessa azienda si sono sempre dimostrate inadeguate.

Con questo programma di interventi fino al 1979 possiamo stare tranquilli che le cose nel Mezzogiorno miglioreranno? Si vuole veramente avviare una tendenza di fondo diversa?

Da un esame attento del contenuto del disegno di legge e dei chiarimenti che il ministro ci ha dato su quello che sarà realmente fatto, si può arrivare alla conclusione che questo provvedimento farà cambiare poco la realtà del Mezzogiorno, in particolar modo della Sicilia e della Sardegna.

Desidero rilevare che ogni volta che cambia ministro dei trasporti si volta pagina e non si parla più degli impegni presi; ma se vi è continuità nella responsabilità di rispettare gli impegni che si sono assunti di fronte al Parlamento, allora è opportuno che ci vengano forniti alcuni chiarimenti, tanto più che, nel corso della discussione del disegno di legge relativo al « piano-ponte », l'allora sottosegretario di Stato fece la seguente, testuale dichiarazione: « Il continuo aumento del traffico con le isole impone l'esigenza di un potenziamento della flotta delle ferrovie dello Stato. Verrà pertanto previsto un ade-

guato importo di spesa per la costruzione di nuove navi-traghetto, con riserva di stabilirne la dimensione ed il tipo (navi tradizionali per il traghettamento di materiale ferroviario e veicoli stradali ovvero navi-portacontainers) in relazione al risultato degli studi in corso (ivi compresi quelli relativi all'attraversamento stabile dello stretto di Messina) e delle intese con gli organi cointeressati ». Fece inoltre la seguente precisazione: « Per le navi-traghetto: nuove navi-traghetto per adeguare la capacità dei trasporti ferro-marittimi con le isole in relazione alla evoluzione dei traffici relativi (2 o 3 unità) ».

Oggi non si trova più alcuna previsione di spesa per le nuove navi-traghetto, per i nuovi invasi e le attrezzature necessarie a far fronte alle richieste che verranno avanzate dalla Sicilia e dalla Sardegna in considerazione dell'aumento della mobilità delle persone e delle cose.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Permette un'interruzione? La nave-traghetto *Agata* è stata varata 8-9 mesi fa, mentre la nave-traghetto *Pace* è stata varata ancora più recentemente.

GUGLIELMINO. Ciò non ha niente a che vedere, signor ministro, con quanto ha annunciato l'onorevole sottosegretario, perché si tratta di navi che erano già in cantiere prima che venisse riferito alla Commissione il programma contenuto nel piano; la realtà è che, fino al 1979, non è più previsto neppure un impegno di massima per la costruzione di nuovi traghetti, mentre il discorso sul ponte di Messina puntualmente ritorna alla vigilia delle grandi competizioni elettorali.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non ho detto niente.

GUGLIELMINO. Onorevole Preti, l'anno prossimo ci saranno le elezioni amministrative, e forse anche altre elezioni, e tutti già si stanno dando da fare. Già in questi giorni si preparano le nuove iniziative in direzione delle grandi opere: il ponte sullo stretto di Messina, per esempio. Nel 1971 era stata varata una legge in base alla quale il Governo si era impegnato — ed anche il Ministero dei trasporti, per la parte di sua competenza — alla creazione di una azienda pubblica con lo specifico compito di provvedere alla predisposizione, all'organizzazione, al funzionamento ed alla gestione delle opere,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

ma di quella legge nessuno si è più ricordato. Ora siamo nel 1974, e proprio in questi giorni si tenta di rispolverare qualche iniziativa.

Non è tanto il discorso sul ponte che ci preoccupa, quanto la questione di fondo. Lei dice, onorevole ministro, che una cosa è la responsabilità del ministro, ed una cosa è la responsabilità del Governo, e questo purtroppo è vero, perché una risposta precisa nei confronti di questa opera — necessaria, se vogliamo impegnare le risorse occorrenti per condurla a termine — le popolazioni della Sicilia e del Mezzogiorno in genere non l'hanno mai avuta, perché i singoli ministri si impegnano, ma poi quella che prevale è la volontà globale del Governo.

Ci preoccupano inoltre le carenze ravvicinate, a breve termine, evidenziate dall'onorevole Pisanu. Infatti per alleggerire la pressione sulle banchine di Civitavecchia il Ministero dei trasporti ha la buona idea di sottrarre allo stretto di Messina la nave *Reggio Calabria* (come si suol dire, « si veste Cristo e si spoglia Maria ») che fa rientrare in servizio soltanto quando la colonna di mezzi al di qua e al di là dello stretto raggiunge alcuni chilometri di lunghezza.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per il 20-22 di agosto sarà tutto risolto.

GUGLIELMINO. Non sono d'accordo, perché la situazione si ripete puntualmente in coincidenza con la campagna agrumaria, tanto che qualche anno fa il direttore generale delle ferrovie disse che nello stretto di Messina si era al limite della paralisi.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se dovessi accogliere tutte le vostre richieste, occorrerebbero 10 mila miliardi!

GUGLIELMINO. Il problema delle scelte qualificanti è prioritario, se non vogliamo avviliti e mortificati le popolazioni di regioni che rappresentano un fattore di propulsione per l'economia del mezzogiorno d'Italia.

Per la Sardegna, il problema principale è quello della rettificazione e del raddoppio della dorsale Cagliari-Porto Torres, dove attualmente la velocità massima è di 60 chilometri orari. Abbiamo anche l'impianto modernissimo di Macomer, ma quando si verifica un

guasto tutta la rete rimane ferma per alcune ore, perché siamo in Sardegna e bisogna aspettare il tecnico, dato che è stato sperimentato uno strumento delicatissimo su di una rete estremamente arretrata.

Per il resto del Mezzogiorno che cosa è previsto? Alcuni tratti della Bari-Lecce e della Ancona-Foggia, poi tutto resta come prima: le ferrovie concesse, le reti ferroviarie fatiscenti. Le somme stanziare non si sono viste, per le ferrovie concesse non è stato fatto niente, e si conferma per i prossimi anni il perpetuare di una situazione che diventa sempre più grave.

Era stato anche previsto lo stanziamento di 200 miliardi per il riassetto delle linee complementari, che sarebbero dovute rientrare nell'ambito di un più vasto programma regionale dei trasporti, in base al quale alcune linee sarebbero state soppresse — i cosiddetti « rami secchi » — altre sarebbero state trasferite alle regioni ed altre ancora sarebbero rimaste nel contesto della rete nazionale; tutte armoniosamente inserite nell'assetto territoriale. La somma prevista soltanto per questo scopo — essendo escluse le ferrovie in concessione — era di 200 miliardi; i tempi brevi ed urgenti allora previsti sono ormai passati e, per il momento, non risulta sia stata destinata una sola lira al potenziamento delle ferrovie secondarie, né ci risulta che il Governo abbia approntato il documento conseguente al decreto presidenziale del 1972, per l'eventuale trasferimento alle regioni.

Se qualche iniziativa c'è nei confronti del Mezzogiorno, essa è classista ed umiliante nei confronti della sua popolazione. Per esempio, prima del 24 maggio partivano da Roma per il sud due treni, un espresso ed un rapido, uno alle ore 7,30, e l'altro alle 14,05. Ebbene, dopo tale data non esiste più su quei treni la seconda classe, eppure le vetture di prima erano sempre semi-vuote, e quelle di seconda superaffollate. Ora si viaggia solo pagando il biglietto di prima classe.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma l'espresso appartiene a una categoria di treni inferiore rispetto al rapido.

GUGLIELMINO. Questi treni sono gli stessi e con gli stessi orari, ma è stata cambiata la denominazione e viaggiano ora con le vetture di prima classe vuote, mentre le vetture di seconda classe erano superaffollate. Sarebbe bene — lo dico anche per me stesso —

che i membri della Commissione trasporti e il ministro ogni tanto viaggiassero sulle ferrovie del Mezzogiorno nelle vetture di seconda classe per rendersi conto del disagio grave e drammatico e delle critiche, che diventano politiche, che investono l'ordinamento dello Stato e si prestano al qualunquismo. Chiedo al ministro il ripristino del diritto dei cittadini che non hanno la possibilità di pagare il biglietto di prima classe, con il supplemento-rapido, di potere accedere a questi mezzi di trasporto. I cittadini dicono: « Ecco l'unico intervento del Governo; potevamo viaggiare e ci hanno tolto questo diritto. E sono stati tolti anche la luce e il riscaldamento ».

Poiché nel disegno di legge è indicata una data per la elaborazione del piano ferroviario, ci auguriamo che questo problema relativo al trasporto nel Mezzogiorno possa trovare spazio adeguato. Chiediamo un aumento degli stanziamenti previsti e spostamenti — molti già programmati — per sostenere l'avvio di una diversa politica dei trasporti nel Mezzogiorno, e per evitare che quel che il Parlamento toglie dalla porta rientri dalla finestra.

Con l'articolo 3 della legge-ponte fu posta una clausola precisa: « Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti. Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme ». Il Parlamento e le regioni hanno avute queste comunicazioni? Sono state apportate variazioni al programma indicato con l'ordine del giorno di cui si è avvalso il relatore al Senato per illustrare la bontà di quel disegno di legge? Vorremmo una risposta precisa e puntuale, perché potremmo correre il rischio in avvenire di non sapere come saranno destinate i finanziamenti indicati e previsti nel disegno di legge.

BELCI. Il disegno di legge n. 3121 ha una sorte singolare perché la differenza fra l'opposizione e la maggioranza sta in questo: che i membri dell'opposizione parlano contro e confidano nell'approvazione del disegno di legge e quelli della maggioranza dichiarano che voteranno a favore e parlano in chiave critica. Il che dà un quadro abbastanza significativo della situazione in cui veniamo a trovarci e traccia una visione quasi plastica della condizione dei trasporti in Italia. Siamo qui tutti per dare il nostro contributo al varo di questo disegno di legge, nel quale tutti possiamo vedere lacune,

e nei nostri interventi riesce più facile riscontrare questi lati negativi che non quelli positivi, sia per i ritardi con cui ci si muove nella programmazione dei trasporti, sia per i limiti delle disponibilità finanziarie.

Un dato positivo credo sia quello che si riferisce al programma poliennale previsto dall'articolo 1, a condizione che non si tratti della mera sostituzione di una nomenclatura ad un'altra per passare da un piano-ponte di 400 miliardi ad un ulteriore piano ponte di 2.000 miliardi, ma che riesca a coordinarsi con il piano generale dei trasporti, cioè a collegare il successivo piano poliennale previsto dall'articolo 1 — da stabilirsi da parte del ministro dei trasporti sentito il CIPE e la Commissione consultiva interregionale — con il piano generale dei trasporti nel contesto del programma economico nazionale.

Abbiamo quindi la potenziale possibilità di uscire da una programmazione settoriale e di entrare in un piano poliennale dei trasporti, coordinato con la programmazione nazionale. Dipenderà dalla volontà politica del Governo fare sì che questa non resti una dichiarazione programmatica contenuta nel « cappello » del disegno di legge, ma rappresenti una svolta concreta nello sviluppo del settore ferroviario nel sistema dei trasporti del paese.

A me pare che dalla discussione, dalle esperienze passate e da alcune posizioni che ancora possiamo rilevare, siano emersi due atteggiamenti eccessivamente rigidi, il primo dei quali esposto con grande abilità dall'onorevole Korach: quello ideale di configurare una rete ferroviaria tale da annullare il carattere longitudinale del nostro paese. Quindi l'onorevole Korach, cui riconosco una competenza e preparazione notevolissime, ci diceva — polemizzando con il Governo — che non si può fondare il sistema dei trasporti su una dorsale e degli affluenti. Ho pensato che questa visione sia troppo utopistica. La configurazione geografica del nostro paese fatalmente dovrà prevedere una o più dorsali e più affluenti. Il problema è di vedere come sono fatti. Non credo che la lisca del nostro paese possa somigliare più a quella del pesceluna che non a quella della sardina! Saremo sempre obbligati longitudinalmente e il problema della programmazione è appunto quello di far sì che la dorsale non sia assorbente o prosciugante dei vari affluenti, ma costituisca una colonna rispetto alla quale essi possano dare e ricevere linfa.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

CERAVOLO. Oltre la dorsale, lungo la linea longitudinale vi sono anche le litoranee tirrena e adriatica.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per le litoranee si sono fatti molti lavori e in questo modesto programma di duemila miliardi ne sono previsti altri. Anche se facciamo a quattro binari la litoranea adriatica, state certi che l'asse del paese rimarrebbe sempre quello su cui si trovano le principali città italiane, a meno che non si spostino anche le industrie, perché i trasporti seguono le industrie e non viceversa.

BELCI. L'onorevole Korach ha ripetutamente parlato di una « rete » all'interno del sud, ma non è possibile stravolgere una configurazione obbligata, non è possibile cambiare la configurazione geografica per cui le dorsali costituiranno sempre la colonna portante del nostro sistema di trasporto.

Un'altra posizione, dalla quale ritengo dobbiamo cercare di rifuggire, è quella della passiva registrazione della concentrazione del traffico che a volte l'azienda è portata a fare.

A volte essa ci dice: questo è il traffico, questo è il preventivo di sviluppo, vi è una tendenza alla concentrazione e quindi gli investimenti devono concentrarsi sugli sviluppi preventivati. Tutto ciò comporta un passivo adeguamento della rete ad una concentrazione che, già obbligata dal punto di vista della configurazione geografica del nostro paese, può essere esasperata da uno sviluppo senza correttivi. Alcune volte infatti le previsioni aziendali, anziché essere di carattere programmatico, sono dovute ad una spinta d'inerzia che tende all'irrobustimento di alcune concentrazioni che dovrebbero invece essere alleggerite.

La preoccupazione dell'onorevole Marzotto Caotorta circa il problema della « pontremolese » è un tipo di preoccupazione legittima di alleggerimento di alcune concentrazioni, ma vi è il riconoscimento di una realtà obbligata dovuta alla configurazione longitudinale del nostro paese. A volte anche l'azienda ferroviaria tende a registrare semplicemente gli sviluppi del traffico, proponendo di conseguenza gli investimenti senza una vera programmazione.

CERAVOLO. Questa è la filosofia del ministro, secondo la quale sono le industrie a creare i traffici.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io rispetto le sue idee, ma non creda che io sia un incompetente e che non conosca i problemi economici. L'azienda ferroviaria non può mettersi a programmare gli sviluppi economici che dovrebbero poi essere seguiti dai sindacati e dalle organizzazioni imprenditoriali. Diventeremmo un « nanerottolo » che si trascina appresso un corpo gigantesco e ciò non corrisponde alla logica delle cose. Come facciamo a proporre di costruire una linea dove non vi sono industrie o dove poi le industrie non sorgono? Dobbiamo tener conto della realtà in cui operiamo. Se facessimo una linea nuova attorno alla quale le industrie non sorgono, il pubblico non ne usufruirebbe, le merci non si spedirebbero e si potrebbe denunciare alla Corte dei conti il ministro che avesse sprecato in questa maniera il pubblico denaro. Siamo uomini modesti e cerchiamo di fare quello che si può, ma operiamo con senso di responsabilità.

BELCI. Ho cercato di indicare due posizioni dalle quali dobbiamo rifuggire, se vogliamo cercare tutti insieme di dare una sistemazione programmatica allo sviluppo dei trasporti. Dobbiamo cioè rifuggire sia da una visione utopistica, che non tenga conto della configurazione del nostro paese, sia da una visione meramente aziendalistica, avulsa come tale, in sede di scelte governative, dalla visione globale della politica economica.

In questo senso credo di poter confermare quello che è stato detto dall'onorevole Marzotto Caotorta circa l'esigenza di una maggiore industrializzazione, di una riforma sostanziale dell'azienda ferroviaria per dare ad essa maggiore capacità di autonomia. Ma maggiore autonomia vuol dire maggiore capacità di presenza industriale, non minore adeguamento alla programmazione. Credo che l'onorevole Marzotto Caotorta abbia voluto dir questo: vogliamo una azienda industriale più autonoma, ma più saldamente innestata in un processo di programmazione generale che è compito del Parlamento e del Governo cercare di portare avanti.

È stato sottolineato da tutti che bisogna sviluppare il settore del trasporto merci e che è necessario considerare con attenzione anche il problema dei collegamenti internazionali e con i porti.

Capisco il disagio in cui si trova il ministro perché ciascuno di noi vuole il suo « pezzo ». Ciascuno di noi rappresenta qui reali esigenze locali, che se da un lato pos-

sono sembrare limitate rispetto ad una visione globale del problema, dall'altro possono però contribuire ad una più responsabile valutazione da parte del ministro di alcuni problemi che forse in sede di azienda ferroviaria sono stati scarsamente o insufficientemente valutati o valutati solamente sotto il profilo strettamente aziendale. Io non rappresento assolutamente una eccezione a questa regola, ma ho la preoccupazione che qualche volta la valutazione aziendale prevalga in termini di pura registrazione, e questa preoccupazione è emersa anche dalle osservazioni della regione del Friuli-Venezia Giulia. So quanto costi complessivamente il raddoppio della ferrovia « Pontebbana » e so in quali termini quantitativi si collochi all'interno di un piano di 2.000 miliardi, in cui 1.200 miliardi sono destinati agli impianti fissi, dai quali viene sottratto il 42 per cento destinato al Mezzogiorno.

Molte volte ho sentito fare un certo discorso economico da parte dell'azienda delle ferrovie dello Stato; cioè si è sostenuto che alcuni interventi di potenziamento non erano così urgenti come potevano apparire a volte agli operatori locali. Ritengo che in questo modo rischiamo di commettere gli stessi errori che abbiamo commesso nella costruzione delle autostrade, quando abbiamo anteposto alcuni collegamenti interni non propriamente urgenti ad alcuni collegamenti internazionali che invece erano estremamente importanti per il settore commerciale. L'onorevole Marzotto Caotorta si è riferito alla questione dei valichi alpini, ma occorre anche tenere presente le strozzature di carattere ferroviario che esistono nelle aree portuali.

Vi sono dei traffici di transito di merci che sono estremamente interessanti per la nostra bilancia dei pagamenti, poiché, partendo dall'estero o diretti all'estero, lasciano valuta pregiata attraverso i nodi ferroviari e marittimi. Per quanto riguarda il porto di Trieste, sono state fatte più volte indagini relative a questo afflusso di valuta pregiata; una valutazione approssimativa — del resto abbastanza fondata — induce a ritenere che ci si aggiri su una cifra di 90-120 miliardi annui. Tutto ciò che perdiamo di questo transito verticale che parte o arriva dal centro all'Europa orientale, è evidentemente un danno per l'economia nazionale.

Non si tratta — insomma — soltanto di registrare quanto traffico passa o è assorbito da queste linee longitudinali, ma si tratta di calcolare quanta parte di questo transito non

arriva in Italia a causa delle strozzature ferroviarie, con danno per la nostra economia.

L'onorevole Preti ha detto più volte che se dovesse soddisfare tutte le nostre richieste, dovrebbe avere a disposizione, immediatamente, 10 mila miliardi. A questo punto sorge un grave interrogativo circa gli indirizzi da dare al programma di sviluppo delle ferrovie poiché ci troviamo davanti all'ipotesi di una pioggia di investimenti. In sostanza, ci troviamo di fronte a questo grave dilemma: conviene chiedere al Governo di fare questi investimenti a pioggia, o è invece più utile chiedere di realizzare solo alcune opere estremamente funzionali, e complete, sotto il profilo economico? Credo che questo sia il punto fondamentale della situazione.

Sono molto dubbioso sui criteri esposti dal ministro, circa alcune iniziative per una serie di tratti che hanno principalmente importanza per le zone locali. Questo è il grave problema che si porrà successivamente all'approvazione del disegno di legge, relativo cioè alle scelte che il Governo deve fare circa l'utilità economica globale delle opere da finanziare. A mio avviso sarebbe opportuno abbandonare tutta quella serie di iniziative parziali per concentrare gli sforzi sulle opere di maggiore importanza.

Pongo la questione in termini problematici; cioè occorre dimostrare l'utilità economica di alcune opere che a me sembrano formalmente e tecnicamente utili, ma non utili in una visione programmatica ed economica globale.

Sui criteri di applicazione del disegno di legge desidero che il ministro ci dia ulteriori spiegazioni, soprattutto per quanto riguarda le scelte che sono certamente indilazionabili, ma che lasciano a molti di noi il dubbio sull'utilità del frazionamento degli investimenti. Su queste scelte, infatti, si dovrà impostare il futuro sviluppo dei trasporti, nell'ambito del più generale contesto economico e sociale del nostro paese.

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

MASCIADRI, Relatore. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ringrazio tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, non ricordandoli però nominalmente perché correrei il serio rischio di tralasciarne qualcuno, recando delle involontarie offese. Ringrazio, quindi, per l'interessante apporto recato alla vivacità del dibat-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

tito, ed anche per l'arricchimento che ne è derivato alla mia relazione.

Si sarebbe anche potuto limitare la discussione facendole abbracciare unicamente il campo della ferrovia, e quindi della rotaia, ma era ineluttabile — già io lo avevo fatto nella relazione — trattare anche del problema dei trasporti in senso più generale.

D'altra parte, quando si fa cenno ad un qualsiasi problema relativo ai trasporti su strada, tutti noi sentiamo — e giustamente — il peso degli errori passati che hanno gravato sulla politica dei trasporti ed io, come relatore, devo cogliere dal palese dissenso soltanto alcuni elementi, guardandomi bene dal fare apprezzamenti di carattere troppo personale.

In generale tutti gli oratori intervenuti hanno affermato l'opportunità della prevalenza del mezzo pubblico su quello privato, qualcuno sottolineando come oggi la rotaia rivesta una maggiore importanza anche rispetto ad un recente passato, allorché la ferrovia sembrava ormai definitivamente superata dall'aereo e dall'automobile.

Oggi la rotaia deve anche sopportare i danni determinati da una politica incentrata sul prevalere della motorizzazione privata (con particolare riferimento — ovviamente — all'automobile) e del traffico autostradale, del quale lungamente si è discusso anche in questa sede. A questo punto desidero soltanto sottolineare che i guasti che molti oratori hanno voluto rilevare riguardano non soltanto il nostro paese, ma fanno parte delle carenze ed insufficienze che si registrano in tutta l'Europa e, anzi, in pressoché tutto il mondo civile.

Devo anche rilevare — e credo sia abbastanza facile farlo — come la crisi che sta gravando sul settore dei trasporti sia indubbiamente stata accelerata ed appesantita dalla crisi energetica che ha colto impreparati un po' tutti, e soprattutto noi italiani. Purtroppo, è incontestabile la presenza di un fattore anelastico, rappresentato dall'impossibilità di garantire una adeguata mobilità delle persone e delle cose.

Pertanto è indubbiamente necessario un maggior coordinamento in materia di trasporti, dei settori nonché delle esigenze complessive, al fine di evitare — appunto — che ogni settore, come in effetti sta ora accadendo, prosegua il proprio cammino senza contatti con gli altri. Occorre quindi — molti oratori lo hanno affermato, ed io raccolgo e faccio mio il suggerimento — che un Consi-

glio superiore dei trasporti coordini la materia oggi trattata da troppi Ministeri e da troppe direzioni generali, necessità del resto già anche da me sottolineata nella mia relazione.

Ciò detto, e lasciando al ministro la trattazione dei problemi più complessi che i colleghi hanno sollevato — che sono di sua specifica competenza — aggiungerò che ci troviamo di fronte non ad un piano poliennale, come si credeva all'atto della sua presentazione, ma più semplicemente ad un disegno di legge recante provvedimenti straordinari, cui qualcuno ha voluto attribuire — forse anche giustamente — carattere d'urgenza, per sanare alcune delle insufficienze riscontrabili nel settore dei trasporti ferroviari del paese.

Non ho difficoltà a dire, per quanto mi riguarda, e pur avendo ascoltato diverse voci in dissonanza con la mia su questo argomento, che si riscontra un peccato di fondo nella discussione testé conclusa: sembra ci si sia dimenticati che abbiamo a disposizione soltanto 2 mila miliardi, e non una somma superiore, quale occorrerebbe per aumentare la capacità dei trasporti sulle nostre ferrovie del 50 per cento. Per far ciò occorrerebbero almeno 10 mila miliardi, vale a dire una somma pari a 5 volte quella che abbiamo a disposizione, tanto più essendo stati i 2 mila miliardi suddetti già divisi in due *tranches*, di cui una destinata agli impianti fissi e l'altra — di 750 miliardi — al materiale rotabile.

Si dovrà perciò rinunciare — lo annuncerà il ministro, e lo annunceranno i fatti con il loro nudo linguaggio — ad opere importanti, e mi spiace non consentire con l'onorevole Bogi, e con qualche altro ancora, sull'opportunità di non pensare al quadruplicamento della « direttissima » Firenze-Roma, né al completamento del tronco Roma-Firenze con una legge speciale.

BOGI. Ciò deve rientrare in un piano programmato, non in una legge speciale.

MASCIADRI, *Relatore*. Ormai è opportuno, visto che di un piano programmato parleremo nel 1976, pensare di concludere qualcosa prima tramite una legge speciale, al fine di completare almeno il tratto Roma-Firenze, che per una metà è già realizzato. Sulla carta almeno mancavano i 60 miliardi che qui troviamo stanziati, però è anche vero che, al momento della programmazione, era stata preventivata una spesa di 200 miliardi mentre poi 300 miliardi, o forse qual-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

cosa di **più**, è costata soltanto la metà dell'opera, e che altri 400 miliardi occorreranno per il tratto Chiusi-Firenze. Credo però che, tutto sommato, valga la pena di cercare di procedere rapidamente, a meno che non si voglia fare come Penelope.

Credo che il potenziamento ed il quadruplicamento del tratto Roma-Firenze sia di grande importanza come prima opera intesa a preparare il quadruplicamento della intera linea Milano-Napoli; ma poi, a distanza di dieci anni vorremmo rimangiarci l'annuncio ufficiale dato non in una « leggina » di nessun significato, ma in un piano poliennale che ha visto mobilitati l'intero Parlamento e la maggioranza di allora, sostenendo che occorrerebbe cancellare dai programmi il prosieguo delle opere e che le scelte fatte sarebbero completamente errate; ma allora dovremmo riconoscere che abbiamo sbagliato tutto nel piano decennale, che invece è stato importante e si deve portare a compimento.

Un deputato del gruppo comunista ha avanzato la proposta di aumentare lo stanziamento da 2.000 a 3.000 miliardi. Anch'io, come altri membri di questa Commissione, sono sensibile alla soluzione dei reali problemi del trasporto ferroviario e pertanto sarei ben lieto di acconsentire a tale proposta, ma le ragioni che avanza il Ministero del tesoro e le attuali disponibilità finanziarie, su cui si è esaurientemente dibattuto al Senato, mi portano alla conclusione che quel traguardo non può essere raggiunto.

Ho constatato che i criteri del CIPE sono stati accettati da tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito e che hanno sottolineato la necessità di dare la prevalenza ad alcuni criteri rispetto ad altri. Il criterio principale è quello dell'incremento delle linee del Mezzogiorno e delle isole, cui viene riservato il 42 per cento dello stanziamento complessivo.

Desidero rilevare che condivido le osservazioni che sono state ripetute da molti oratori in ordine alla politica che il Governo deve portare avanti per il meridione e le isole, anche perché i problemi del meridione riguardano tutta l'Italia, se il nostro paese non vorrà essere considerato, entro breve volgere di tempo, il meridione dell'Europa.

Il secondo criterio che è stato accettato, e su cui molti oratori sono intervenuti, è quello dei « pendolari ». Alcuni, con dovizia di dati, hanno trattato l'argomento della velocità dei treni per i « pendolari » — altrettanto ho fatto io nella relazione — velocità che non può più essere tollerata in un paese civile.

Il terzo problema, su cui si è richiamata l'attenzione del ministro e anche la mia, concerne il trasporto delle merci. Al riguardo ritengo che si possa concordare con quanto ho sostenuto nella mia relazione.

Non mi attarderò a considerare il programma delle opere enunciato dal ministro, perché questi si è assunto l'onore, e ancora di più l'onere, di esporre le opere una per una. Ho solo una perplessità ed è questa: non so se tutte le opere, di cui è stata indicata la spesa, potranno essere eseguite, in considerazione della levitazione dei costi e dei prezzi. Infatti i 2.000 miliardi nel mese di settembre del 1973 potevano servire per una certa quantità di opere, ma a distanza quasi di un anno sono accaduti nel nostro paese molti fatti, per cui occorrerà aggiornare questi programmi operando alcuni tagli, il che non è facile.

Il programma di interventi straordinari verrà sottoposto al CIPE e poi approvato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, previa comunicazione al Parlamento prima dell'emanazione del decreto stesso.

I limiti finanziari posti nel disegno di legge sono tre: 1.250 miliardi di lire per gli impianti fissi e 750 miliardi di lire per il materiale rotabile; l'11 per cento (originariamente era il 7 per cento) per l'ambiente di lavoro dei ferrovieri; infine, il 42 per cento per le opere da realizzare nell'Italia meridionale.

Alcuni oratori hanno fatto presente che 750 miliardi sono insufficienti a soddisfare le esigenze in ordine ai locomotivi, alle locomotrici, alle carrozze, ai carri e a tutto il materiale occorrente. Al riguardo desidero rilevare che nella relazione ho affermato che con investimenti di questa misura, che pure potrebbero apparire rilevanti, saremo in grado di aumentare, *grosso modo*, il numero delle carrozze di circa il 9 per cento rispetto al parco attuale, quello dei carri ferroviari di circa il 7 per cento. Comunque mi dichiaro contrario a variare lo stanziamento di 750 miliardi, anche perché si dovrebbe diminuire di pari importo quello di 1.250 miliardi per gli impianti fissi, ed essendo questa somma già insufficiente a soddisfare le relative esigenze, compiremmo un'opera che potrebbe risultare non efficace e gradita.

Sempre riguardo al materiale rotabile la situazione attuale è la seguente: vi sono una cinquantina di officine, alcune delle quali medie, altre piccole e altre ancora piccolissime e solo 4 o 5 possono essere ritenute

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

grandi officine di costruzione di materiale rotabile. Il Parlamento assunse a suo tempo l'impegno, nella cosiddetta legge-ponte, di ristrutturare il sistema delle commesse, tanto che all'articolo 10 di quel provvedimento si stabilì: « È fatto obbligo all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare una adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire una efficace razionalizzazione della produzione e un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati ».

Non ho alcuna difficoltà a rilevare che ciò non è avvenuto e il motivo per cui non si è ottemperato al disposto dell'articolo 10 è che forse la commessa di 133 miliardi di lire (tanti ne erano stati stanziati da quella legge per il materiale rotabile) era troppo piccola per provvedere ad una adeguata programmazione. Siamo però impegnati in questo piano a rispettare quanto stabilito all'articolo 10 di quella legge e il Governo dovrà impegnarsi a stimolare i consorzi perché si abbiano grossi lotti di commesse e non pioggerelle, e perché le officine siano indirizzate verso una specializzazione della produzione, che reca benefici cui non è qui il caso di sottolineare.

È vero che qualche deputato ha qui ricordato una comunicazione dell'UCRIFER circa la potenzialità della produzione annua di materiale rotabile in Italia, ma non ho difficoltà a dichiarare che in questa comunicazione si denuncia come possibile da parte delle ditte costruttrici una produzione che è, sulla carta, circa il doppio della richiesta di 150 miliardi annui, per 5 anni, della nostra attività dal 1975 al 1979; ma sono presupposte una serie di condizioni che devo sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi perché non sembri che tutto sia così facile. Le condizioni di cui parlo sono: che si tratti di materiali rotabili di tipo uguale a quelli recentemente costruiti (è un problema di standardizzazione) e che vi sia la possibilità di reperire in tempo utile il materiale necessario, in particolare ferroso, tenendo conto che l'Italsider ha avanzato alcune riserve. È quindi l'Italsider che deve offrire il materiale nei tempi dovuti, senza ritardi nella consegna alle ditte che forniscono le ferrovie dello Stato. Altra condizione è che non abbiano a verificarsi agitazioni sindacali — che il Parlamento non può prevedere né impedire — tali da disturbare lo svolgimento normale del lavoro.

Vi sono poi altre condizioni che dovrebbero essere rispettate. Le ditte costruttrici si impegnerebbero a consegnare il materiale senza precisare entro quanti mesi, ma ciò avrebbe riflessi negativi sulle commesse. Comunque, se tutte le condizioni fossero rispettate, occorrerebbero 24 mesi per la consegna delle locomotive; 17 per le automotrici, 16 per le carrozze e 13 per i carri. Ma devo segnalare che se questi sono tempi ottimali, nella realtà essi raddoppiano. A questo proposito basterà ricordare che ancora deve essere consegnato il materiale commissionato non già in base al piano-ponte (per cui non abbiamo ricevuto neppure un carro con i 133 miliardi stanziati, mentre le ordinazioni sono avvenute un anno fa) ma in base allo stanziamento del piano poliennale: mancano infatti ancora 30 locomotori elettrici e molte locomotrici Diesel.

CARRI. Anche il relatore ha rilevato che non è stato rispettato l'articolo della legge. Le commesse del piano-ponte quando sono state fatte?

MASCIADRI, *Relatore*. Non mi lamento per il piano-ponte, ma dico che sono già trascorsi 12 mesi.

CARRI. Per colpa delle ditte?

MASCIADRI, *Relatore*. Sono state ordinate 12 mesi fa alcune partite, e neppure un carro è stato ancora consegnato. I tempi di consegna in condizioni ottimali sono quelli cui ho fatto riferimento, e mi auguro che gli ostacoli possano essere eliminati e che siano rispettati i tempi tecnici. Non voglio sollevare una polemica assurda, che fra noi non avrebbe alcun significato.

Occorre, come dicevo, una standardizzazione cui le ferrovie devono assoggettarsi, ma si devono stimolare le ditte produttrici a programmare, per la parte di loro competenza, nei tempi dovuti. Non possiamo far ricadere sul Parlamento e sul Governo anche la responsabilità degli inadempimenti delle ditte costruttrici, responsabilità che non abbiamo nella misura in cui si vorrebbe far apparire.

Occorrerebbe poi aumentare la percentuale di impegno annuo per il rinnovamento. Nella legge del 1962 era stabilita la percentuale del 10 per cento sul prodotto del traffico per il rinnovamento, mentre per la manutenzione era fissato il 20 per cento. Per fortuna il tesoro ha concesso sempre di più, ma non

basta. Siamo di fronte ad un patrimonio delle ferrovie dello Stato di 15 mila miliardi, e la tendenza dovrebbe essere quella di garantire alle ferrovie una quota di ammortamento pari a quella di un'azienda privata. Ricorderò quali sono state le quote impegnate per il rinnovamento negli anni passati: 42 miliardi nel 1969, 54 nel 1970, 64 nel 1971, 70 nel 1972, 67 nel 1973. Per il 1974 la quota dovrebbe essere di 89 miliardi e sono stati chiesti al tesoro 238 miliardi e mezzo per il rinnovamento che dovrebbe, anche per gli anni successivi, essere mantenuto per garantirci almeno dal rischio di viaggiare su ferrovie il cui materiale risale a 50 anni fa.

Un'ultima considerazione riguarda la capacità di spesa. La domanda che coscientemente mi pongo come relatore, dopo aver ascoltato gli interessanti e documentati interventi dei colleghi, è se le ferrovie dello Stato nelle condizioni di personale in cui si trovano dopo l'esodo avvenuto, con i quadri dirigenti mancanti, con il ritmo di lavoro che hanno, siano in grado di poter spendere, e nel migliore dei modi, i 2.000 miliardi di lire nei tempi previsti. Non vorrei che si ripettesse anche in questa occasione ciò che è avvenuto o sta avvenendo in altri settori, ad esempio nel settore dell'aviazione civile, in cui si registrano notevoli ritardi — anche colpevoli — da parte dei funzionari. Sono ritardi che, a nostro avviso, non devono qui verificarsi e che non potrebbero essere tollerati. Ecco perché non posso far mia la richiesta dell'onorevole Carri di ridurre da 5 a 3 anni il periodo di spesa dei 2.000 miliardi, appunto perché ho dei dubbi circa la possibilità di spendere nel miglior modo in 5 anni questi 2 mila miliardi di lire, vista la potenzialità di lavoro e la capacità delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il problema della denominazione del Ministero, premesso che l'obiettivo principale deve essere quello di unificare i trasporti e possibilmente avere un unico Ministero, sono del parere di lasciare l'articolo 13 nella attuale formulazione, anche al fine di non ritardare l'iter del provvedimento che, se accogliessimo eventuali emendamenti, dovrebbe ritornare al Senato per la definitiva approvazione.

In questa mia replica ho cercato di tener conto almeno di alcuni elementi emersi nel corso della discussione, nella convinzione che non avrei avuto la capacità e il tempo per rispondere a tutti gli intervenuti. Credo comunque di aver risposto esaurientemente ai

quesiti principali e alle osservazioni fatte dai vari oratori.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nella discussione di questo provvedimento per i consigli dati e le critiche mosse. Vorrei per altro dire un grazie molto sincero e affettuoso al nostro presidente per l'abilità con cui ha diretto i lavori della Commissione e al relatore, onorevole Masciadri, che ha dato molte risposte esatte ed esaurienti che mi esonerano automaticamente dall'affrontare numerosi problemi.

L'onorevole Korach ha fatto un discorso di impostazione generale sul problema dei trasporti dicendo molte cose interessanti e degne di considerazione, su talune delle quali naturalmente non posso essere d'accordo, anche perché gli elementi di cui disponiamo, statistici e conoscitivi, non sono gli stessi. Credo che l'onorevole Korach mi vorrà comprendere se affermo che, pur potendolo fare, non ritengo opportuno rispondere qui mantenendomi sul suo tono, cioè facendo una esposizione generale della politica dei trasporti, poiché in questo momento il nostro proposito è un altro. Io sono pienamente disposto ad affrontare questo problema in qualsiasi momento anche in Commissione, se me lo si richiede; è chiaro però che per esporre le linee di una politica generale dei trasporti bisogna affrontare numerosi problemi. Purtroppo, per un equivoco non certamente dovuto al Governo e in particolare a me, due settimane fa, mi sembra, alcuni deputati avevano ritenuto che in seno alle Commissioni riunite IX lavori pubblici e X trasporti si dovesse discutere il problema generale dei trasporti, mentre vi era un riferimento specifico alle idrovie. Per questo motivo ho dovuto ovviamente limitarmi ad integrare la chiara esposizione dell'onorevole Lauricella su questo limitato argomento. Sono comunque sempre disposto — ripeto — a discutere dei problemi di carattere generale.

Per quanto riguarda specificamente il disegno di legge al nostro esame, l'onorevole Masciadri ha sottolineato l'urgenza assoluta dell'approvazione di questo provvedimento. Le condizioni delle ferrovie, come è stato ribadito da tutti, sono molto mediocri; di conseguenza, se non approntiamo immediatamente un idoneo strumento legislativo, non potremo disporre tempestivamente dei fondi per iniziare determinati lavori, per commettere alle ditte determinate ordinazioni.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

che sono urgentissime. Abbiamo avuto molti colloqui su questo argomento con le organizzazioni sindacali, le quali tutte, responsabilmente, hanno insistito affinché questo provvedimento diventi al più presto legge dello Stato. Anche i critici di questo provvedimento hanno dato atto che il Ministero è stato molto rapido nell'elaborazione del disegno di legge e nel portarlo davanti al Parlamento. Noi italiani siamo sempre molto facili alle critiche di noi stessi, al punto che a volte diamo anche agli stranieri l'occasione di giudicarci peggiori di quanto effettivamente siamo. A forza di critiche abbiamo finito per avallare la tesi che il nostro paese è tutto sconquassato, il che in realtà non è.

Siamo tutti consapevoli che esistono numerose lacune nel nostro paese, anche nel settore ferroviario, ma non dobbiamo ignorare un fatto elementare, e cioè che vi è stato un lungo periodo, non solo in Italia ma in tutto il mondo, in cui si era convinti che non fosse molto moderna la prospettiva di un grande sviluppo del trasporto su rotaia e perciò è stato trascurato il servizio ferroviario. Il nostro non è un paese di sciocchi e non è che i ministri dei trasporti che mi hanno preceduto, e che intendo difendere, fossero persone prive di sensibilità.

In definitiva, così si esprimevano i tecnici di quasi tutto il mondo. A questo proposito basterebbe fare l'esempio di paesi di gran lunga più ricchi e prosperi di noi; negli Stati Uniti ho viaggiato molto in treno (in seconda classe) e mi sono reso conto in quale stato di abbandono siano lasciate le ferrovie. I problemi, cioè, sono gli stessi, quale che sia la gestione, sia privata sia pubblica. Anche negli Stati Uniti lo Stato è intervenuto con sovvenzioni, anche per risolvere i problemi causati dalla crisi petrolifera.

Certo, noi abbiamo molte lacune nel settore dei trasporti ferroviari, però lo stesso accade in altri paesi; in Germania le cose vanno meglio che da noi, però occorre rilevare che il reddito nazionale della Germania Occidentale è il doppio di quello italiano, mentre il reddito nazionale francese è del 70 per cento superiore a quello italiano.

Premesso tutto questo, affinché si possano considerare i problemi nelle loro reali dimensioni, vorrei parlare un poco di quella che è la programmazione a lungo termine nel settore dei trasporti ferroviari. Alcuni commissari hanno sostenuto che questa programmazione non esiste; forse non vi saran-

no più programmi quinquennali del tipo di quello del 1976-1980. Vi saranno, comunque, programmi di tipo diverso; se finora si è avuta carenza di direttive generali, forse a causa delle difficoltà attraversate dal nostro paese per quanto riguarda la politica economica, ciò non è certo avvenuto per colpa del Governo. Non si può pretendere che, in carenza di direttive generali nel settore dell'economia, il ministro dei trasporti programmi per conto suo. Da parte del Ministero si cerca di individuare le esigenze più serie e più importanti di questo settore. A questo proposito era ad esempio opportuno trasformare il titolo del provvedimento oggi al nostro esame da « piano quinquennale » in « programma straordinario di investimenti ». Non si può infatti parlare di « piano », date le dimensioni limitate dello stanziamento. Questo è stato chiesto in sede di discussione al Senato e aver riconosciuto l'esattezza di questa impostazione mi sembra una dimostrazione del nostro senso di responsabilità.

Ancora a questo proposito desidero ripetere quanto ho già detto prima, cioè che non possiamo creare un sistema di trasporti senza conoscere quelli che saranno gli sviluppi del settore industriale; altrimenti rischieremo di spendere miliardi e miliardi senza conseguire alcuna utilità. Quando sono andato a Matera mi è stato chiesto di realizzare il collegamento ferroviario di Matera con Foggia (il che costerebbe circa 150 miliardi di lire); ho detto che non posso anticipare scelte che dovranno essere fatte a livello collegiale dal Governo nell'ambito degli organi a ciò preposti e che conoscete meglio di me. È chiaro che se sapessimo che esiste un certo programma economico generale di sviluppo in una determinata zona, potremmo assumere impegni fin da questo momento. Oggi, però, nelle attuali condizioni non sarebbe serio assumere impegni di questa portata.

Su queste considerazioni invito ciascuno di voi a riflettere; pensate in quali condizioni si trova attualmente un Ministero che deve operare in una situazione non facile nel settore, appunto dei trasporti.

Molto modestamente ritengo che se noi riusciamo, con le disponibilità esistenti, a svolgere l'ordinaria amministrazione (e questo provvedimento riguarda in sostanza l'ordinaria amministrazione), facciamo il nostro dovere nei confronti della collettività nazionale anche senza sbandierare grandiosi programmi e grandi cifre, come ha affermato il

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

relatore che conosce molto bene questi problemi. Se invece di avere a disposizione 2 mila miliardi ne avessimo avuti 10 mila, saremmo venuti in questa sede a proporre altri investimenti, che però — ripeto — non potremo fare se prima non saranno stati approvati in altra sede in relazione al piano di sviluppo economico generale del nostro paese.

L'onorevole Belci ha sollevato un argomento certamente importante, che anche altri commissari hanno affrontato. Si è chiesto se sia meglio fare investimenti « a pioggia », o viceversa concentrarsi su poche opere. Se l'onorevole Belci fosse al mio posto, direbbe senza dubbio che dobbiamo fare una nutrita serie di investimenti, perché le « buche » da riempire sono molte, e se noi scegliessimo poche opere, andrebbe a finire che poi ci troveremmo di fronte a stazioni che non funzionano e a linee intasate in quattro quinti dell'Italia; non credo ne varrebbe la pena, solo per avere un quinto o un decimo di ferrovie funzionanti. Le attuali condizioni del sistema ferroviario italiano non consentono altre scelte che queste.

Del resto, implicitamente anche voi avete avvalorato questa impostazione del Ministero, nel momento in cui vi siete opposti ad una ulteriore spesa per il raddoppio della linea Firenze-Roma nell'ambito del provvedimento in esame, pur non essendo — credo — convinti che essa serva soltanto per il nord, perché sapete bene che i vantaggi sarebbero di ben più estesa portata. Nel momento in cui vi siete posti tale problema, avete convenuto con il Ministero, sulla base di questo esempio macroscopico, che quella che dobbiamo varare è una legge che preveda una serie di interventi per risolvere i problemi più urgenti.

Devo anche dire, onorevoli colleghi, perché non amo nascondere la verità, che i denari sono pochi, perché per i materiali fissi è preventivata una somma di 1.250 miliardi, ma da essa si devono sottrarre 230 miliardi che serviranno per completare opere previste da piani precedenti non ancora condotte a termine; d'altro canto credo che nessuno sarebbe così irresponsabile da sostenere che ciò non sia necessario. Per esempio, manca pochissimo perché sia terminato quel tratto della « direttissima » Firenze-Roma che ben conoscete; ebbene, se non ci affrettassimo a completarlo, nell'arco di 3-4 anni il materiale risulterebbe deteriorato e corroso dal tempo, e la spesa raddoppiata. Pertanto i

230 miliardi di cui ho detto devono essere riguardati come un intervento necessario ed urgente.

Centotrentasette miliardi di lire dovranno poi essere impiegati per il miglioramento degli ambienti di lavoro. Le organizzazioni sindacali, come sapete, avevano chiesto un maggiore stanziamento e ho già illustrato le fasi della vicenda. In merito, il Senato è giunto alla conclusione di stanziare l'11 per cento sui materiali fissi, cioè 137 miliardi, che saranno indubbiamente utili dal punto di vista sociale — perché la salute ed il benessere dei lavoratori stanno a cuore a tutti noi — ma che certo non porteranno ad alcun miglioramento per quanto riguarda il sistema ferroviario vero e proprio.

Tenete anche conto del fatto, onorevoli deputati, che un centinaio di miliardi verranno impiegati per la costruzione di tre officine nell'Italia meridionale, che saranno situate, come ho già detto, una a Reggio Calabria, una a Policoro e l'altra, forse, a Nola. Si tratta di una scelta dettata dall'esigenza di preferire il sud per quanto riguarda gli insediamenti industriali. Mi pare che prima un commissario, se ricordo bene, abbia messo in dubbio l'opportunità di questa scelta: non comprendo perché. Forse le officine ferroviarie non rappresentano un tipo di industria da considerare alla stregua delle altre? Avendo bisogno di officine di questo tipo — e ne abbiamo, perché attualmente il materiale ferroviario non è riparato in maniera sufficientemente sollecita — abbiamo il preciso dovere di costruirle al sud, altrimenti le critiche che ci verrebbero rivolte sarebbero del tutto giustificate.

Come vedete, ho dovuto ridimensionare l'entità dello stanziamento che abbiamo a disposizione, e l'ho fatto onestamente perché non intendo sfuggire ai problemi sul tappeto, però adesso mi corre anche l'obbligo di sottolineare come negli anni passati i capitoli relativi al rinnovamento *et similia* prevedessero stanziamenti modestissimi, da non paragonare alla cifra attuale. 238 miliardi in un anno sono molti, anzi devo dire che, per lo sciopero dei tipografi, non ho ancora visto la cifra stampata, e quindi non ho potuto verificare se, e di quanto, è stata ridotta:

POLI. Non vi è stata alcuna variazione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo me lo ha detto anche il mio direttore generale, ma fino a che non

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

l'avrò letto con i miei occhi non voglio dare alcuna assicurazione, perché domani mi potreste rimproverare.

Onorevoli deputati, ho voluto dire tutte queste cose per inquadrare seriamente e responsabilmente il problema da parte governativa. La volta scorsa non vi ho parlato delle spese per il materiale mobile, però su di esse si è già intrattenuto l'onorevole Masciadri. Si tratta di 750 miliardi di lire. Affinché abbiate un'idea di cosa si può fare con 750 miliardi di lire, e non rimproveriate quindi il ministro perché non si dedica ai grandi piani, faccio presente che intendiamo costruire 175 locomotive elettriche a 6 assi — le più moderne, con la maggiore capacità di trazione — e che tali locomotive costano 150 miliardi, cioè quasi un miliardo l'una; 570 carrozze ordinarie, per l'importo di 95 miliardi, perché è bene sappiate che ogni carrozza costa 160 milioni; 5.750 carri, per l'importo di 150 miliardi, dato che in pratica un carro ferroviario a carrelli costa una ventina di milioni. Questo è il prezzo medio. Vi ho riferito le voci più importanti dandovi anche un'informazione sul costo unitario di questi mezzi ferroviari.

Siamo stati comunque prudenti e per la revisione dei prezzi ed imprevisti abbiamo accantonato 146 miliardi di lire. È vero che questi miliardi se calcoliamo quella che sarà l'inflazione nello spazio di diciotto mesi, si ridurranno notevolmente; ma desidero rilevare che, trattandosi di un programma straordinario di investimenti che si svolge in cinque anni, se, per disgrazia, il valore della moneta dovesse continuare a diminuire con il ritmo di quest'anno, si porrà il problema del rifinanziamento, perché, altrimenti, le opere previste nel disegno di legge non potranno essere compiute. Anche se in una legge non si può stabilire un programma di opere, ma di spese, ritengo che dobbiamo riferirci alle opere che si devono realizzare.

Per quanto riguarda le opere fisse, di cui ho già parlato, abbiamo cercato di andare incontro alle esigenze più urgenti e per questo motivo non vi sono stanziamenti destinati a particolari opere. Infatti, se bisogna spendere del denaro per le stazioni di Milano, Napoli, Roma, Palermo, eccetera, credo che sia più onesto andare incontro alle esigenze indilazionabili delle grandi stazioni italiane piuttosto che spendere tutto per certe stazioni lasciando le altre in condizioni tali per cui un domani i treni non arriveranno e non partiranno più.

In questo modesto programma non vi è una « filosofia » del Ministero e dell'azienda, ma vi è una « filosofia » degli uomini terra terra, che non hanno grandi ambizioni — come ha sottolineato con grande senso di responsabilità l'onorevole Masciadri — ma che cercano, nell'ambito dei pochi mezzi disponibili, di risolvere i problemi più difficili ed urgenti che caratterizzano un settore economico del nostro paese.

Per quanto riguarda i problemi generali, cui si è fatto cenno, non mi dilungherò oltre, così come non ripeterò le opere che abbiamo programmato.

I membri della Commissione hanno avanzato molte lamentele, ma se tenete presente che il denaro a disposizione non è molto, come ha messo in rilievo anche l'onorevole Masciadri, vi dovrete rendere conto che se io accogliessi tutte le richieste che sono state fatte dai diversi gruppi, non sarei più in condizione di risolvere i problemi più gravi della rete ferroviaria.

L'onorevole Belci, insieme con altri deputati, si è soffermato sul raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio. Questo raddoppio, anche se complesso e difficile, viene fatto perché è utile in relazione alle esigenze del traffico internazionale. Altrettanto facciamo per la linea Torino-Modane.

Alcuni membri dell'opposizione mi hanno chiesto perché non si realizza il raddoppio della linea Messina-Palermo. Possiamo fare il raddoppio solo per alcuni tratti, e dicendo questo non intendo prendere in giro coloro che si preoccupano di questa linea, ma lo dico con perfetta onestà. Faccio presente, altresì, che il raddoppio di determinati tratti, che rappresentano un po' il « collo della bottiglia », permette di rendere molto più veloce una linea, e ciò vale un po' per tutte le linee cui ho accennato.

I quadruplicamenti non possono essere messi in discussione, perché servono a rendere meno disagiata la vita dei « pendolari », problema gravissimo su cui tutti gli oratori si sono intrattenuti. Infatti alcuni treni si devono fermare per farne passare altri, ed i lavoratori, non avendo la garanzia che il treno arrivi in orario, finiscono per alzarsi un'ora prima per prendere quello precedente.

Questo problema non si risolverà con i quadruplicamenti dei tratti, perché è di ordine più generale. Del pari, bisogna intervenire nel settore delle ferrovie concesse, che sono in gran parte dello Stato. Al ri-

guardo noi abbiamo stanziato 200 miliardi per l'area metropolitana di Milano e di Napoli — rispettivamente 90 e 110 miliardi — trattandosi di ferrovie non dell'azienda, ma di proprietà pubblica. Infatti quella di Napoli è dell'IRI e quella delle linee Nord Milano è solo nominalmente privata, in quanto abbiamo già iniziato il riscatto e con 6-7-8 miliardi diventerà di proprietà pubblica.

Vi è, poi, il problema delle linee metropolitane, che è importantissimo in relazione all'esigenza di diminuire il consumo di benzina e di andare incontro alle necessità dei « pendolari ». Noi facciamo tutto quello che possiamo. Per la metropolitana di Roma ieri è stato approvato uno stanziamento supplementivo di 46 miliardi a carico dello Stato; aggiungo che il Ministero può ancora sostenere l'onere di questa metropolitana in quanto la legge glielo consente, mentre le altre metropolitane non dipendono dal Ministero ma dalla regione e dai comuni. Infatti, i poteri che lo Stato aveva per le metropolitane sono passati alle regioni, per cui, come Ministero, non possiamo fare altro che sollecitare le regioni ed i comuni agli adempimenti di loro competenza. Molte volte si prende di mira il Ministero come se la lentezza nella costruzione della metropolitana dipendesse dal Governo, dal Ministero dei trasporti, e specificamente, non dico da me, ma dai miei predecessori con i quali solidarizzo in pieno, di qualunque partito siano, perché mi risulta che hanno compiuto il loro dovere operando in una situazione difficile.

Per quanto riguarda il problema della stazione di Savona, che è stato sollevato da un deputato del gruppo comunista, desidero assicurare che la stazione verrà terminata. Purtroppo, in base ad una legge dello Stato che oggi non è più valida, ma che vale per il passato, certe opere dovevano essere compiute dal Ministero dei lavori pubblici (che ha riconosciuto che ciò non rientrava in una visione organica della politica delle costruzioni ferroviarie), mentre oggi le facciamo noi. Così le vecchie linee sono rimaste al Ministero dei lavori pubblici che, avendo tutt'altri problemi, non ha potuto operare in sintonia con quello che abbiamo fatto noi. Pertanto, la colpa non è dei funzionari del Ministero dei lavori pubblici, ma della legislazione disorganica che non è stata ancora abolita. Anche in merito alla circolazione il suddetto Ministero ha ancora delle competenze e pertanto questa dicotomia rende più difficile la soluzione di taluni problemi.

All'onorevole Baghino, che ha sollevato il problema dei porti, desidero dire che fra le numerose opere previste ve ne sono alcune che concernono la sistemazione delle stazioni ferroviarie, e dei relativi collegamenti, che sono sul mare. Vi è — per esempio — quello di Venezia-Ravenna. Per quanto riguarda il collegamento dei porti, il raddoppio della cintura ferroviaria di Genova, qui previsto, è importante perché quello di Genova è il più grande porto italiano.

Si è ironizzato, da parte di alcuni intervenuti, sui collegamenti con le isole, ma vorrei far rilevare che abbiamo cercato, negli ultimi tempi, di costruire il maggior numero possibile di traghetti e che, per quanto riguarda il traffico di navi-traghetto con la Sicilia (non credo che il traghetto *Pace* sia ancora in funzione), non siamo in condizioni così disastrose come si vorrebbe far credere, anche se non sono brillantissime.

Si è anche accennato alle comunicazioni con la Sardegna e certo questo non è un problema facile, perché normalmente il traffico sulle navi-traghetto non è grande ed è concentrato in brevi periodi dell'anno, per i quali non si fanno neppure prenotazioni, creando un ingolfamento spaventoso. È un problema che dovrà essere risolto a suo tempo, ma non sotto l'aspetto economico (perché un traghetto che funzioni solo qualche settimana all'anno dal punto di vista economico non rende) bensì da quello sociale. Si deve infatti tenere presente che la Sardegna fa parte dell'Italia come l'Emilia, la Toscana o la Lombardia e non è colpa dei sardi se l'isola è lontana dal continente: determinati costi sociali devono essere accollati alla collettività.

L'onorevole Guglielmino, sempre corretto e gentile, ha scherzato sul ponte che dovrebbe attraversare lo stretto di Messina, e devo confessare che non sono in grado di dire se sarà costruito. È un problema che investe la responsabilità collegiale del Governo, in quanto trascende la competenza del Ministero dei trasporti. Secondo gli uffici del Ministero il costo del ponte si aggira sugli 800 o 1.000 miliardi e si tratta quindi di una scelta da farsi in un'altra sede; saranno cioè il CIPE e il Consiglio dei ministri a dover affrontare il problema per decidere se, nella attuale situazione, possiamo programmare questa spesa, certo assai ingente. Altra risposta non potrei dare perché non sarebbe responsabile. Sia comunque certo che qualsiasi considerazione di carattere elettorale

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

esula da questa mia risposta sull'argomento del ponte sullo stretto. Con questo credo di avere risposto anche all'onorevole Lombardi, che aveva posto il problema del collegamento con le isole, e all'onorevole Guerrini, che aveva anch'egli parlato dello stretto di Messina.

L'onorevole Poli ha posto il problema del personale necessario per fronteggiare l'esecuzione del piano: naturalmente si tratta del personale dirigente e tecnico, e rispondo che si cerca di fare il più in fretta possibile, come ha rilevato il relatore, perché con l'attuale personale tecnico non saremmo in grado di attuare certe opere. Un concorso ora indetto procurerà all'amministrazione 150 o 200 ingegneri (dipenderà dal numero degli idonei) e allora potremo rimpolpare la nostra amministrazione. La legge sull'esodo degli ex combattenti sarà applicata gradualmente e non ne avremo grave danno. Un deputato della I Commissione affari costituzionali ha detto questa mattina che le ferrovie in base a quella legge potranno perdere il 5 per cento del personale. Evidentemente non era ben informato perché, se avesse parlato con i tecnici, avrebbe saputo che potrebbero andare in pensione 31 mila persone su 215 mila, cioè il 15 per cento, e il danno fra i dirigenti tecnici sarebbe grave perché in quel settore la percentuale sarebbe del 70 per cento. Sarebbe il secondo salasso dopo quello ideato nel 1948 dal dottor Arcuri.

In ordine alla questione dei carri ferroviari che era stata sollevata con una informazione molto documentata, ha già risposto all'onorevole Carri il relatore così chiaramente che non vedo la necessità di aggiungere altro. Devo solo precisare che i costruttori di materiale ferroviario stabiliscono da soli certe cifre, mentre poi, quando sono convocati dal Ministero insieme con i sindacati, pongono condizioni tali da obbligare lo stesso Ministero a ridimensionare certi dati. Per quanto riguarda comunque il materiale ferroviario mobile ci proponiamo di fare subito le ordinazioni e, avendone la possibilità, per 5 anni le aziende potranno programmare la propria produzione. Sono d'accordo con chi ha sostenuto che non dobbiamo dar vita ad una pioggia di ordinazioni, ma cercare di orientarci verso ditte più specializzate in certi settori: faremo così e posso dire che siamo già in contatto con le aziende e, appena approvato questo disegno di legge, alla fine di agosto o all'inizio

di settembre, si cercherà di risolvere questo problema così da riuscire ad attuare tutto il programma quinquennale, pur tenendo conto delle more sottolineate dal relatore.

Per quanto riguarda la domanda postami gentilmente dall'onorevole Foscarini circa il modo in cui sono stati spesi i 400 miliardi del cosiddetto piano-ponte, ho qui la documentazione esatta della spesa: non si tratta certo di un mistero. A questo proposito vorrei precisare che tutte le volte che i membri della Commissione vorranno avere informazioni su quello che il Ministero ha fatto, basterà che me lo chiedano direttamente o con un biglietto scritto a mano (altrimenti potrei pensare che si tratti di soddisfare una curiosità delle loro segretarie) ed io provvederò immediatamente ad informarli, perché è dovere di ogni ministro responsabile tenere sempre al corrente il Parlamento, che è l'organo sovrano.

Mi permetta l'onorevole Foscarini di non rispondere punto per punto alla sua domanda perché la serie di opere è talmente lunga — trattandosi di piccoli lavori particolari — che non sarebbe utile all'economia di questo dibattito. Se avrà pazienza fino alla fine di questa seduta, potrà essere sufficientemente documentato.

Mi è stata posta poi, non ricordo da chi, la domanda se intendiamo cambiare la capacità dei contenitori da 30 a 40 piedi cubici. Noi prevediamo *containers* da 10-20-30-40 piedi cubici, però, se non erro, oggi i contenitori da 40 piedi cubici sono considerati tra quelli che non possono circolare normalmente sulle strade, ma solo con l'osservanza di particolari condizioni. La direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente in questa materia, ha predisposto uno schema di disegno di legge per aumentare i pesi e le dimensioni degli autoveicoli; spero che esso sarà presentato al Parlamento e approvato quanto prima.

CARRI. Questo provvedimento, secondo impegni di precedenti governi, avrebbe dovuto essere presentato entro la fine del gennaio di quest'anno.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. State certi che per quanto mi riguarda sono pronto, alla prossima riunione del Consiglio dei ministri, a discutere di questo argomento. Presentatemi comunque tutte le interrogazioni che volete.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

MARZOTTO CAOTORTA. La ringrazio della precisazione. Il Governo presenti dunque al più presto questo provvedimento, che poi esamineremo nel migliore dei modi in Commissione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il problema delle commesse ferroviarie nel Mezzogiorno, l'onorevole Lombardi mi aveva chiesto se ne abbiamo fatte a sufficienza. Sono sempre state fatte più che abbondantemente e nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge, che ci impegnano a fare determinate commesse nell'Italia meridionale, e abbiamo anche indotto alcune aziende del nord ad aprire allo scopo alcune succursali nell'Italia meridionale.

Per quanto riguarda la domanda rivolta dall'onorevole Russo circa il traffico ferroviario nel Mezzogiorno, vorrei precisare che esso si pone in questi termini: negli ultimi 12 mesi le percentuali degli introiti del traffico nel meridione sono dell'ordine del 22,47 per cento, che rappresenta una cifra non inferiore alla percentuale di reddito prodotto in quelle zone (non alla percentuale di popolazione, che rappresenta il 35 per cento). Debbo anche dire che, per quanto riguarda le tonnellate-chilometro, il 26,88 per cento riguarda il traffico dell'Italia meridionale e non rappresenta una cifra disprezzabile anche se ciò non può soddisfare coloro che vorrebbero una perfetta equiparazione fra nord e sud.

GUGLIELMINO. Ma in questi valori è compreso il traffico di Roma!

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il traffico di Roma non c'entra, perché allora cambierebbero tutti i calcoli, anche quelli del reddito, dal momento che Roma non ha un reddito *pro capite* molto basso. A coloro che hanno voluto sottolineare che nel Mezzogiorno non abbiamo molte linee ferroviarie, vorrei dire che ciò non corrisponde ad una valutazione esatta della situazione, perché la rete fondamentale nel Mezzogiorno è del 40 per cento, la rete complementare del 31 per cento e la secondaria del 41 per cento. Quindi, un totale del 39 per cento; e poiché la popolazione del Mezzogiorno è del 35 per cento rispetto al totale nazionale, le linee ferroviarie nel Mezzogiorno sono superiori alla proporzione della popolazione. Naturalmente questo non significa

che le ferrovie dell'Italia meridionale siano molto efficienti. A questo proposito vorrei dire che il traffico ferroviario che ha avuto il maggiore incremento in questo dopoguerra non è quello che interessa l'Italia settentrionale, ma quello dell'Italia meridionale. Di fatto il tratto che ha avuto il maggiore incremento di traffico negli anni passati è il tratto Napoli-Reggio Calabria, per il quale abbiamo speso molti miliardi e che presenta un elevatissimo tasso di aumento di viaggiatori per chilometro.

Mi è stato anche chiesto, sempre a proposito di questo problema, se ho notizie da dare circa la linea Messina-Palermo (si è parlato anche di Mazzara del Vallo). Nel piano quinquennale, mentre è previsto un notevole potenziamento della linea Messina-Palermo (che è elettrificata), tale potenziamento non è previsto per la prosecuzione della linea Palermo-Trapani-Mazzara del Vallo, che fa parte di una rete da completare.

Non mi nascondo dietro un dito per raccontare cose che non sono vere e chiedo scusa ai commissari se non ho risposto a tutte le loro domande, ma vorrei che mi si comprendesse. Ho presentato uno schema che è già superato per quanto riguarda le somme da destinare ad alcuni lavori: comunque sono qui per discutere della priorità da dare a questi lavori, anche se penso che le linee generali del piano non potranno mutare. Nell'ambito di queste linee generali si potranno far rientrare problemi particolari; a questo proposito qualcuno aveva chiesto a quanto ammontava il costo per la costruzione di navi-traghetto. Debbo dire che l'attuale costo si aggira intorno ai 9 miliardi, ma con il ritmo odierno di aumenti si arriverà presto ai 12-13 miliardi.

Non credo di aver detto cose inutili, anche se non tutti voi sarete rimasti soddisfatti. Ritengo comunque che l'importante sia andare incontro alle esigenze indilazionabili della rete ferroviaria. In ogni caso, non credo di essere infallibile: sono solo una persona disposta ad ascoltare il consiglio di tutti (anzi la sovranità è vostra, pur rappresentandone io una seicentotrentesima parte).

Per le eventuali domande alle quali non avessi dato oggi una esauriente risposta, mi riservo di intervenire in sede di parere sugli ordini del giorno preannunciati. Dichiaro comunque di essere a vostra disposizione in qualunque momento per parlare dei problemi del servizio dei trasporti, sui quali credo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 7 AGOSTO 1974

di avere le idee chiare, anche se non ritengo di essere un Leonardo da Vinci, ma solo un modesto ministro che cerca di fare nella maniera migliore possibile il suo mestiere.

Ringrazio il presidente di questa Commissione e tutti i deputati che sono intervenuti nel dibattito ed auspico una rapida approvazione di questo provvedimento, chiesto dall'azienda delle ferrovie, dallo Stato, dai sindacati e da tutti le parti politiche.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole ministro per il suo esauriente intervento.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,15.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO