

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

62.

SEDUTA DI SABATO 10 AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE	PAG.	PAG.
Missioni e sostituzioni:		
PRESIDENTE	983	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (<i>Approvato dal Senato</i>) (3121) .	984	
PRESIDENTE	984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 999, 1007	
BAGHINO	984, 987, 988, 989, 994, 995, 1000	
BELCI	986	
BOGI	889, 1005, 1006	
CATELLA	998	
CERAVOLO	996	
CIACCI	993	
DAMICO	995, 1002	
GUERRINI	1001, 1002	
GUGLIELMINO	989	
KORACH	993	
MAROCCO	984, 992, 995	
MARZOTTO CAOTORTA	989, 991, 993, 995, 1006	
PEZZATI	990, 991	
PISANU	999, 1000	
POLI	989, 990, 1002	
		PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 1000, 1002, 1005
		RUSSO FERDINANDO 986, 992, 993, 996
		VITALE 985
		VOLPE 992, 993, 995
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 1007
		La seduta comincia alle 9,5.
		MAROCCO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(<i>È approvato</i>).
		Missioni e sostituzioni.
		PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio.
		Comunico, inoltre, che i deputati Aliverti, Sboarina, Vitale e Negrari sostituiscono per la seduta odierna, ai sensi dell'articolo 19, comma quarto, del regolamento, rispettivamente, i deputati Lombardi Giovanni, Piccinelli, Petrucci e Di Leo.

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.

Come i colleghi ricordano, nella seduta di ieri si è esaurita la votazione degli articoli e dei relativi emendamenti. Passiamo ora allo svolgimento degli ordini del giorno.

Se la Commissione è d'accordo, potremmo eventualmente procedere ad una loro trattazione globale, anziché alla illustrazione documento per documento.

MAROCCO. Ai fini dell'economia dei nostri lavori lei ci chiede, signor presidente, di illustrare globalmente gli ordini del giorno. I colleghi che hanno firmato gli ordini del giorno per la mia parte politica non sono presenti; però, poiché il contenuto di tali documenti è già stato praticamente illustrato nel corso degli interventi in sede di discussione sulle linee generali, mi assumo la responsabilità di considerarli già illustrati in quella sede.

BAGHINO. Quando si è svolto il dibattito al Senato, in seguito al quale il provvedimento è stato modificato notevolmente, inserendovi anche due articoli — peraltro anomali rispetto al contesto generale del disegno di legge — sono stati presentati diversi ordini del giorno, la cui interpretazione ritengo sia identica a quella da attribuire a quelli presentati in questa sede.

Infatti al Senato, in definitiva, hanno avvertito quanto noi stessi abbiamo avvertito durante la discussione sulle linee generali, e cioè che l'imprecisione e la genericità degli articoli che compongono il provvedimento avrebbero dato luogo alla stura di tutta una serie di richieste settoriali, e di precisazioni sull'indirizzo delle opere da realizzare.

L'errore presente nell'impostazione del disegno di legge darà fatalmente luogo a tutto ciò.

Per quanto riguarda più specificamente l'istituto dell'ordine del giorno, il gruppo del MSI-destra nazionale non è ad esso contrario in linea di principio, perché anzi si preoccupa che non ne sia diminuita l'efficacia; il fatto è però che ci siamo accorti che gli ordini del giorno, accolti semplicemente o accolti come raccomandazione che siano, sono destinati a restare lettera morta, senza alcuna pratica conseguenza.

Di fronte a tale fenomeno degenerativo dell'istituto, a ragione si afferma che essi rappresentano null'altro che prese di posizione demagogiche, retoriche e clientelari, mentre sarebbe bene che, una buona volta, il Governo dimostrasse di tenerne conto, dato che, certamente, essi dovrebbero avere una propria validità. È una questione vorrei dire morale — ma non uso questo termine, perché ormai non ci siamo più abituati — o, meglio, di reciproco rispetto. Infatti, il Governo si deve ricordare degli impegni che ha assunto in Commissione.

Ecco perché gli ordini del giorno che abbiamo presentato hanno un significato particolare, mentre una parte di essi investe più in generale le questioni del personale e della costruzione di carri per il trasporto di merci, in considerazione della crisi che da sempre travaglia questo settore, ripercuotendosi sul traffico relativo. Al riguardo vorremmo che il signor ministro riconoscesse che è compito del suo Ministero preoccuparsi di impostare e risolvere il problema dello snellimento del trasporto merci.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Stanotte ho atteso un'ora al passaggio a livello di Chiusi.

BAGHINO. Se non ricordo male, vi è un ordine del giorno sui passaggi a livello. Questo problema lei lo sente e lo subisce.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La sua soluzione dipende dai comuni.

BAGHINO. Se si risolvesse il problema, ciò andrebbe a vantaggio di tutti.

Poi vi sono alcuni problemi particolari, ma il provvedimento non precisa gli indirizzi e le scelte politiche e pertanto fa nascere in tutti noi la preoccupazione che si possa essere determinata una scelta rispondente a pressioni settoriali.

Chi riesce a far prendere coscienza di una determinata esigenza in modo più valido viene esaudito ed è per questo motivo che noi avan-

ziamo alcune richieste attraverso ordini del giorno. Poiché ho aderito alla proposta del presidente di illustrare gli ordini del giorno tutti insieme, non posso scendere nei particolari, però, quando il ministro renderà il parere del Governo al riguardo, chiederò la parola per indicare la validità, non clientelare, delle richieste avanzate per loro tramite dal gruppo del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Vitale, Vecchiarelli e Sedati hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in sede di approvazione del programma di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato (disegno di legge n. 3121),

preso atto che uno dei fondamentali obiettivi del programma concerne l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee meridionali per adeguarle alle esigenze ed alle prospettive di sviluppo delle aree interessate;

che in tale direttiva va coerentemente inquadrata la necessità di inserire nel predetto programma la costruzione della variante ferroviaria Rocca d'Evandro-Venafro sulla tratta Roma-Campobasso-Teroli, precedentemente più volte considerata e per la cui realizzazione esistono chiari impegni governativi più volte riaffermati anche in sede parlamentare;

considerato che tale variante accorcia di 42 chilometri il percorso fra la capitale ed il territorio molisano, riducendo di circa un'ora i tempi di percorrenza, con notevoli vantaggi socio-economici per le popolazioni interessate e che, di conseguenza, l'amministrazione ferroviaria, tenuto conto dell'attuale consistenza di traffico, verrà a realizzare una economia nei costi di esercizio di circa 83.000 treni-chilometro/anno, pari ad un importo che si aggira sul mezzo miliardo di lire;

considerato, inoltre, che tale variante, congiungendo in via più diretta e rapida il litorale adriatico con l'entroterra tirrenico, conferirebbe alla relazione considerata un più aderente ruolo ed una più spiccata funzione di collegamento trasversale interno sulle direttrici di sviluppo previste dai programmi nazionali ponendosi come razionale ed economica interrelazione nell'ambito del sistema dei nuclei industriali dell'Alta Puglia, del Molise e del Basso Lazio, tutti in fase di crescente sviluppo;

a conoscenza che, per dichiarazioni rese al Senato dal ministro dei trasporti in occasione della discussione del bilancio dello Stato

per il 1973, sin da quell'epoca l'azienda ferroviaria ha completato la progettazione dell'opera,

impegna il Governo

ad includere nel programma in corso di approvazione il finanziamento della variante ferroviaria Rocca d'Evandro-Venafro.

0/3121/1/10

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. La questione sollevata da questo ordine del giorno è piuttosto complicata. È stato affermato che un ordine del giorno di questo tipo sarebbe stato accettato da un mio predecessore. Non ho potuto controllare, ma non mi permetto di mettere in dubbio tale affermazione.

Si tratta di un'opera piuttosto antieconomica dal punto di vista dell'azienda ferroviaria, ma poiché *pacta sunt servanda* ed essendo io succeduto ai miei predecessori, di qualunque partito fossero — in quanto il Governo non ha colore da un punto di vista amministrativo — ritengo di poter accettare l'ordine del giorno. Faccio presente, però, che potremmo cominciare i lavori, ma sarà molto difficile terminarli nell'ambito di questo programma quinquennale.

VITALE. Spero che venga mantenuto almeno l'impegno di iniziare i lavori. Non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Belci e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 3121 per il finanziamento di interventi straordinari per il potenziamento delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

a comprendere nelle previsioni del provvedimento il potenziamento delle linee che collegano la rete italiana con quella europea, in modo particolare il raddoppio della linea « Pontebbana » che collega il porto di Trieste e la regione Friuli-Venezia Giulia con l'Austria e il centro Europa.

0/3121/2/10

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Accetto l'ordine del giorno, per-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

ché, come ho già detto, i lavori per la « Pòntebbana » sono previsti nel piano.

BELCI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferdinando Russo ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerata la carenza di servizi ferroviari per i lavoratori pendolari del retroterra della città di Palermo, e l'assenza di collegamenti fra la rete delle ferrovie dello Stato e l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi,

impegna il Governo,

nel quadro del programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, a realizzare il collegamento dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi con la rete ferroviaria, coincidendo, fra l'altro, tale collegamento con quello richiesto da una larga parte di pendolari della città di Palermo.

0/3121/3/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, tenendo presenti le particolari condizioni della città di Palermo nei confronti dell'aeroporto, può impegnarsi a far sì che, prescindendo dal collegamento di Roma con l'aeroporto di Fiumicino, che evidentemente è opera più urgente e già in corso di realizzazione, il secondo collegamento che affronterà sarà quello dell'aeroporto di Palermo. In considerazione di ciò, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno.

RUSSO FERDINANDO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferdinando Russo ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

constatato il prevalente interesse nazionale del collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente, dichiarato dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, per i benefici connessi al sistema dei trasporti delle ferrovie dello Stato da e per la Sicilia;

visto che non si è ancora dato vita alla costituzione della società concessionaria che avrebbe dovuto procedere ai molteplici adempimenti preliminari per l'inizio dell'opera e della quale società fanno parte di diritto le ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a rendere operante la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, e a nominare i membri di competenza per il funzionamento dell'ente previsto dall'articolo 1 della legge medesima, in modo che, costituita la società, possano essere definiti la fattibilità dell'opera, il relativo costo, il sistema di appalto e di realizzazione, nonché i piani per i finanziamenti richiesti.

0/3121/4/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione, anche perché l'onorevole Russo deve rendersi conto che, pur essendo il Governo un organo collegiale, non spetta al ministro dei trasporti assumere impegni precisi in questo settore, ma semmai al ministro dei lavori pubblici.

RUSSO FERDINANDO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ferdinando Russo, Giovanni Lombardi, Marzotto Caortà e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in attesa della presentazione del piano poliennale delle ferrovie dello Stato e nella fase di approntamento dei programmi particolari degli interventi straordinari dei 2 mila miliardi;

impegna il Governo

a predisporre i progetti attinenti a più rapidi collegamenti delle ferrovie dello Stato con i principali porti ed aeroporti del paese.

0/3121/5/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione

RUSSO FERDINANDO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Roberti, Baghino, Alfano, Galasso e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti

invita il Governo

a far sì che una delle tre officine per la riparazione di materiale rotabile, la cui realizzazione nel meridione è stata approvata dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato il 17 aprile 1974, sia localizzata nella zona d

Eboli, per ragioni di razionale ubicazione e per motivi occupazionali.

0/3121/6/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non posso accettare questo ordine del giorno poiché le ferrovie dello Stato hanno ritenuto che per le officine da realizzare in Campania la sede più indicata sia Nola. Abbiamo anche chiesto l'opinione del presidente della regione Campania — che ha la competenza per gli insediamenti territoriali — il quale ci ha trasmesso il parere unanime della regione, favorevole all'insediamento delle officine a Nola. Questo problema dovrebbe quindi considerarsi ormai risolto.

BAGHINO. Ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino, Baghino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premessi che nell'ambito di numerosi ed importanti centri urbani, l'esistenza di diversi passaggi a livello determina gravissime strozzature che provocano perdita di tempo se non addirittura la paralisi del traffico,

impegna il Governo

a risolvere tale grave problema intervenendo tempestivamente.

0/3121/7/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

nel quadro del piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato che dovrà essere presentato al Parlamento entro il 1976,

impegna il Governo

a dare un incremento prioritario, con nuove strutture e in base a completa riorganizzazione, al settore studi e ricerche della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

0/3121/8/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione, a condizione che il termine « prioritario » sia inteso in senso relativo.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti

impegna il Governo

a porre particolare attenzione all'aumento della dotazione del parco carri merci a carattere specializzato, con particolare riguardo al trasporto dei contenitori e dei frigoriferi.

0/3121/9/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione. Non sono contrario alla questione dei contenitori, ma vorrei far presente che, mentre il problema del trasporto dei contenitori è molto importante nelle città portuali, altrove non ha quella grande importanza che gli si attribuisce.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevata la grave disfunzione nello spostamento quotidiano di cittadini italiani per recarsi al lavoro e agli studi;

ritenuta l'urgenza di porre le condizioni per creare un sistema il più rapido possibile che renda meno faticoso e stressante il trasporto dei pendolari;

impegna il Governo

a dotare l'azienda delle ferrovie dello Stato di materiale rotabile idoneo al trasporto veloce dei pendolari e a promuovere la intensificazione del numero dei convogli.

0/3121/10/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino, Baghino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti
invita il Governo

ad intervenire affinché siano immediatamente rivisti i criteri per la formulazione delle graduatorie di avanzamento al grado superiore, nella considerazione che le graduatorie compartimentali formulate in base ai criteri attuali denotano numerosi casi di favoritismi che fanno dubitare dei reali meriti dei promovendi.

0/3121/11/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
nel quadro del piano poliennale per l'ammodernamento e lo sviluppo delle ferrovie,

impegna il Governo

a procedere con sollecitudine allo studio e alla realizzazione degli indispensabili collegamenti con i porti e gli aeroporti, oggi veramente carenti.

0/3121/12/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Marino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
considerate le condizioni di arretratezza in cui languono i servizi ferroviari della Sardegna;

rilevata l'urgente necessità di promuovere e rilanciare lo sviluppo economico e sociale dell'isola con la creazione di infrastrutture efficienti e moderne;

impegna il Governo

a provvedere senza ulteriori indugi a rafforzare la rete ferroviaria statale esistente nell'isola e a raddoppiare il binario con ammodernamento del materiale rotabile.

0/3121/13/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
nel quadro del piano poliennale per l'ammodernamento ed il completamento della rete ferroviaria,

impegna il Governo

a) al sollecito potenziamento e ammodernamento dei collegamenti ferroviari col porto di Trieste, in previsione della intensificazione del traffico portuale dovuta alla imminente riapertura del canale di Suez;

b) alla elettrificazione dell'intera linea Roma-Napoli via Cassino;

c) alla realizzazione della nuova linea Metaponto-Matera-Cerignola che elimini l'isolamento della Basilicata e dell'entroterra pugliese;

d) alla realizzazione del collegamento Roma-Milano via Livorno-Sarzana, con possibilità, tra l'altro, di realizzare una rimarchevole risparmio di tempo.

0/3121/14/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto la lettera a) come raccomandazione; accetto la lettera b); non posso accettare la lettera c); accetto la lettera d).

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Galasso e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno, che in parte si differenzia da analoghi emendamenti già respinti in sede di discussione degli articoli:

La X Commissione trasporti,
tenuto presente che il piano straordinario non ha destinato alcun finanziamento al servizio di navigazione delle ferrovie dello

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

Stato, con grave pregiudizio dello sviluppo economico e turistico dell'Italia insulare;

invita il Governo

a potenziare il servizio di navigazione delle ferrovie dello Stato in modo che assicuri i collegamenti tra il continente e le isole.

0/3121/15/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

GUGLIELMINO. Onorevole Baghino, a suo tempo avrebbe dovuto far intervenire alle votazioni gli onorevoli Galasso e Marino, così gli emendamenti allora presentati su questo argomento sarebbero stati approvati.

BAGHINO. Vorrei far presente che, data la ricorrente concomitanza di votazioni in Assemblea, a rigore non dovremmo tenere riunioni di Commissione. Se rispettassimo o facessimo rispettare il regolamento, non ci troveremmo qui riuniti.

Comunque, non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerata la rilevante funzione che presumibilmente sarà chiamata a svolgere la linea « pontremolese » in un prevedibile sviluppo dei servizi ferroviari,

impegna il Governo

a prendere in esame la possibilità di stanziare nel piano di interventi straordinari una congrua somma per ristrutturare e potenziare la linea ferroviaria Avenza-Acella-Fornovo, al fine di assicurare al paese un collegamento ferroviario di alto livello fra Roma e Milano, via Grosseto-Avenza-Pontremoli.

0/3121/16/10

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Merli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

tenuto conto della necessità di potenziare le direttrici fondamentali longitudinali e trasversali del sistema ferroviario nazionale, come indicato nell'articolo 1 del disegno di legge n. 3121, nonché della necessità di rafforzare i collegamenti con i principali porti,

impegna il Governo

a comprendere negli investimenti prioritari del programma di cui all'articolo 3 anche l'inizio del raddoppio della linea Sarzana-Fidenza, che è essenziale per il collegamento del nord col Mezzogiorno e con i porti di La Spezia e Livorno.

0/3121/23/10

L'onorevole Bogi ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in occasione dell'approvazione del programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

all'inserimento nel programma stesso del progetto di raddoppio del tronco ferroviario Pontremoli-Sarzana in relazione:

1) alla indispensabilità di correlare gli investimenti nel settore del trasporto ferroviario con gli obiettivi della legge per le opere nei porti, di recente approvazione, riguardante anche, come scali marittimi fondamentali, i porti di Livorno e La Spezia, oggi in difficoltà, oltre che per le carenze di strutture portuali, anche di infrastrutture di trasporto rispetto ai relativi bacini di traffico;

2) alla opportunità di potenziare altre linee di comunicazione nord-sud, oltre alla dorsale centrale.

0/3121/24/10

POLI. Poiché questi tre ordini del giorno riguardano la stessa materia, il loro svolgimento potrebbe essere unificato.

MARZOTTO CAOTORTA. Dichiaro di aderire, anche a nome dell'onorevole Merli, all'ordine del giorno dell'onorevole Poli e ritiro il nostro ordine del giorno.

BOGI. Anch'io aderisco a tale ordine del giorno e ritiro il mio.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo accetta l'ordine del giorno n. 0/3121/16/10 dell'onorevole Poli, cui hanno dichiarato di aderire anche gli onorevoli Marzotto Caotorta, Merli e Bogi.

POLI. Non insistiamo per la votazione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

PRESIDENTE. L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerato che con legge recentemente approvata l'aeroporto di San Giusto « Galileo Galilei » è stato classificato aeroporto della Toscana,

impegna il Governo

a voler disporre che nel piano di interventi straordinari per l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato, venga previsto un congruo intervento per il potenziamento e la ristrutturazione della linea ferroviaria Livorno-Pisa-Firenze e il diretto collegamento della linea stessa con l'aeroporto in questione.

0/3121/17/10

L'onorevole Pezzati ha presentato il seguente ordine del giorno, che concerne materia analoga:

La X Commissione trasporti,

preso atto che, con l'approvazione definitiva della legge che destina al potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria Firenze-Pisa gli 8 miliardi stanziati per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze a San Giorgio a Colonica, si è riconosciuta ed affermata una precisa priorità, quella appunto di operare concentrando i necessari mezzi finanziari, per un rapido collegamento ferroviario di Firenze e di Prato all'aeroporto di Pisa,

considerato che tale destinazione di 8 miliardi è assolutamente insufficiente alla realizzazione di detto collegamento,

impegna il Governo:

1) ad includere nel programma di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria, la correzione ed il miglioramento della linea Firenze-Pisa, la nuova costruzione del raccordo Prato-Signa e Pisa aeroporto di San Giusto, in modo da rendere concreta la prospettiva di un collegamento Firenze-aeroporto di Pisa con un tempo di percorrenza di 35-40 minuti;

2) a reperire, nella somma complessiva di 2.000 miliardi, lo stanziamento necessario alla realizzazione delle suddette opere, da aggiungersi agli 8 miliardi già destinati con il progetto di legge approvato dalla Camera il 31 luglio 1971.

0/3121/20/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno Poli 0/3121/17/10; quanto all'ordine del giorno

0/3121/20/10 dell'onorevole Pezzati, posso accettarlo tenendo conto che non sarà facile compiere tutto il lavoro in cinque anni.

PEZZATI. Otto miliardi sono già stati stanziati.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda però la parte relativa alla linea Prato-Signa, non essendo informato di tutti i dettagli, non sono in grado di dare assicurazioni in proposito. Posso accettare quindi solo la parte che si riferisce alla linea Firenze-Pisa e al collegamento di Firenze con l'aeroporto di Pisa.

POLI. Non insisto per la votazione.

PEZZATI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

a seguito della approfondita discussione svolta in sede di approvazione dei disegni di legge nn. 2918 e 3121,

impegna il Governo

ad interpretare il principio dell'omnicomprensività, previsto dalle vigenti disposizioni sulla dirigenza statale, nel senso che ai dirigenti dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in considerazione delle loro peculiari e particolari funzioni che non sono assimilabili a quelle proprie degli altri impiegati civili dello Stato, possono essere corrisposti gli emolumenti previsti dalle norme di cui al capo XI delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, sempre che si determinino le condizioni previste dalle norme stesse.

0/3121/18/10

POLI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Pezzati ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti

invita il Governo

a presentare al più presto un disegno di legge per il quadruplicamento della Firenze-Chiusi, a completamento della costruzione della nuova linea direttissima Roma-Firenze.

La X Commissione trasporti, inoltre, chiede al Governo

di precisare con la massima sollecitudine se e quali siano le possibilità tecniche e finanziarie

per l'attraversamento in sotterranea della città di Firenze e per la costruzione della stazione sotterranea di Santa Maria Novella.

La X Commissione trasporti, infine,
invita il Governo

a tener conto delle giuste e valide esigenze più volte sostenute dal comune di Firenze, dalla regione Toscana e dagli altri enti locali interessati, oltre che da enti e associazioni economiche, culturali e turistiche, per quanto riguarda il problema globale dell'attraversamento della linea « direttissima » nel territorio fiorentino da Incisa val d'Arno a Firenze, ricercando soluzioni tecniche possibili e alternative, tali da soddisfare le necessità delle stesse ferrovie dello Stato e del territorio fiorentino.

0/3121/19/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Prego l'onorevole Pezzati di ritrarlo, sia perché per una parte è inammissibile, sia perché scende in particolari tecnici di cui non credo sia il caso di discutere in questa sede. Ho scritto comunque ieri sull'argomento una lettera al presidente della regione Toscana e stiamo seguendo la questione, ma devo anticipare che il costo della sotterranea è di 140 o 150 miliardi di lire.

PEZZATI. Chiedo una risposta del Governo, anche se negativa, per uscire dall'incertezza.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non si tratterebbe di rendere una risposta negativa, ma ella deve rendersi conto che, dovendosi procedere ad altri lavori, del costo di 300 miliardi, per completare la linea Firenze-Roma, aggiungervi a breve termine lo stanziamento cui ho accennato sarebbe eccessivo.

PEZZATI. A seguito di questo chiarimento, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. I deputati Marzotto Caotorta, Ferdinando Russo, Marocco, Lombardi Giovanni e Pezzati hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerata la necessità di potenziare e razionalizzare la produttività italiana nel settore del materiale rotabile ferroviario, attraverso una opportuna distribuzione delle com-

messe non polverizzata, ma differenziata per specializzazione, e concentrata secondo le effettive capacità produttive delle industrie,

impegna il Governo,

analogamente a quanto già disponeva l'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, a far sì che l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato realizzi un'adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire, tramite l'assegnazione di ordinativi raggruppati in consistenti lotti economici e ripetitivi, una efficace razionalizzazione della produzione ed un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati.

0/3121/21/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il deputato Marocco ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

a conclusione dell'esame del disegno di legge n. 3121 per il finanziamento di interventi straordinari per il potenziamento delle ferrovie dello Stato;

rilevato che ad alimentare il traffico merci delle ferrovie contribuisce in maniera rilevante la componente internazionale, e cioè gli scambi con i paesi del MEC, per cui il problema dei valichi di frontiera rappresenta, sul piano economico, uno dei problemi più significativi e perciò meritevoli di particolare attenzione;

constatato che il valico di Tarvisio, che costituisce la più importante via di transito per i rapporti dell'Italia con la Mitteleuropa e l'Europa danubiana, è ancora alimentato da un solo binario, fatto, questo, che determina un danno per la nostra economia, trattandosi di una corrente di traffico che non ha alternative;

preso atto altresì, che pur di fronte a questa situazione di crisi, le ferrovie dello Stato non riconoscono la opportunità di aprire ai transiti internazionali la stazione di Gorizia, che rappresenterebbe una valida alternativa alla strozzatura di Tarvisio,

impegna il Governo

1) ad assumere urgentemente idonee e concrete iniziative allo scopo di porre lo scalo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

ferroviario di Gorizia centrale nella condizione di essere quanto prima abilitato al transito con i paesi terzi, favorendo in tal guisa l'incremento dell'interscambio fra l'Italia e i paesi dell'est europeo;

2) a realizzare, come previsto dal piano CIPE, il completo raddoppio della « Pontebana », fondamentale struttura viaria per lo sviluppo dei traffici terrestri e marittimi.

0/3121/22/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto.

MAROCCO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. I deputati Ferdinando Russo, Marzotto Caotorta, Belci, Di Leo e Pisanu hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerato che il CIPE, con le sue precise indicazioni, ha chiesto un ampliamento delle spese per il potenziamento della rete ferroviaria nel meridione e nelle isole, nella convinzione che quelle finora utilizzate non hanno permesso di superare il divario esistente e le inadeguatezze denunciate,

impegna il Governo

a dare la massima priorità agli interventi nel Mezzogiorno e nelle isole, presentando, con immediatezza, al Parlamento il programma della spesa relativo alla rete meridionale e insulare.

0/3121/25/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto solamente la prima parte.

RUSSO FERDINANDO. Ritiriamo la seconda parte e non insistiamo per la votazione della rimanente.

PRESIDENTE. L'ultima parte dell'ordine del giorno, dopo le parole « nel Mezzogiorno e nelle isole », è, pertanto, ritirata.

Il deputato Ferdinando Russo ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerata l'inadeguatezza della rete ferroviaria della Sicilia, per quanto riguarda la domanda sia di trasporto di merci sia di viaggiatori,

impegna il Governo,

ad includere fra le principali opere del programma di impiego dei 1.250 miliardi:

a) il completamento del raddoppio della linea Messina-Palermo e Catania-Messina;

b) la elettrificazione delle linee Catania-Palermo, Agrigento-Palermo, Trapani-Segesta-Palermo;

c) il collegamento con la rete ferroviaria dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi;

d) il potenziamento dei servizi delle ferrovie dello Stato per i pendolari;

e) la realizzazione di un'officina di grande riparazione dei rotabili.

0/3121/26/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il raddoppio delle linee Messina-Palermo e Messina-Catania, esso non potrà essere completato nel corso di questo programma quinquennale. Pertanto, si tratta di un punto che posso accettare soltanto entro certi limiti. Quanto auspica la lettera b), l'opera non è realizzabile nell'ambito del presente piano. Circa il collegamento dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, di cui alla lettera c), ho già risposto precedentemente. Accetto senz'altro la lettera d), perché è nostra intenzione agire proprio in quel senso; per quanto riguarda l'ultimo punto, ho già detto in quali zone sorgeranno le tre nuove officine e crearne una quarta in Sicilia per il momento non è possibile. Però ricordo che è previsto il potenziamento delle officine di riparazione già esistenti.

RUSSO FERDINANDO. Ci preoccupa il fatto che nessuna elettrificazione sia prevista per la Sicilia, nemmeno per la linea Palermo-Catania. Desidero vivamente richiamare l'attenzione del signor ministro sulla situazione di questa rete, in modo che si possa fare il possibile almeno per avviare il processo di elettrificazione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero far presente all'onorevole Russo che i lavori di raddoppio attualmente in corso sono di notevole entità. Finito il raddoppio, penseremo alla elettrificazione.

VOLPE. Quale raddoppio ?

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il raddoppio delle linee fondamentali Messina-Palermo e Messina-Catania.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

VOLPE. Questo raddoppio era già previsto nel programma decennale del 1962.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non rimproveri me, onorevole Volpe; a quel tempo ella era sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.

VOLPE. Io ho compiuto il mio dovere; ho fatto inserire nel piano quel raddoppio.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma non l'ha realizzato. Io invece le assicuro che si realizzeranno altre fasi di raddoppio su quella linea. Certo, non il raddoppio completo, perché ci troviamo nell'ambito di un piano troppo modesto.

CIACCI. Onorevole ministro, visto che ella è tanto sincero, le sarei grato se potesse dirmi come farà il Governo a soddisfare tutte le necessità segnalate da questi ordini del giorno, visto che lo stanziamento è stato da lei stesso definito appena sufficiente per assicurare l'ordinaria amministrazione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Con la mia abituale sincerità le rispondo che quando dico che non è possibile, per il momento, realizzare tutto il raddoppio di queste linee, tengo conto di ovvie considerazioni di carattere generale, mentre quando mi riferisco alla continuazione di un raddoppio già iniziato, baso la mia affermazione sul fatto che la somma necessaria era già stata stanziata, e che quindi vi sono i denari sufficienti.

L'unica opera che non era assolutamente prevista, né prevedibile, da parte dell'azienda ferroviaria, e che in parte bisognerà realizzare perché erano state fatte al riguardo promesse molto precise che devono essere mantenute, è l'accorciamento della linea tra Campobasso e Roma, che permetterà di guadagnare un'ora di tempo.

KORACH. Almeno si facesse quello soltanto!

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo è un argomento « fuori sacco »! Gli altri ordini del giorno si muovono più o meno sulla linea che abbiamo tracciato. Desidero rilevare che al Senato è stato presentato lo stesso ordine del giorno. Avendo precisato quello che possiamo fare, accetto pertanto come raccomandazione l'ordine del giorno.

RUSSO FERDINANDO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Marzotto Caotorta e Belci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerato come lo stanziamento di 2.000 miliardi di cui al disegno di legge n. 3121 è insufficiente a coprire gli urgenti bisogni della esistente rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a non utilizzare alcuna somma di detto finanziamento per il completamento della linea Firenze-Roma.

0/3121/27/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno, purché sia ben chiaro che i sessanta miliardi per il completamento dei lavori in corso sono compresi nei 1.250 miliardi stanziati dal disegno di legge, come è già stato spiegato al Senato.

MARZOTTÒ CAOTORTA. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Galasso, Baghino e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in previsione di un incremento nel traffico da e per Roma, in occasione dell'Anno Santo,

impegna il Governo

a predisporre prontamente uno studio — in modo che sia tempestiva la sua realizzazione — che veda intensificati ed accelerati i collegamenti ferroviari extraurbani tra la capitale e i centri vicini, al fine di potere tenere fronte al naturale e prevedibile rilancio dei centri turistici gravitanti nell'area romana.

0/3121/28/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le ferrovie partecipano con i loro rappresentanti ai lavori delle varie commissioni incaricate di predisporre quanto è necessario per l'afflusso dei pellegrini, di cui l'onorevole Baghino è solerte tutore, durante l'Anno Santo ed in quella sede verranno presi gli accordi del caso. Pertanto, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino, Galasso e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti
impegna il Governo

a provvedere con opportuni interventi al riordinamento ed all'incremento del sistema di infrastrutture ferroviarie, sia nelle comunicazioni, sia nelle più avanzate tecniche di trasporto (ad esempio, contenitori), sia nelle più celeri procedure di carico, scarico ed instradamento, inserendo i porti, in special modo quelli dell'Italia meridionale e insulare, nel programma di lancio delle correnti di traffico verso i bacini mediterranei di sviluppo.

0/3121/29/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si tratta di una specie di programma ferroviario; comunque, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti
invita il Governo

a porre definitivamente mano agli studi ed alla realizzazione della linea Cuneo-Ventimiglia - distrutta durante l'ultima guerra, e di grande interesse commerciale e viario per le popolazioni residenti nelle zone del percorso - nonché dei terminali relativi.

0/3121/30/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei sa, onorevole Baghino, che mancano i fondi; comunque accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti
invita il Governo

ad accelerare i lavori per il raddoppio ed il potenziamento della linea Genova-Ventimiglia,

rimuovendo gli ulteriori ostacoli e gli ultimi impedimenti, specialmente quelli relativi allo spostamento a monte dei tratti che intralciano traffico e sviluppo di centri marinari, soprattutto tenendo presente la rilevante importanza della linea in parola per quanto attiene al traffico internazionale.

0/3121/31/10

BAGHINO. In questo ordine del giorno vi è il problema dello spostamento a monte dei tratti che intralciano il traffico e lo sviluppo dei centri marinari. Al riguardo vi sono dei progetti di cui sarebbe opportuno accelerare l'esecuzione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sulla linea Genova-Ventimiglia si stanno già facendo numerosi raddoppi ed altri sono previsti in questo programma quinquennale. Desidero dire all'onorevole Baghino che è da escludere nel modo più assoluto il completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia con questo piano quinquennale; il completamento verrà attuato con il piano successivo. Quello che ho detto prima in ordine alle due linee siciliane valè anche per questa importante linea internazionale. Prego l'onorevole Baghino di ritirare l'ordine del giorno.

BAGHINO. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Marocco e Belci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerata la necessità per le ferrovie dello Stato di disporre di un adeguato istituto di ricerca,

impegna il Governo

a potenziare la ricerca nel settore dei trasporti, a costruire la sede per tale istituto di ricerca e a trasformare l'IREF in Istituto nazionale dei trasporti.

0/3121/32/10

Su questa materia è stato respinto un emendamento all'articolo 1, per cui l'ordine del giorno sarebbe in parte inammissibile.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo posso accettare come raccomandazione solo fino alle parole « ...a potenziare la ricerca nel settore dei trasporti ».

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

MAROCCO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti
impegna il Governo

a far sì che sia garantita la completa fabbricazione *in loco* dei macchinari, accessori, semilavorati e finimenti, per l'espletamento delle commesse acquisite, il cui acquisto è obbligatorio avvenga localmente da parte degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare.

0/3121/33/10

Questo ordine del giorno è inammissibile, perché su questo argomento è stato già respinto un emendamento.

BAGHINO. Nella seduta di ieri, su invito del ministro, ho in realtà ritirato quell'emendamento, riservandomi di trasformarlo in ordine del giorno.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accolgo come raccomandazione, perché, in fondo, è in linea con le nostre direttive.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Belci, Marocco e Bogi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
considerata l'importanza di procedere con ogni possibile urgenza al raddoppio della linea Fidenza-Sarzana,
impegna il Governo

ad impiegare per la realizzazione di questa opera le somme che eventualmente fossero state previste per il finanziamento della « direttissima » Firenze-Roma.

0/3121/34/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo ordine del giorno è superfluo, dato che circa la linea Pontremolese-Fidenza-Sarzana sono già stati presentati e svolti alcuni ordini del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ferdinando Russo, Volpe e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
considerate le gravi difficoltà che incontra il trasporto viaggiatori e merci da e per le isole della Sicilia e della Sardegna,
impegna il Governo

a potenziare il servizio del traghettamento con navi-traghetto delle ferrovie dello Stato, destinando parte dei 750 miliardi destinati al parco del materiale rotabile alla costruzione di quattro navi-traghetto da destinare ai collegamenti con la Sardegna e la Sicilia.

0/3121/35/10

Questo ordine del giorno è inammissibile, perché riproduce il contenuto di un emendamento che è stato respinto.

MARZOTTO CAOTORTA. Lo ritiriamo e lo sostituiamo con altro di diversa formulazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Gli onorevoli Ferdinando Russo, Marzotto Caotorta e Volpe hanno presentato il seguente altro ordine del giorno, in sostituzione di quello testé ritirato:

La X Commissione trasporti,
considerate le gravi difficoltà che incontra il trasporto viaggiatori e merci da e per le isole della Sicilia e della Sardegna,
impegna il Governo

a potenziare il servizio del traghettamento con navi-traghetto delle ferrovie dello Stato, costruendo nuove navi-traghetto da destinare ai collegamenti con la Sardegna e la Sicilia.

0/3121/35/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo ordine del giorno naturalmente non si riferisce solo all'attuale programma.

VOLPE. Si riferisce a questo programma.

DAMICO. Desidero ricordare che quando il ministro espresse parere contrario ad un analogo emendamento, precisò che, trattandosi di mezzi di trasporto, erano da considerare ivi incluse anche le navi-traghetto; pertanto, anche in questo programma deve essere previsto il potenziamento di questo servizio. Non è possibile non far nulla prima di cinque anni.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già detto che quando si parla di veicoli e di materiale rotabile, evidentemente non si intende escludere i traghetti o altri strumenti di navigazione. La distinzione deve essere fatta tra materiale fisso e materiale mobile; quindi questo servizio non viene escluso.

Accetto comunque l'ordine del giorno nella sua nuova formulazione.

Vorrei a questo punto invitare gli onorevoli commissari che hanno un certo rapporto con i sindacalisti del settore ferroviario di parlare con costoro per convincerli a mettersi d'accordo con il Governo, altrimenti ho l'impressione che i 137 miliardi stanziati non riusciranno ad essere spesi, pur con tutta la buona volontà del ministero.

RUSSO FERDINANDO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Abbiamo così esaurito la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

CERAVOLO. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sulla differenza di clima e di stato d'animo in questa Commissione fra la discussione di due anni fa, quando votammo la legge dei 400 miliardi, e quella odierna. Benché si discuta oggi di un impegno di spesa di gran lunga più consistente di quello di allora, ci troviamo alla conclusione di questo dibattito con la bocca amara. Non mi riferisco alla conclusione della discussione degli ordini del giorno perché, se insistessi nel deprecare il vostro comportamento, colleghi della maggioranza, potreste rispondermi con l'invettiva del Guicciardini: « questo imparaste dai preti, ad essere senza religione e cattivi ».

Mi riferisco piuttosto al fatto che oggi non discutiamo il piano di 4.000 miliardi che avvii una politica organica di rilancio delle ferrovie dello Stato. Ci troviamo di fronte a delle ferrovie che tutti sappiamo sono profondamente ammalate, ma invece di affrontare una cura per sanarle, facciamo solo un intervento di pronto soccorso per evitarne il dissanguamento con un piano, come questo in esame, che lo stesso ministro definisce « programma tappabuchi ».

Il paese attende dal Governo una politica ferroviaria che abbia come obiettivo il potenziamento del trasporto ferroviario, tale da rappresentare: per il trasporto merci l'inizio

di una inversione di tendenza del rapporto fra trasporti ferroviari e trasporti stradali; per quanto riguarda il Mezzogiorno e le isole, la diminuzione progressiva fino all'eliminazione totale dell'attuale dislivello coloniale che esiste tra quelle zone e il resto del paese; per i pendolari, infine, l'avvio a soluzione del problema, in modo da sanare questa situazione come avviene in tutti i paesi civili.

Con il programma di interventi oggi in discussione (e nessuno della maggioranza lo ha smentito) nessuno di questi obiettivi verrà conseguito. In questa direzione non si otterrà alcun risultato significativo; l'inversione di tendenza non vi sarà.

E ricordo che, mentre due anni fa ci eravamo dati appuntamento a questa data per discutere quel piano dei 4.000 miliardi, oggi ci ridate un altro appuntamento ad una data ancora più lontana nel tempo. Perché dopo anni di discorsi convinti e appassionati circa l'esigenza di una nuova politica dei trasporti, quando si tratta di passare dai discorsi e dalle promesse ai fatti i vostri comportamenti smentiscono puntualmente gli impegni precedenti, anche quelli più solenni?

Perché, come è stato detto amaramente dall'onorevole Marzotto Caotorta, ancora una volta si passa da un « ponte » all'altro e non si arriva mai all'altra sponda ed il paese viene mantenuto in mezzo alle correnti, esposto ai vortici più micidiali della crisi?

Tutto è stato giustificato con un argomento che, così come viene presentato, appare tanto semplice quanto implacabile: i bisogni sono tanti ma abbiamo solo 2 mila miliardi mentre ne occorrerebbero 10 mila. I 2 mila miliardi sono diventati così il punto di partenza e di riferimento assoluto per tutto il discorso successivo, senza che sia stata spesa una parola per spiegarci perché questo dato sia assolutamente indiscutibile. La Camera dei deputati ha il diritto e il dovere di pretendere che le venga esaurientemente spiegato come è stata calcolata questa disponibilità dei 2 mila miliardi, dobbiamo sapere quanta parte della spesa totale che lo Stato intende fare deve essere destinata ai trasporti e perché; e, all'interno del comparto dei trasporti, quale parte è destinata specificamente per i trasporti per terra, cielo e mare. Non ci è stata data la minima spiegazione. Il Parlamento è sovrano, ma nell'esecutivo ha un tutore che stabilisce quanto si deve spendere senza degnarsi di darci una spiegazione. Si può accettare questo modo di procedere?

Il dato di partenza è indimostrabile e indiscutibile: infatti noi possiamo ampiamente

discutere per due o tre giorni un provvedimento, ma non possiamo spostare una virgola. Ci è stato infatti ripetuto di non modificare niente perché altrimenti salterebbe tutto! È forse questo modo di procedere tollerabile? E gli stessi impegni presi dal Governo con il provvedimento e gli ordini del giorno, saranno rispettati? Vorrei denunciare questo fatto preciso: nella legge sui 400 miliardi, all'articolo 3, si stabilisce che il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate prima della emanazione dei relativi decreti e che le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme. Questo programma è stato snaturato: abbiamo avuto la comunicazione ufficiale delle spese. Vi era l'impegno di stanziare 40 miliardi di lire per la linea Roma-Firenze e ne sono stati spesi 100; i 40 miliardi stanziati per i pendolari sono spariti.

Non ci limitiamo ad una denuncia solenne in questa Commissione, onorevole presidente, ma vorremmo anche concordare i passi da fare, tanto più che ora ci viene presentato un progetto di legge che è una vera e propria delega in bianco rilasciata al Governo.

Il problema che vorrei affrontare è se questi 2.000 miliardi corrispondono alle effettive future esigenze economiche della politica dei trasporti nel paese. È stato detto che il limite di 2.000 miliardi è assolutamente inviolabile. Io sostengo che ogni limitazione della spesa necessaria per adeguare la capacità e la produttività del sistema dei trasporti del paese alle necessità effettive si traduce non in un risparmio, ma in un aumento progressivo e in uno sperpero crescente, sempre più insopportabile per l'economia del paese, specie di un paese come il nostro, tributario dall'estero di materie prime e in cui i trasporti sono essenziali per l'economia nazionale. Non vi è quindi saggezza nel volere a sproposito risparmiare sugli adeguamenti ed ammodernamenti dei trasporti, ma è saggio anticipare una parte delle perdite future, sicure e crescenti, per ridurle ed arrivare ad un risanamento della situazione. Le spese per i trasporti sono necessarie ed indispensabili per uscire dalla crisi economica e costituiscono quindi una delle priorità assolute nelle scelte di politica economica che non si possono certo contenere nel limite di 2.000 miliardi di lire.

Non abbiamo mai chiesto che per i trasporti lo Stato dirottasse risorse da altri settori fondamentali dell'economia del paese, ma abbiamo sempre parlato di dirottamento all'interno dello stesso settore dei trasporti, e

tutti abbiamo riconosciuto indispensabile far cessare lo sviluppo autostradale per riversare una parte della spesa sui territori fondamentali delle ferrovie e del trasporto marittimo. L'onorevole Korach ha ricordato i dati dell'IRI: 230 miliardi nel 1974 per le autostrade. Ci avete detto: ieri abbiamo sbagliato ma ora abbiamo capito; invece perseverate diabolicamente sulla via dell'errore, cosa che non fanno altri paesi con i quali dobbiamo confrontarci.

Voi dite che avete sbagliato, ma non da soli, e noi rispondiamo che vi è modo e modo di sbagliare, perché i paesi che hanno sbagliato con noi hanno però una situazione diversa dalla nostra. L'Italia fra poco avrà lo stesso numero di auto per abitante degli Stati Uniti: una ogni 4 abitanti invece che una ogni 3. Per quanto riguarda la densità, però, superiamo gli Stati Uniti di 5 o 10 volte, mentre le ferrovie di quel paese hanno un coefficiente di trasporto 13 volte superiore al nostro. Gli studiosi dei problemi delle ferrovie ci dicono che i paesi dell'Europa orientale hanno coefficienti di trasporto 9 o 10 volte superiori al nostro, e la Polonia, la Russia e la Cecoslovacchia 25 volte superiore al nostro; mentre la Francia, la Germania, l'Inghilterra hanno un coefficiente di trasporto ferroviario doppio del nostro. Dobbiamo pertanto concentrare gli sforzi sui trasporti ferroviari perché le ferrovie costano un terzo di meno, consumano meno carburante, non inquinano e trasportano un numero doppio di persone rispetto al mezzo di trasporto su strada.

Abbiamo parlato tanto di geografia dei trasporti del nostro paese e ora possiamo, concludendo, fare un accenno alla storia. In questo Parlamento si sono svolte interessanti ed appassionante discussioni sulle ferrovie dello Stato. Mi riferisco, onorevole presidente, signor ministro, ai dibattiti tenuti in Parlamento sul problema delle ferrovie dopo l'unità d'Italia. Dal 1862 al 1882, in 20 anni, sono stati costruiti ben 10 mila chilometri di ferrovie, dei 16 mila che abbiamo adesso, e questo quando le forze fondamentali erano le braccia della gente e la dinamite veniva usata per aiutarsi a costruire.

Evidentemente coloro che ci hanno preceduto — i padri della Patria — avevano capito l'importanza del rapporto esistente tra lo sviluppo del paese e quello della rete dei trasporti, perché non è che quest'ultimo debba seguire meccanicamente il primo, ma piuttosto è in grado di favorirlo, se a sua volta è adeguatamente coordinato.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

Oggi, a distanza di 100 anni, al centro della nostra attenzione vi sono due problemi dello stesso tipo. Il primo è relativo al cambiamento del tipo di sviluppo, dovendo noi dirottare le risorse in una diversa direzione per una riconversione della produzione che ci permetta di uscire dalla crisi; il secondo è il problema dell'unità nazionale, che ancora permane dopo 100 anni. Passata Roma, vediamo un'Italia diversa; stando su di un treno che va al sud, si rivela l'esistenza di due Italie.

Qual è la differenza tra 100 anni fa ed oggi? Che è aumentata la sensibilità della gente, che ormai conosce e sente questi problemi.

L'onorevole Poli, citando il collega Korach, ha detto di aver notato nel suo intervento una contraddizione; la contraddizione esiste invece tra la realtà del paese e la politica del Governo. Bisogna cambiare politica e modo di governare.

Non voteremo contro il provvedimento in discussione soltanto perché, dopo tanti anni che si discute sulla necessità di concedere fondi alle ferrovie, pensiamo sia questa almeno una boccata di ossigeno che non è giusto negare. Però non voteremo nemmeno a favore, intendendo con ciò denunciare al paese la vostra politica e le vostre responsabilità.

A conclusione di questo dibattito, non vi daremo certo appuntamento tra altri 5 anni; porteremo avanti iniziative legislative nostre e faremo tutto il possibile per imporre con il movimento unitario una nuova politica dei trasporti.

CATELLA. Brevemente, per motivare la astensione del gruppo liberale, determinata non solo dal comportamento tenuto al Senato della nostra parte politica, ma soprattutto dal convincimento che effettivamente avremmo dovuto considerare questo provvedimento come una *tranche* rispetto ad un altro provvedimento più generale relativo a tutto il settore delle ferrovie.

Già da molti anni sappiamo che, se si vuole che veramente le ferrovie possano dare il loro contributo allo sviluppo della nostra economia, specialmente per quanto riguarda il Mezzogiorno, bisogna che siano potenziate e coordinate. La richiesta dei trasporti, mediamente, in un paese come il nostro, aumenta dal 5 al 10 per cento l'anno, sia per quanto riguarda i passeggeri sia le merci. Ma anche i miglioramenti devono essere attentamente valutati: si parla, ad esempio, di elettrificare determinati percorsi nel Mezzogiorno, ma ci

siamo chiesti se abbiamo l'energia elettrica necessaria per farlo? È vero che l'ENEL sta provvedendo alla installazione di una potente linea elettrica nel meridione, però prima del 1978-1980 la relativa centrale non sarà pronta, ed i problemi vanno visti nel loro insieme.

Ecco perché il provvedimento, al di là degli stanziamenti, pur rispettabili, da esso disposti, non è altro che una autorizzazione di spesa a fare qualcosa, mentre l'insieme delle necessità segnalate dagli ordini del giorno presentati è molto inferiore alla realtà; ognuno di noi avrebbe infatti potuto presentare altri ordini del giorno: non lo abbiamo fatto sapendo che ciò sarebbe stato del tutto inutile. Per l'attuale situazione, e per il modo in cui lavoriamo, gli ordini del giorno altro effetto non possono infatti sortire se non quello di un generico impegno da parte del ministro, che lascia poi il tempo che trova.

Ci asterremo dalla votazione finale del provvedimento per far sì che il lavoro svolto non sia del tutto inutile; ma non potremo votare a favore perché, oltre tutto, non sappiamo nemmeno se le somme stanziare saranno destinate agli impieghi prestabiliti, oppure se saranno destinate ad altri settori. Consideriamo, ad esempio, i fondi stanziati per il miglioramento dell'ambiente di lavoro; come facciamo a sapere se sono sufficienti, se sono scarsi oppure eccessivi? Il guaio è che siamo chiamati a legiferare su argomenti che non conosciamo a sufficienza, perché non siamo stati preventivamente ed adeguatamente informati.

L'unico aspetto positivo di questo disegno di legge è l'impegno del Governo, stabilito all'articolo 1, di presentare un piano organico di sviluppo entro il 31 dicembre 1976, piano che dovrebbe inserirsi nei piani generali dei trasporti. Mi auguro che si possa pervenire a questo risultato e dichiaro che il gruppo liberale è sin da ora disposto a dare il suo contributo costruttivo, anche se rappresenta una modesta forza politica, con la sua esperienza e capacità, per collaborare allo sviluppo di questo settore.

Se vogliamo che le ferrovie portino il loro contributo al sistema generale dei trasporti, dobbiamo metterle in condizione di essere prescelte dagli utenti, sia passeggeri e sia trasportatori di merci, rispetto agli altri mezzi. Non possiamo costringere alcuno a scegliere un mezzo di trasporto piuttosto che un altro; ciascuno sceglierà il mezzo di trasporto più conveniente.

L'astensione del gruppo liberale vuole significare un invito al Governo a studiare un

piano completo e a fornire le informazioni e gli elementi necessari in modo che possiamo fare il nostro dovere di parlamentari, dando un modesto contributo alla soluzione di questo problema.

PRESIDENTE. Poiché sono in corso votazioni in Assemblea, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 11,35.

PISANU. Se non corressi il rischio di compiere un gesto politicamente sterile e in contrasto con le deliberazioni del mio gruppo, voterei contro questo disegno di legge. Voterei contro per diverse ragioni che, del resto, sono state già illustrate nel corso del dibattito e poi meglio puntualizzate negli interventi qualificati dei colleghi del mio gruppo. Mi sembra opportuno richiamare, se pure brevemente, queste ragioni perché esse costituiscono, a mio avviso, un elemento essenziale per una valutazione politica complessiva di non poco conto, che deve impegnarci soprattutto per il futuro.

La prima osservazione che desidero fare è che ci troviamo di fronte ad un provvedimento che rifiuta *a priori* l'idea della programmazione e disperde i mezzi finanziari disponibili in una moltitudine di rivoli la cui portata e direzione dipenderanno, di fatto, dalla discrezionalità del ministro; perché un vecchio detto dice: « Beati gli amministratori se i ministri saranno discreti ».

La seconda ragione della mia opposizione è dovuta alla spesa disordinata dei 2 mila miliardi stanziati nel provvedimento, che creerà dei dati di fatto, precostituirà condizioni che vincoleranno la spesa dei successivi 2 mila miliardi, perpetuando i criteri attuali di « non programmazione » e le scelte attuali di investimento, allargando ulteriormente il campo. In sede di attuazione, all'esercizio della discrezionalità e del potere clientelare.

La terza ragione attiene all'opzione meridionalista contenuta nel provvedimento, una opzione proclamata a parole ancora una volta e crudamente smentita nei fatti.

La sola direttiva che emerge in modo chiaro dal provvedimento e dallo schema generale degli impegni di spesa, è la tendenza a rafforzare il trasporto ferroviario dell'area centro-settentrionale del paese, attuando così una disparità di condizioni con le ferrovie meridionali e insulari. Questa impostazione coincide perfettamente con una strategia gene-

rale di sviluppo che tende ad allontanare dall'Europa e dalle grandi vie di concentrazione economica il mezzogiorno d'Italia e le isole.

Il collega Ceravolo ha richiamato questo argomento per sottolineare l'importanza del problema anche ai fini dello sviluppo generale e la lungimiranza che mostrano i padri della patria in questo Parlamento quando affrontano il problema. Io non insisterei molto su questo richiamo, perché altrimenti dovremmo rimpiangere i padri borbonici, i quali scoprirono con lungimiranza il problema ferroviario.

La conferma di questa tendenza la vediamo in quello che è riservato nel programma di spesa al Mezzogiorno e alle isole. Faccio l'esempio della Sardegna, che è il più clamoroso, ribadendo che nel programma le previsioni di investimenti nell'isola sono esattamente quelle già formulate in sede di programma di stanziamento dei 400 miliardi; il che significa che la Sardegna è totalmente estraneata dalla partecipazione al programma. A questo non si può restare in alcun modo indifferenti, e tanto meno oggi che la gente è costretta a fare ressa per imbarcarsi dal continente verso l'isola. Il sovraffollamento delle navi-traghetto è costante per tutto l'anno e le difficoltà per il trasporto delle merci sono accresciute, mentre vi sono ritardi di giorni e giorni, per cui primizie agricole e altri generi che facilmente si deteriorano devono essere gettati via.

Tutte queste ragioni sarebbero sufficienti a indurci a dare un voto contrario a questo disegno di legge, ma vi sono valutazioni di carattere politico che, indipendentemente dall'atteggiamento finale che si prenderà, abbiamo il dovere di richiamare alla nostra attenzione. Il provvedimento che ci accingiamo a votare è uno degli atti politici più importanti posti all'attenzione del Parlamento in questa legislatura: di tutti i decreti-legge che si discutono in questi giorni in Assemblea non ve ne è uno la cui importanza politica, per il tema che coinvolge, possa paragonarsi a quella del provvedimento al nostro esame. Tuttavia, in ossequio alla teoria del Peters, secondo il quale sulle cose importanti si discute pochissimo, questo provvedimento passa « alla chetichella », senza che il paese abbia una conoscenza adeguata della materia trattata. È stato infatti accertato statisticamente che i problemi importanti si discutono e decidono frettolosamente, mentre per le cose banali il tempo di discussione si amplia e le decisioni sono più tormentate. Una discussione come questa — lo abbiamo visto da come

si è sviluppato il dibattito — serve ad evitare una serie di scogli che dovevano essere attentamente valutati. Pensiamo allo scoglio costituito dal Mezzogiorno. Questo è uno dei dibattiti sui quali il discorso del Mezzogiorno si può misurare sulla base di decisioni e impegni precisi: un'occasione perduta! È un dibattito — lo hanno dimostrato la replica del ministro e il contenuto di certi interventi — che poteva toccare il problema della programmazione, si creda o no nella possibilità di programmare lo sviluppo economico generale. Io mi chiedo se siano preferibili molti interventi che si riconducano ad un solo obiettivo o se siano preferibili interventi « a pioggia ». La pioggia — lo sappiamo — è uguale per tutti, ma la subisce chi non ha l'ombrello. I trasporti sono uno dei mezzi fondamentali di organizzazione del territorio: significano creare un tipo di « recipiente » piuttosto che un altro allo sviluppo; il che, in parole povere, significa che non si tratta di costruire ferrovie dove vi sono le industrie, ma di creare ferrovie dove sorgeranno le industrie.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dovrei forse stabilire che si devono potenziare determinate zone? Sono forse un genio, che anticipa quello che faranno i governi futuri?

PISANU. Si tratta di dare rilevanza a scelte compiute da tempo, perché portare le industrie dove sono gli operai è scelta di massima, non di dettaglio.

A parte tutto ciò che è emerso dal dibattito, un importante elemento di considerazione politica è quello che ci viene suggerito dal fatto, inconfutabile, che stiamo concludendo una discussione nel corso della quale tutti abbiamo espresso un giudizio negativo sul provvedimento, che però sarà approvato. Per la verità, l'unico giudizio sicuramente positivo sembra essere quello dei sindacati, e lo dico con tristezza, perché questo consenso vuol dire tante cose sulla attendibilità della posizione dei sindacati stessi, ed anche su certe contraddizioni interne della classe lavoratrice, sulle quali da tempo si discute.

A parte questa assenza, l'unica ragione per cui ci accingiamo a concludere con un voto positivo un dibattito che ha messo in luce essenzialmente aspetti negativi, è la necessità di far fronte con grande urgenza alla crisi del settore; però, come sempre, la fretta si dimostra cattiva consigliera. Come potremo rimediare agli errori? Non lo so. Non credo che il sistema delle consultazioni — soprattutto

to quello delle regioni — possa consentire di stabilire con gli elaboratori dei programmi un colloquio così reciprocamente impegnativo da portare una modifica sostanziale nel senso delle richieste che in una visione speriamo non regionalistica le stesse regioni avanzeranno.

Oltre tutto, anche se le richieste delle regioni fossero tra loro coordinate, il sindacato sulle regioni dovrebbe essere esercitato dal Parlamento e credo che potrebbero — le suddette richieste — sortire la stessa efficacia degli ordini del giorno che noi qui presentiamo, magari finendo accolte come raccomandazioni.

Non resta che sperare nelle future iniziative, dal momento che oggi stiamo per approvare un provvedimento che, in tempi normali, certo non meriterebbe di essere in alcun modo approvato.

BAGHINO. Ritengo che l'ampia discussione sulle linee generali, e le prime dichiarazioni di voto abbiano posto in rilievo le maggiori perplessità suscitate da questo provvedimento, il quale, tra l'altro, ha messo in evidenza anche la mancanza di una programmazione nazionale. Non esistendo una programmazione, come si può varare un piano organico dei trasporti? Manca una qualsiasi manifestazione di voler tradurre in concreto le comuni aspirazioni, di rendere unitaria l'azione in questo settore.

Quando l'altro giorno, in sede di Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti, abbiamo ascoltato prima il ministro dei lavori pubblici e poi quello dei trasporti, credevamo che sarebbe stato possibile sapere qualcosa su un piano organico dei trasporti...

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Baghino, la prego di non dire questo. Sono stato invitato in quella sede con una lettera ben precisa, in cui non si faceva alcun accenno ad una richiesta di trattare del piano generale dei trasporti; vi era solo uno specifico riferimento al problema delle ferrovie, altrimenti non avrebbe parlato prima di me il ministro Lauricella. Poiché non sono tanto sprovveduto, quando mi vorrete invitare a parlare sui trasporti in generale, a settembre sarò pronto ad intrattenervi per ore su quell'argomento.

BAGHINO. Uso le sue stesse parole, onorevole Preti. La prego di non dire questo, perché io — come componente di questa Commissione — ho avuto una convocazione in cui si parlava del problema dei trasporti, punto

e basta. Se il tenore della convocazione nel testo che ho ricevuto è stato diverso da quello che ha ricevuto lei, non è colpa né mia né sua; oltre tutto, io ho detto « credevamo », e non « dovevamo », perché la polemica si era già svolta in sede di Commissioni congiunte.

Il fatto è che tutti ci attendevamo un piano organico, ed invece ci troviamo di fronte ad un provvedimento che stanziava appena 2.000 miliardi, che è generico e non ci fa individuare qual è la scelta, né quali sono gli orientamenti da seguire, lasciando aperta la strada a pressioni, interventi ed indirizzi diversi da quelli di ieri, di oggi e di domani. Questa è la realtà.

Ma vi è di più: si prevede anche l'impiego di un certo numero di miliardi — potrebbero essere 230, o anche di più — per contratti già avviati che non hanno nulla a che fare con il piano dei 4.000 miliardi e con il piano quinquennale limitato ai 2.000 miliardi.

Visto come sono andate le cose, a noi spiace di essere stati i soli ad opporci a che il provvedimento passasse in sede legislativa in Commissione, e non lo si dovesse pertanto discutere in aula; l'andamento della discussione ha infatti dimostrato che un dibattito più ampio in Assemblea avrebbe permesso di chiarire molti punti oscuri. Invece eravamo soli e, non avendo i 63 deputati necessari per opporci all'assegnazione in sede legislativa, non siamo riusciti nel nostro intento.

Questo testo, poi, ci prende alla gola, perché la situazione è così negativa, le critiche tanto evidenti ed ampie, la scelta così incerta, che non si sa cosa potrà accadere. Vi è chi sostiene che i 2.000 miliardi devono essere impiegati, altrimenti non riusciremmo nemmeno a realizzare un naturale incremento di attività, come è stato sottolineato da un altro collega. Ed allora, ecco la nostra preoccupazione: se voteremo contro, forse impediremo che i 2.000 miliardi possano essere erogati, possano avere via libera: in altre parole, ci si prende alla gola.

Nonostante le critiche che abbiamo rivolto al disegno di legge, il gruppo del MSI-destra nazionale darà pertanto voto favorevole; però, onorevole presidente, vorrei che questa fosse l'ultima volta che ci viene raccomandato di non emendare i provvedimenti al nostro esame, perché altrimenti essi dovrebbero ritornare al Senato, con la conseguenza di un ritardo nella loro approvazione, e perché sono il frutto di accordi raggiunti al di fuori del Parlamento. Così, non potendo emendare gli articoli di questo progetto di legge, siamo stati

costretti a presentare molti ordini del giorno, come ha rilevato giustamente l'onorevole Cattella. Oltretutto io ritengo che questi 2.000 miliardi siano stati già spesi o, per lo meno, « ipotecati ».

Dobbiamo dunque fare in modo da essere liberi di decidere quale posizione assumere su ogni altro provvedimento che ci verrà sottoposto. Credo che questa esigenza sia sentita da tutti noi ed avanzo questa richiesta in nome di quella serietà con cui intendiamo lavorare in Parlamento.

GUERRINI. Il gruppo socialista voterà a favore di questo disegno di legge per le motivazioni indicate nell'intervento che ho avuto l'onore di fare qualche giorno fa e che erano già contenute, sia pure in modo impersonale e distaccato, nella relazione svolta dall'onorevole Masciadri.

Il gruppo socialista assume questa posizione non tanto perché fa parte della maggioranza, ma perché ritiene, pur sollevando talune riserve, che il disegno di legge sia idoneo a raggiungere taluni risultati. Se noi non fossimo convinti della intrinseca bontà del provvedimento, com'è nostro costume lo osteggeremmo e voteremmo contro.

La discussione si è svolta su due binari: il primo riguarda il merito del provvedimento, e cioè lo stanziamento di 2.000 miliardi nei limiti e con gli obiettivi che sono stati indicati dal ministro; mentre il secondo concerne il fatto più ampio di una programmazione dei trasporti che ha coinvolto in una discussione molto interessante l'intera Commissione e che mi auguro sfocerà nella settimana prossima in un discorso più ampio, come abbiamo dichiarato nei nostri interventi.

Credo che il disegno di legge, con il ridimensionamento non formale che ha ottenuto al Senato, passando dalla dizione di « piano poliennale » a quella di « intervento straordinario », intenda coprire un'area di bisogni urgenti e indifferibili. Pertanto, non deve essere valutato alla stregua di una scelta di carattere politico e generale nel settore dei trasporti, ma, al contrario, come ha dichiarato il ministro Preti, della urgente necessità di coprire alcuni bisogni fondamentali delle nostre ferrovie, mantenendo nell'ambito dello stanziamento una certa logica distributiva ed una certa linea politica.

Mi pare che questa logica distributiva sia affermata nel punto in cui si stabilisce che il 42 per cento della spesa globale deve essere riservato al Mezzogiorno. Con ciò non si contraddice ma si riconferma la politica gene-

rale, mi pare approvata da tutto il Parlamento, di destinare non meno del 40 per cento degli investimenti al Mezzogiorno. Dobbiamo accettare, però, la lamentela dei colleghi meridionali, i quali hanno rilevato che a fronte della enorme necessità di un riequilibrio nel settore ferroviario tra sud e nord, vi è una notevole carenza di investimenti.

Mi sembra che questo disegno di legge — esprimo una opinione personale — contrariamente ad altri provvedimenti, abbia minori caratteristiche di provvedimento « a pioggia », perché i 1.250 miliardi, per quanto riguarda almeno i lavori di raddoppio delle linee ad intenso traffico, sono sufficientemente concentrati, in modo da dare la prevalenza ad alcuni settori nodali del nostro traffico ferroviario a differenza di altri ed anche perché nell'articolazione generale, che ci è stata indicata in via breve dal ministro, riscontriamo alcune direttrici fondamentali che debbono essere approvate.

Se è vero che gli indirizzi generali dettati a suo tempo dal Parlamento per un investimento nel Mezzogiorno pari al 40 per cento vengono rispettati e se fra le enormi necessità troviamo un « filo bianco » che unisce le varie forme di intervento relative ai 1.250 miliardi, allora all'interno di questo provvedimento mi sembra che dobbiamo riconoscere alcune linee caratterizzanti che ci fanno pensare che esso sia degno di approvazione.

È ovvio che il discorso diventa diverso quando si esce dall'ambito della discussione su un provvedimento che destina 2.000 miliardi alle ferrovie per sconfinare nel campo più vasto di una programmazione dei trasporti. Poiché è stato detto chiaramente che questo piano riguarda interventi urgenti per sanare talune deficienze che si riscontrano nel nostro sistema ferroviario, mi sembra che questa critica di carattere generale, demolitrice dell'intero disegno di legge, sia valida su un piano culturale e politico, ma meno su un piano di esame e di discussione di questo provvedimento.

Sono d'accordo con coloro che hanno affermato che in Italia vi è una grave carenza di organicità di interventi programmatori nel settore dei trasporti. Debbo anche dire che se c'è un settore in cui è difficile un intervento programmatico è proprio questo, poiché nel settore dei trasporti gravita un numero enorme di operatori pubblici e privati, ciascuno dei quali ha proprie finalità, propri mezzi di finanziamento e propri obiettivi di natura politica e aziendale. La nostra Commissione ha approvato un mese fa la creazione della cor-

porazione dei camionisti, di cui ancora oggi mi dolgo. Sarebbe ingenuo pensare che, nel momento che costituiamo questa fondazione, non facciamo anche una politica che è rivolta al potenziamento del settore del trasporto ferroviario. Si pone quindi un problema di coordinamento, di cui il ministro dovrebbe darci le linee, anche se ritengo che molta parte del trasporto sfugga alla stessa competenza e capacità di intervento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Il trasporto aereo, ad esempio, è esercito quasi esclusivamente da una compagnia di bandiera, la quale è sottoposta alla vigilanza del Ministero dei trasporti, ma ha una sua politica di natura particolare, anche se il capitale con cui viene esercitato il trasporto aereo è di natura pubblica. Ma sappiamo che esso sfugge a un controllo diretto da parte del ministro.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo dipende da voi, dal Parlamento. Bisogna che venga meglio precisato che il Ministero dei trasporti deve dare indicazioni e disposizioni precise alle società.

DAMICO. Questo problema investe tutte le partecipazioni statali.

GUERRINI. Quando si parla di trasporto in Italia, non se ne può parlare in maniera asettica e distaccata, come di un fatto isolato nel contesto della finanza pubblica del paese, perché il trasporto è condizionato anche dalla politica delle partecipazioni statali. E allora, fino a che punto il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riesce a dare una linea programmatica se contemporaneamente non vengono adottate le medesime linee e i medesimi criteri programmatici da parte delle partecipazioni statali, attraverso le quali si svolge il trasporto aereo e marittimo? Se poi si affronta il problema del trasporto su strada, a prescindere dalle valutazioni che la Commissione ha fatto in materia di trasporto per autocarri, che ha una sua incidenza non solo istituzionale ma di natura politica, bisogna veramente lamentarsi che non si faccia il minimo sforzo per programmare gli investimenti in questo settore con riferimento ad altri settori del trasporto pubblico.

Mi sembra veramente assurdo che mentre i colleghi dell'Italia meridionale giustamente chiedono una maggiore quota di investimenti per un riequilibrio del settore del trasporto ferroviario tra nord e sud, si spendano 1.800 miliardi di lire per autostrade, vanificando in questa maniera ogni volontà politica del Go-

verno e del Parlamento di dare un minimo di ordine alle quote di investimento per vari sistemi di trasporto. Come pensiamo di poter spendere ancora soldi per le autostrade, quando abbiamo servizi ferroviari veramente carenti? La Rovigo-Vicenza-Trento sarà ampiamente passiva come l'autostrada del Brennero. Questo è un tipo di investimento del tutto assurdo. Dobbiamo esaminare il problema dei trasporti nel suo complesso. Nel settore dei trasporti confluiscono e convergono molte volontà politiche, all'infuori di quella del Ministero dei trasporti.

Un'ultima considerazione su un argomento in ordine al quale le mie convinzioni sono precise, non solo da oggi ma da quando, avendo l'onore di presiedere questa Commissione, ho dato la mia spinta per l'approvazione della legge che fondava la società per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che nel 1975 non potremo più far attraccare a Messina i *ferry-boats*, che dovranno attraccare a Milazzo e oltre, forse a Palermo. Con questo si vanifica ogni tipo di sviluppo ferroviario dell'isola, che rimarrà staccata dal continente o unita solamente attraverso il precario mezzo del trasporto per nave, mentre invece dovrebbe essere attuato un collegamento diretto tra isola e continente. Proprio in questo periodo l'IRI sta realizzando il ponte sul Bosforo ed è in via di ultimazione il ponte sul Tago, mentre noi stiamo ancora pensando in via preliminare alla possibilità di costruire il ponte sullo stretto di Messina. Il ponte sul Tago ha comportato grandi vantaggi per Lisbona, perché ha collegato la parte marittima alla parte continentale della città. Con il ponte sul Bosforo si collegano due zone della Turchia che fino a qualche tempo fa erano zone di insediamenti militari.

Ora, è chiaro che il problema si allarga ancora di più. Quante volte in questa Commissione abbiamo sentito l'onorevole Guglielmino, che è di Catania, ed altri colleghi delle zone circostanti lamentare il fatto che in un certo periodo dell'anno gli agrumi siciliani non riescono a passare lo stretto di Messina per la carenza di mezzi di trasporto? Quante volte abbiamo sentito ripetere che la società Caronte ha malamente gestito il passaggio sullo stretto di Messina? Ma voi credete — e mi rivolgo ai colleghi che hanno proposto quell'emendamento e poi l'ordine del giorno — che il problema si possa risolvere con un altro o altri due mezzi di trasporto? È senz'altro giusto prevederli fino a quando non vi sarà il ponte, ma in via prioritaria dobbiamo pen-

sare alla costruzione del ponte. Si sente dire che l'IRI non intende partecipare alla società alla quale per legge doveva partecipare con la quota azionaria del 51 per cento. Dobbiamo quindi trovare altre soluzioni. Sono persuaso che non possiamo pensare ad un tipo diverso di società. D'altra parte, onorevole Ceravolo, se è vero che 10 mila chilometri di ferrovia furono costruiti dopo l'unità d'Italia, è altrettanto vero che una grossa fetta di quelle ferrovie fu data in concessione a compagnie belghe, che, essendo più avanzate di noi sul piano tecnologico, le costruirono e poi in parte le gestirono; infatti, ancora parliamo di riscatto di alcuni tronchi di quelle vecchie ferrovie.

Concludo affermando che il disegno di legge, nonostante le sue lacune, che derivano dall'insufficiente finanziamento, ci consente, per la sua struttura e per le sue finalità, di votare tranquillamente a favore della sua approvazione. Crediamo che un discorso più ampio debba essere aperto sul piano della programmazione dei trasporti, anche se — lo ripeto — da solo il ministro dei trasporti non potrà mai darci un quadro completo ed una direttiva unitaria in questo delicato settore.

POLI. Credo che la discussione che si è svolta in questa Commissione sul programma di interventi straordinari a favore delle ferrovie dello Stato dimostri — se qualcuno aveva dei dubbi — che da parte nostra vi è veramente la volontà di collaborare in pieno con il ministro dei trasporti e con gli altri ministri interessati a questo settore.

La discussione è stata molto elevata ed è andata anche un po' oltre il testo del disegno di legge, in quanto esso ci consente in parte di delineare una certa politica dei trasporti. Non vi è dubbio che se ci mettiamo ad analizzare i vari aspetti della questione possiamo trovare critiche da fare, tanto che ne sono emerse da varie parti. Si è detto che in Italia si è sbagliato con la politica delle autostrade, che si è avuto in questo piano di interventi uno scarso impegno verso i traffici internazionali, che si hanno investimenti « a pioggia », che manca un coordinamento.

Tutto questo in parte è vero, in parte è frutto di critiche portate all'eccesso. La realtà è che il paese sta attraversando un momento difficile, e lo dimostrano queste sedute straordinarie della Commissione. Bisogna dare atto al Governo di avere dimostrato una volontà che deve essere apprezzata con questo intervento di duemila miliardi di lire. Non vi è dubbio che sarebbe stato necessario un intervento finanziario molto superiore per risol-

vere i problemi delle ferrovie; comunque dobbiamo prendere atto di questa dimostrazione di buona volontà e del fatto che ci troviamo su una strada che merita di essere percorsa ed anche potenziata, se mi è permesso usare questo termine in riferimento all'attività di Governo. Occorre una politica di interventi straordinari per le ferrovie, in modo da dare uno strumento di trasporto più idoneo e più rispondente alle esigenze del paese.

L'onorevole Korach ha parlato di una percentuale di aumento del 6 per cento nel settore del trasporto viaggiatori; mi auguro che la percentuale sia superiore, perché ad ogni maggiore richiesta di trasporti corrisponde una possibilità di espansione economica nel paese, trattandosi di fenomeni strettamente collegati. In qualche caso si fa una previsione del 10 per cento, e non vi è dubbio che questo piano non è assolutamente sufficiente neppure per fronteggiare questa spinta che presumibilmente si verificherà nel paese. Comunque, è già qualche cosa. Quello che più preme rilevare — e mi riallaccio alla parte finale dell'intervento del collega Guglielmino — è che manca una politica di coordinamento nel settore dei trasporti.

Credo di interpretare anche il pensiero del ministro affermando che noi, come Commissione trasporti, che ha dimostrato di sentire questa esigenza, dobbiamo tendere ad un coordinamento regionale nel settore dei trasporti, creando strumenti adatti. L'onorevole Guglielmino ha messo in risalto l'incongruenza di un investimento nel settore autostradale in questo momento. Noi tempo fa abbiamo approvato una legge che prevedeva un certo stanziamento per i porti; vediamo ora che la Cassa per il mezzogiorno prevede un altro stanziamento; è evidente che, se vi fosse un coordinamento, questi stanziamenti potrebbero essere utilizzati in modo più razionale e valido.

In questo caso siamo nella stessa situazione: manca uno strumento che assicuri un reale coordinamento di tutti i trasporti. Credo che l'impegno che deve assumere la nostra Commissione sia quello di indirizzare la volontà parlamentare e soprattutto l'attività governativa nella ricerca di questo strumento, senza il quale non riusciremo mai a dare una piena risposta alle esigenze del paese. Questo è il punto di fondo che ci dobbiamo impegnare a realizzare. E per questo mi auguro che vi possa essere al più presto in Commissione un dibattito approfondito sulla politica dei trasporti, in modo che con un voto della Commissione si possa cercare di anticipare i tempi.

Ma torniamo al piano, che è quello che conta. È certamente vero che vi è molto da fare, ma dobbiamo anche riconoscere che in questo momento probabilmente non sarebbe possibile fare di meglio. Abbiamo un piano che da tutti i punti di vista io credo possa dare soddisfazione anche ai critici più accaniti; chi lo legge con attenzione rileverà che la possibilità di manovra del Governo — e, per esso, del ministro dei trasporti — è limitata, poiché sono chiaramente delineati i settori di intervento. Non vi è dubbio che una legge non possa prevedere singolarmente le varie operazioni: essa invece deve indicare gruppi di lavori da eseguire e in questo contesto bisogna lasciare una certa autonomia all'azienda delle ferrovie dello Stato affinché essa possa proficuamente utilizzare le somme poste a sua disposizione. Se una legge prevedesse nei dettagli i vari tipi di interventi, questi, qualora venissero immediatamente realizzati, potrebbero rivelarsi completamente inutili in un prossimo futuro, dal momento che certe correnti di traffico, oggi appena delineate, potrebbero — ad esempio — assumere successivamente uno sviluppo imprevedibile.

Alcune critiche, comunque, debbono essere manifestate, in quanto alcuni investimenti avrebbero potuto essere evitati. Non bisogna però dimenticare che il provvedimento in esame è il frutto di molteplici volontà e quindi mi pare che, da questo punto di vista, eventuali giudizi negativi non avrebbero ragione d'essere.

Per quanto riguarda, poi, l'ultimazione dei lavori già in corso, non mi pare che il provvedimento preveda, con articoli specifici, i compiti o gli obblighi del Governo: e quindi ritengo che anche da questo punto di vista non debbano sussistere preoccupazioni. Sta a noi pretendere che questo disegno di legge venga applicato e che le risultanze di tale applicazione vengano sottoposte al nostro esame per verificare se esse corrispondano o meno alle attese.

Vorrei ancora soffermarmi brevemente sull'ultimo articolo. Io so che qualche collega ha criticato questa norma, tendente a far riassumere al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile la vecchia denominazione di « Ministero dei trasporti ». Ebbene, io vorrei dire che proprio in questa colgo la prima manifestazione, sia pure debolissima, di una volontà di coordinamento in questo campo. Mi auguro, cioè, che questo dicastero, che ha avuto una serie infinita di denominazioni, sempre molto restrittive rispetto a quello che dovrebbe essere il suo compito, possa vera-

mente assumere funzioni di indirizzo dell'intero settore e possa dire la sua parola definitiva — o perlomeno preminente — in materia.

Sono lieto quindi di annunciare il mio voto favorevole su questo provvedimento; e sono lieto perché spero che questi 2.000 miliardi che stanno per essere investiti riescano a sanare quelle situazioni di carenza dei servizi che si sono verificate nel passato, a causa di una politica che non si è sempre dimostrata all'altezza degli effettivi bisogni. Infatti, nel nostro paese, questo settore ha attraversato un lungo periodo non favorevole, così come, del resto, in molti altri Stati. Sembrava cioè che questo mezzo di trasporto dovesse essere completamente sostituito a breve scadenza da altri mezzi più veloci. Io, invece, ho sempre creduto nelle ferrovie e, a maggior ragione, credo oggi in esse perché hanno saputo trasformarsi, passando dal mezzo classico di locomozione ad altri che si sono veramente dimostrati all'altezza dei tempi. In altri paesi — e mi auguro che il nostro sappia seguirne l'esempio — la ferrovia è attualmente uno degli strumenti più veloci di comunicazione. Mi riferisco, in particolare, alle rapidissime linee giapponesi e a quelle di altri Stati europei che sono veramente all'avanguardia. Mi auguro, pertanto, che anche in Italia si intraprenda questa strada, non certo per manie esibizionistiche, non per realizzazioni tipo « Settebello », che non possono rendere la ferrovia all'altezza dei suoi compiti, ma affinché le nostre linee non debbano risultare inferiori a quelle di altri paesi.

Tale adeguamento, inoltre, si rende necessario anche per una ragione economica: il nostro paese si sviluppa in lunghezza (abbiamo percorsi di oltre 1.400 chilometri) e quindi, se vogliamo portare con maggiore rapidità i nostri prodotti sui mercati dell'Europa centrale, evidentemente dobbiamo potenziare le linee di cui disponiamo.

Concludo, quindi, ribadendo il mio voto favorevole e pregando il ministro di volersi rendere interprete, presso il Governo, della esigenza che il personale ferroviario sia trattato in modo tale da non perdere affezione all'azienda, che ha un carattere industriale ed ha quindi bisogno dell'apporto produttivo di tutti gli organici, in particolar modo di quelli tecnici, che mi sembra vengano trascurati.

BOGI. Mi sembra che la discussione su questo provvedimento sia rimasta circoscritta ad alcuni elementi: l'esigenza della programmazione, l'urgenza di interventi richiesta dal-

la gravità della situazione, la scarsità degli investimenti disponibili. Inoltre, l'atteggiamento delle forze politiche e sociali in ordine ai problemi in discussione ha assunto caratteristiche diverse. La presentazione di un ordine del giorno concernente il traghettamento non è un fatto accidentale, ma dimostra una precisa esigenza; così come, del resto, l'elevato numero di ordini del giorno presentati — e non attribuisco questo fatto alla responsabilità dei singoli colleghi — sta a dimostrare l'esistenza di una « rissa » di richieste insoddisfatte cui fa riscontro la mancanza di concrete proposte di soluzione dei problemi posti da quelle. Il ministro ha sottolineato che la situazione presenta stretti margini di manovra, ma il problema che sta di fronte a noi come Parlamento è di avere elementi per cercare di uscire appunto da questa situazione. La denuncia non è sufficiente e forse non è neppure elemento di grande concretezza, e il disegno di legge si riduce ad avere, alla fine, il significato politico che aveva in partenza: si è solo accentuata una interpretazione politica, relativa alla linea Firenze-Roma, sulla quale è stato presentato in Senato, consenziente il Governo, un ordine del giorno che impegna alla presentazione di un progetto di legge speciale, oltre che al completamento delle opere iniziate. L'ordine del giorno non è stato riproposto in questa sede, anche se il relatore ha posto in evidenza come essenziale il progetto di legge speciale sulla « direttissima » al quale mi dichiaro fin da ora contrario. Non sono infatti contrario alla « direttissima » Firenze-Roma, né alla quadruplicazione della Milano-Napoli, perché non sono contrario a che l'Italia abbia le migliori ferrovie del mondo, ma sono contrario agli investimenti non bilanciati nel settore ferroviario. Osservava in proposito l'onorevole Ceravolo che i 40 miliardi per la Firenze-Roma sono diventati 100.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già spiegato che la « direttissima » Roma-Firenze doveva costare 200 miliardi, mentre invece la metà di essa è già costata 300 miliardi, di cui 40 per il finanziamento del piano-ponte e 60 per terminare i lavori gravanti sullo stanziamento di 1.250 miliardi. Altri 300 miliardi occorrerebbero per terminare il percorso Valdarno-Firenze, mentre, se si volesse costruire anche la sotterranea, servirebbero altri 150 miliardi.

L'onorevole Bogi deve rendersi conto che nessun ministro si sarebbe assunto la responsabilità di lasciare interrotte opere in corso,

come la linea Sette Bagni-Chiusi, perché ciò avrebbe comportato un danno valutabile in altre centinaia di miliardi.

BOGI. Sono preoccupato della assenza di prospettive per uscire dalla situazione che ella denuncia, signor ministro, così come denuncia difficoltà nella programmazione dei trasporti; ma resta il fatto che iniziative di cui non si valutano bilanciabilmente le conseguenze hanno carattere di idrovora rispetto ad altri settori. Con gli investimenti previsti con questo stanziamento si succhiano fondi dai precedenti 400 miliardi e se non sono stabilite rigide priorità e si continua a pensare che le opere che non si fanno ora si faranno in un tempo indeterminato, che cosa possiamo aspettarci se non una « rissa » delle richieste? Per questo non ho ben compreso l'annuncio della non presentazione di ordini del giorno da parte del gruppo comunista: il problema è a monte ed è quello di uscire da questa situazione. Il ministro ha detto che non possiamo programmare perché non vi è una programmazione economica nazionale, ma al di là di questa vi sono le indicazioni date dalle attività commerciali e dagli impianti industriali. Non voglio entrare nella questione se il sistema dei trasporti sia di assecondamento o di trascinamento dello sviluppo, ma voglio dire che non può essere un fenomeno di inseguimento dello sviluppo, perché altrimenti avrebbe le stesse caratteristiche di accidentalità. Per avere alcune indicazioni basterebbe pensare ai porti e alla legge sulle opere portuali: il ministro potrebbe trarne l'indicazione di una obbligatorietà di reinvestimenti « a pioggia », vista la impossibilità di programmare: di qui la necessità di investimenti « tappabuchi ». Riordinare l'amministrazione è già qualcosa rispetto al nulla, ma si deve definire una buona volta la questione e quando sento ripetere le istanze per la gestione unitaria o in ordine alla esigenza di un Consiglio superiore e di coordinamento della politica dei trasporti, mi domando se davvero pensiamo che quello dei trasporti diverrà un sistema unitario solo perché noi un giorno ci riuniremo in una stanza. Questi 2.000 miliardi stanziati per cinque anni, anche se non hanno il titolo dignitoso di piano, sono pur sempre qualcosa per iniziare una politica di unificazione dei trasporti. Infatti, come potremmo pensare di giungere alla unificazione del sistema se non approfittiamo delle occasioni politiche che ci si offrono?

Avevo chiesto al Governo di darci qualche notizia circa gli interventi sul mercato finan-

ziario: verranno, a ruota libera, le emissioni di obbligazioni, o non sarà questa l'occasione per sapere se si può preferire la strada ferrata rispetto all'autostrada?

Non posso fare l'« intelligentino » a spese del Governo, onorevole ministro, ma se non usciamo da questo schema di discussione, tutto diventa obbligato, perché tutto è incentrato attorno a questo punto, ed il dibattito può interessare solo il Ministero dei trasporti. Non è colpa sua, onorevole ministro, ma il fatto è che il modo politico di affrontare il problema appare maturo per uscire dalla obbligatorietà di cui si parlava: come si può preferire la strada ferrata rispetto all'autostrada, se non si esce dall'ambito del Ministero dei trasporti? Chi prende, ad esempio, l'iniziativa di stanziare i 160 miliardi relativi alle opere portuali?

Il ministro dice che è stato fatto qualcosa per coordinare il sistema portuale con la strada ferrata, ma non sono la buona volontà del ministro, né la sua intelligenza, che ci faranno uscire dal meccanismo della obbligatorietà; non è in questo modo che si giungerà al sistema unitario di governo per la politica dei trasporti in Italia. Questa è l'amara constatazione nel momento in cui ci accingiamo alla votazione di questo provvedimento.

Che cosa è rimasto di tanti buoni propositi? L'intenzione di esprimere concretamente la preferenza per la strada ferrata nei confronti dell'autostrada; ma non possiamo operare un vero coordinamento, perché ormai i trasporti soffrono di una malattia di cui non si possono liberare. Per esempio, è prevista l'autorizzazione di spesa di 60 miliardi per la linea Firenze-Roma, però non si può avere un inventario sullo stato della rete autostradale, né delle opere autostradali in corso di attuazione. In definitiva, quale occasione ha il paese di esprimersi? Siamo forse convinti che, sottolineando la necessità di un comportamento settoriale, diamo forza politica ad una gestione unitaria del paese? Non credo. Non intendo con questo criticare il ministro dei trasporti; anzi, devo sottolineare che egli ha parlato con concretezza della limitatezza dei mezzi finanziari, nonché della assenza di un programma economico.

Voglio dire, onorevole ministro, che il suo disagio è il nostro disagio, è il disagio del paese, e che dovremmo venirne fuori, ma che oggi ciò non è possibile.

Mi asterrò quindi dalla votazione, per sottolineare l'esigenza della realizzazione di un meccanismo politico che ci dia finalmente la possibilità di gestire unitariamente ed organicamente il settore dei trasporti.

MARZOTTO CAOTORTA. Preannuncio, a nome del gruppo della democrazia cristiana, il nostro voto favorevole al disegno di legge in discussione. Non indulgerò alla tentazione di riaprire la discussione sulle linee generali del provvedimento, anche se ho constatato che alcuni colleghi lo hanno fatto. Dirò soltanto che esso è stato presentato in prima lettura all'altro ramo del Parlamento e che, così com'è avvenuto per il precedente disegno di legge sul piano di 400 miliardi, che era stato invece presentato a questo ramo del Parlamento in via prioritaria, è accaduto che il Senato lo abbia preso in esame apportando le modifiche che ha ritenuto opportune, mentre noi ci siamo limitati ad approvarlo senza emendamenti, in primo luogo per l'urgenza che il provvedimento stesso riveste, ed anche per una specie di gioco delle parti tra i due rami del Parlamento.

Stando così le cose è giustificato — ne ho fatto io stesso cenno in sede di discussione sulle linee generali — il concretizzarsi di un'ampia serie di ordini del giorno, attraverso i quali i vari gruppi possono esprimersi senza intaccare il testo del provvedimento.

Evidentemente tutti concordiamo sulla necessità di giungere al più presto alla discussione di un piano generale per le ferrovie: ne ho già parlato durante la discussione sulle linee generali, accennando anche al vero e proprio « trucco » delle autostrade, che ci sta portando in giro da troppi anni in Italia; ho ripetuto, quindi, l'invito al signor ministro di anticipare, rispetto alla scadenza dei termini stabiliti, la presentazione di un provvedimento organico dei trasporti, sul quale potremo finalmente esprimere interamente le nostre posizioni, non essendo la logica del disegno di legge oggi al nostro esame quella di stabilire con precisione tutto quanto dovrà essere fatto in materia. Confidiamo pertanto nell'impostazione che il Ministero darà al futuro provvedimento, tenendo puntualmente conto delle istanze che sono qui emerse.

Nel disegno di legge si parla della necessità imprescindibile di collegare i porti, i valichi (penso a Trieste, che è strozzata per non avere una linea a doppio binario) e i traghetti, problemi tutti che meritano di essere approfonditi e risolti con urgenza, nel quadro di un ampio coordinamento di cui attendiamo di trovar traccia nel piano dettagliato che il Governo dovrà presentare al Parlamento in base alla legge. Ritengo che sia opportuna la scelta che si è attuata al riguardo.

Concludendo, desidero rilevare che so benissimo che la « coperta corta » lascia qual-

cosa scoperto, ma in queste condizioni noi dobbiamo prendere atto della situazione senza continuare a piangere sulle nostre ferite che, tutto sommato, sono molte; dobbiamo cercare di fare errori il meno possibile e di non ripeterli nel caso in cui siano stati fatti ed in questo senso avviarci ad una precisa politica dei trasporti pubblici.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

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):

Presenti	33
Votanti	21
Astenuti	12
Maggioranza	11
Voti favorevoli	21
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aliverti, Baghino, Becciu, Belci, Bodrito, Canestrari, Dal Maso, Fortuna, Guerrini, Ippolito, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Negrari, Pezzati, Pisanu, Poli, Russo Ferdinando, Volpe.

Si sono astenuti:

Alessandrini, Baldassari, Ballarin, Bogi, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Damico, Fioriello, Foscarini, Guglielmino.

È in missione:

Miotti Carli Amalia.

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI