COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

53.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 GENNAIO 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia (*Approvato dal Senato*) (2511) . 577

PRESIDENTE 577, 582, 585, 586
BAGHINO 582, 586
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 584
DEL CASTILLO 586
FORTE 583
FROIO 583
GUASSO, *Relatore* 577, 584
MARZOTTO CAOTORTA 582

La seduta comincia alle 10,35.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia (Approvato dal Senato) (2511).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia », approvato dal Senato nella seduta del 26 ottobre 1978.

Avverto che, non essendo ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio, non potremo nella odierna seduta pervenire all'approvazione del provvedimento in esame.

L'onorevole Guasso ha facoltà di svolgere la relazione.

GUASSO, *Relatore*. Come i colleghi sanno, il disegno di legge in esame, approvato dal Senato il 26 ottobre 1978, prevede un ulteriore stanziamento di 16 miliardi per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, spesso e

più comunemente chiamata Cuneo-Nizza, definizione non del tutto impropria su cui tornerò brevemente.

Non si tratta quindi di un problema nuovo, anzi, direi, come è brutta abitudine del nostro Paese in generale, i problemi diventano vecchi perché dal momento in cui si decide di affrontare una questione a quello della sua realizzazione si allungano talmente i tempi per cui si finisce sempre per far aumentare considerevolmente i costi e per dilazionare la messa in funzione di un'opera che, se viene scelta, ha giustificati motivi per essere realizzata.

La vicenda della ricostruzione di questa linea ferroviaria e dei suoi tempi di realizzazione, con relativi costi in aumento, sono l'esempio più netto di come battere certe strade significhi poi spendere di più ed aspettare decenni per avere in funzione un'opera utile e prioritaria. Ma in questo caso forse vi è uno degli esempi più chiari dei motivi di decadimento delle nostre linee ferroviarie e del privilegio accordato negli ultimi trenta anni ad autostrade e a trafori.

Il Piemonte è al riguardo un esempio emblematico, sia in materia di autostrade sia in materia di trafori autostradali, tipo quello del Frejus o di altri che si volevano fare, tipo il Ciriegia o il Colle della Croce, dimenticando così non solo lo sviluppo ferroviario, ma abbandonando anche cose che già c'erano, che nel passato si erano costruite con lungimiranza e avvedutezza.

Infatti questo è proprio il caso della ferrovia in discussione, perché, se per un attimo si guarda al passato, si vede che le relazioni Piemonte-Costa Azzurra erano servite in modo sodisfacente proprio dalla linea ferroviaria Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Tale linea, aperta completamente al traffico nel 1928, già allora fu definita « un capolavoro dell'ingegneria e della tecnica all'avanguardia per concezione » perché era fatta con 80 gallerie per complessivi 44 chilometri, 407 viadotti, 109 muri di sostegno, su una pendenza di circa il 25 per mille.

Aperta come tronco terminale della linea internazionale Basilea-Torino-Cuneo-Nizza, poteva costituire la più rapida ed economica via di accesso dall'Europa centrale alla Costa Azzurra e alla Riviera dei fiori. Tale lungimiranza fu vanificata dagli eventi bellici del 1944.

Da allora ad oggi il traffico si è limitato al tratto Torino-Cuneo-Limone in territorio italiano e al tratto Breil-Sur Roja-Nizza in territorio francese. Ci sono voluti quasi venticinque anni per riavviare il discorso sul ripristino di un'opera, certo difficile data la sua struttura: gallerie da ricostruire, pendenza del tracciato, eccetera. Sostanzialmente, però, l'opera è stata ridotta ai 36 chilometri del tratto Veivola-Breil, e ai 22 chilometri del tratto Breil-Ventimiglia.

Come si può ben comprendere la ricostruzione di questi tratti e la rimessa in funzione della ferrovia nel suo complesso « potrebbe » rappresentare, oggi più che mai, una delle soluzioni valide per affrontare e risolvere il problema delle comunicazioni ferroviarie della zona, e per svolgere un ruolo importante nei collegamenti internazionali Centro Europa-Mediterraneo.

La linea potrebbe essere destinata a dotare il Piemonte di una seconda comunicazione ferroviaria con la Francia e ad inserire la regione in una comunicazione internazionale che partendo dall'Europa centrale raggiunga la Riviera dei fiori, la Francia meridionale e la Spagna. D'altra parte, lo sviluppo delle relazioni commerciali, turistiche internazionali e l'incremento raggiunto sotto tale aspetto dalle zone servite dalla ferrovia nel dopo guerra, costituiscono garanzie e premesse per una intensa utilizzazione della linea ricostruita.

Sempre con la linea in questione si potrebbero avere rilevanti economie di tempo e di percorso, rispetto alle comunicazioni attuali, ad esempio tra Torino-Ventimiglia e Nizza (oggi avviate su Savona), da Cuneo a Ventimiglia e Nizza, e persino i collegamenti da Milano potranno avvantaggiarsi di questo nuovo tratto.

Si tratta di condizioni che potrebbero avverarsi, anche in un futuro non lontano, se il discorso su questa linea non si fermerà ai problemi che siamo chiamati ad affrontare oggi, proseguendo invece sulla scorta di considerazioni, osservazioni e proposte che mi permetterò di richiamare a chiusura di questa relazione.

Nell'ottica di tale prospettiva desidero a questo punto aggiungere altre due considerazioni. La prima riguarda l'aumento del traffico delle merci ed il movimento ai transiti di Ventimiglia e di Modane che è aumentato dal 1937 ad oggi rispettivamente di oltre 37 e 16 volte.

La seconda si riferisce all'utilità della comunicazione per le zone ad economia complementare con possibilità di intensi traffici anche locali, cui i trasporti su strada, data l'accidentabilità della zona servita, non possono che inadeguatamente sopperire.

In questo modo è chiaro che le popolazioni e l'economia del cuneese, rimaste troppo a lungo tagliate fuori dalle grandi linee di comunicazione, potranno uscire dall'isolamento a cui sono state condannate per decenni e vedere realizzate così le loro giuste aspirazioni ad essere considerate non solo parte integrante della regione Piemonte, ma di tutto il Paese.

Ecco allora che mi paiono chiari i motivi sulla validità della scelta fatta, ma mi paiono anche urgenti i tempi di realizzazione per la messa in funzione e per non rincorrere continuamente l'aumento dei costi. La situazione dei finanziamenti decisi con tempi diversi e troppo lunghi è infatti la seguente: il primo finanziamento che risale alla legge del 27 luglio 1967, n. 635 è di 5 miliardi; il secondo, disposto dalla legge 30 giugno 1971, n. 510 è di 1 miliardo e 700 milioni; il terzo, relativo alla legge 12 maggio 1975, n. 158 è di 12 miliardi. Il totale è di 18 miliardi e 700 milioni a cui si aggiungono 6 milioni di franchi francesi dati come contributo forfettario dal Governo francese.

Proprio per la lunghezza di questi tempi, proprio per aver usato il metodo errato di finanziamenti a pezzetti e non programmati completamente sin dall'inizio (tanto che fin dal primo stanziamento si sapeva che lo stesso era insufficiente) i finanziamenti finora attuati non sono in grado né di assicurare la prosecuzione dei lavori in corso né tanto meno il completamento dell'opera.

Infatti, l'aumento generale dei prezzi, l'inflazione di questi anni, l'incidenza negativa dei cambi per la liquidazione delle spese relative ai lavori nel tratto di territorio francese, richiedono impellente un ulteriore stanziamento di 16 miliardi, di cui 11 miliardi e 700 milioni necessari per finanziare lavori in territorio francese e 4 miliardi e 300 milioni per quelli in territorio italiano.

La convenzione tra Italia e Francia, ratificata con legge del 18 giugno 1973, n. 475, recita all'articolo 3: « Le spese di ricostruzione e di equipaggiamento della linea sono a carico dello Stato italiano; lo Stato francese contribuisce alle spese di ricostruzione con una somma forfettaria fissa in 6 milioni di franchi ». Mi pare quindi ovvio che se vogliamo completare la linea e metterla in funzione, non vanificando lo scopo dei mezzi già spesi, è necessario un nuovo finanziamento, cioè quello indicato dal disegno di legge oggi al nostro esame.

A questo punto desidero porre due questioni all'attenzione del Governo. La prima riguarda la necessità di rispondere al quesito (data la lunghezza dei tempi di realizzazione, i problemi connessi ai processi inflattivi, l'incidenza negativa dei cambi) se i 16 miliardi di oggi siano sufficienti per completare l'opera e per rimetterla in funzione, come è previsto, per il settembre 1979. Se tale data non sarà rispettata lo si deve dire subito per non trovarci poi di fronte ad altri provvedimenti tampone.

La seconda questione che voglio porre all'attenzione del Governo (anche se non è di secondaria importanza) può avere una risposta non immediata. Mi riferisco alla questione della elettrificazione della linea che è stata esclusa in partenza nei preventivi di ricostruzione redatti dalle ferrovie dello Stato e dalla SNCF (*Société*

Nationale des Chemins de fer); si tenga presente che la linea è stata elettrificata nel 1928.

L'esclusione della proposta di elettrificazione della linea ricordo che fu dovuta al fatto che tale proposta si scontrava con uno studio comune FS-SNCF effettuato nel 1961 per confrontare i vantaggi che sarebbero derivati dai due sistemi di trazione (diesel ed elettrica), studio che dimostrò che, ad una maggior spesa di circa 2 miliardi di lire dell'epoca per l'elettrificazione della linea, avrebbe fatto riscontro una spesa d'esercizio quasi uguale a quella del servizio diesel.

Va però ricordato che detto studio partiva dal presupposto che gli introiti fossero uguali nelle due ipotesi, senza tener conto della maggiore attrazione di traffico che si sarebbe operata con un modello di esercizio più organico ed efficiente e senza tener conto che i punti di riferimento dell'esercizio erano quelli di prima della guerra, e quindi una situazione del tutto nuova anche nelle zone di confine e nel cuneese. Anzi, qualcuno sostiene che se si volesse fare, dopo l'intervento sulla rete della Sardegna, un secondo esperimento di utilizzo di una linea con corrente monofase 25.000 volt, questo potrebbe essere un percorso adatto. Ma, tralasciando questa questione, perché l'esperimento in Sardegna ha carattere prioritario (ho solo voluto dare un elemento di informazione), richiamo la questione della elettrificazione pur avendo presente il fatto che le nuove automotrici diesel di cui dovrebbe dotarsi la linea, sebbene non abbiano caratteristiche di potenza tali da concorrere con le elettromotrici in esercizio sulla rete elettrificata, si possono ritenere relativamente rispondenti alle esigenze della linea anche per le loro caratteristiche di minor ingombro e per la possibilità di accoppiamento.

Aggiungo però subito che l'assenza di elettrificazione oltre Limone in direzione francese comporta già oggi alcuni inconvenienti – almeno per i treni trainati da elettromotrici – quali il trasbordo su automotrici diesel e il cambio della trazione per i passeggeri provenienti da Fossano-Torino.

Al riguardo va però ribadito il fatto che comunque l'elettrificazione sino a Limone va mantenuta, come pure vanno mantenuti in questa fase gli attuali treni, in particolare i turistici, e non obbligarli al futuro interscambio di Cuneo, perché ciò va a scapito della qualità del servizio.

Dico questo, d'altra parte, soprattutto per sottolineare il fatto che la prospettiva immediata della linea così ricostruita (senza elettrificazione) non potrà che avere certe caratteristiche, limitandone la collocazione in un ambito locale.

Infatti, se poi alla mancata elettrificazione si aggiunge che negli interventi per la ricostruzione non sono incluse modifiche di tracciato, e di conseguenza rimarranno invariate le velocità ammissibili dei treni; che gli unici interventi migliorativi riguardano l'armamento che verrà rifatto con rotaie e strutture più pesanti di quelle originarie; che le stazioni saranno ricostruite solo in parte; e che gli impianti di sicurezza e controllo del traffico saranno in pratica ripristinati nelle condizioni originarie, mi sembra si possa dire che in questo stato la linea rinasce vecchia e che questa situazione potrà riflettersi pesantemente sulle condizioni di esercizio che risentiranno, per la scarsa potenzialità della linea e la rigidità dei programmi, delle caratteristiche degli impianti.

Sembra infatti che allo stato attuale delle cose gli interventi tecnici per la ricostruzione siano stati limitati al minimo indispensabile nell'unica preoccupazione di contenere le spese di impianto. Si è fatto ricorso alle tecniche tradizionali le quali imporranno limiti e problemi di esercizio. Non sono state tentate nuove soluzioni quali, ad esempio, automatismi di stazioni e di blocco nel campo degli impianti di sicurezza oppure nel campo del materiale rotabile.

Se si vuole essere chiari e onesti fino in fondo, bisogna quindi fin d'ora avere la consapevolezza (e resta problema da affrontare, ripeto, ad esempio nel futuro piano poliennale ferroviario) che la linea,

così come sarà dopo la ricostruzione e dopo aver speso tutti quei miliardi, servirà in particolare a soddisfare la domanda di traffico locale ed inoltre, mediante un accorto studio sulle coincidenze, sia a Breil che a Ventimiglia, a soddisfare in parte le domande di trasporto internazionale con la Francia meridionale ed in particolare con Nizza.

Va anche aggiunto che, per quanto riguarda il traffico merci, la linea, così come sarà, non potrà che essere inserita in un programma di sussidio alle altre linee internazionali, sia per i periodi di punta, sia per eventuali specifiche utilizzazioni (ad esempio, carri vuoti in restituzione).

Va quindi ribadito che per le prospettive future bisogna lavorare in un certo modo se si vuole conseguire un esercizio pienamente economico e funzionale.

Al riguardo sarebbe necessaria quindi non solo una completa ristrutturazione della Cuneo-Ventimiglia, ma anche della Breil-Nizza, poiché sulla direttrice Torino-Cuneo-Nizza più che su quella Torino-Cuneo-Ventimiglia potrebbero essere avviati i traffici internazionali delle persone e delle merci che attualmente interessano altre linee ferroviarie (magari oggi intasate) o altri modi di trasporto.

Si dovrà quindi in un futuro, il più prossimo possibile, guardare ad un piano che potrebbe comprendere: la elettrificazione delle due linee; l'aumento dei binari di incrocio; la realizzazione, in aggiunta a quelli esistenti, di ulteriori automatismi di stazione per il controllo del traffico, in grado di aumentare la potenzialità della linea e la velocità commerciale dei treni; l'impiego di materiale rotabile appositamente studiato per le caratteristiche di questa linea.

D'altra parte preciso che in ogni caso mi pare che il suddetto piano, interessando territorio e linee francesi, dovrebbe essere oggetto di ulteriori accordi internazionali sulla natura e sul tipo di interventi, sulle modalità di esecuzione delle opere e di esercizio delle linee e sulla ripartizione delle spese e degli introiti.

Infatti, alla luce di quanto è stato sancito dall'attuale convenzione, appaiono evidenti le difficoltà di raggiungere ulteriori accordi, intesi ad estendere gli interventi, i quali, se accettati dalla Francia sul piano tecnico, verrebbero presumibilmente a far carico tutti sullo Stato italiano.

Ma le limitate dimensioni della presumibile domanda di trasporto, in una prima stima di larga massima, non sembrano giustificare, senza i suddetti nuovi accordi, le forti spese occorrenti per le opere dianzi indicate.

Sarebbe senza dubbio auspicabile che intanto fosse effettuata una valutazione accurata della mobilità sui percorsi in questione e della sua ripartizione per modo di trasporto e per linee ferroviarie, con una analisi, nelle varie ipotesi di interventi, dei relativi costi, ivi compresi quelli per la ricostruzione in atto, e dei benefici diretti e indiretti.

In tutti i casi però si ritiene intanto indispensabile che il modello d'esercizio che verrà attuato sulla linea ricostruita non peggiori quello delle linee già esistenti.

Si tratta in definitiva di esaminare gli eventuali nuovi interventi nell'ambito, ripeto, del progetto di piano di sviluppo della rete ferroviaria studiato dall'azienda ferroviaria e sulla base di nuovi accordi internazionali.

Sono tutti problemi che restano aperti, ma che andranno pur affrontati se si vuole marciare verso l'efficienza e la funzionalità, vista in quel contesto più generale di rilancio e potenziamento del nostro sistema ferroviario, cogliendo in proposito anche il contributo che già è venuto e che potrà ancora venire dalla regione Piemonte, che nella preparazione del proprio piano regionale dei trasporti ha annesso un grosso valore alla collocazione ed alla funzione di questa linea ferroviaria.

In conclusione, considerato che si tratta di un'opera che, in base alla citata convenzione ed alla legge che l'ha ratificata, deve essere – ripeto – portata a compimento e considerato altresì che la relativa spesa riveste carattere obbligato-

rio, si rende necessario disporre al più presto del predetto nuovo stanziamento. Questo viene predisposto con il disegno di legge in esame, già approvato dal Senato, con il quale all'articolo 1 si indica in 16 miliardi la cifra necessaria e all'articolo 2 – nel rispetto dell'articolo 81 della Costituzione – vengono indicate le fonti di finanziamento. Chiedo pertanto alla Commissione un voto favorevole sul disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Guasso per l'ampia e dettagliata relazione, che offre una serie di valutazioni ai colleghi per un dibattito il più approfondito possibile su una questione tanto importante.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho sentito che l'aspetto più importante sarebbe quello di proseguire sulla linea Cuneo-Nizza anziché sulla Cuneo-Ventimiglia. Il discorso quindi interessa la Francia, che finora mi sembra abbia mostrato poco interesse, in quanto ha fissato una cifra a *forfait* per la spesa che si deve sostenere per il tratto di linea francese. Questo disinteresse della Francia a mio avviso è preoccupante, perché non bisogna dimenticare che molti italiani vanno sulla Costa Azzurra a spendere denaro. Su questo punto dovrebbe essere più vivo l'interessamento da parte del nostro Ministero degli esteri, sì da sollecitare una partecipazione francese quanto meno congrua per quanto compete il tratto di linea in territorio francese.

Vi è un secondo aspetto di carattere più generale. Non è chiaro perché, nel momento in cui stanziamo migliaia di miliardi per lavori ferroviari, ci si debba preoccupare di stanziare 16 miliardi per un tratto della rete delle nostre ferrovie di Stato. Come la linea del Breil, vi sono molti altri tratti che avrebbero bisogno di lavori, come quello della Faentina a Firenze. Non si può fare una leggina per ogni tratto di ferrovia. Vorrei quindi una giustificazione per questo trattamento particolare.

BAGHINO. Cercherò di tenere presente le preziose osservazioni del relatore, ma occorre intanto ricordare che si tratta di una ferrovia che scaturisce da un accordo internazionale, un accordo italo-francese; non riguarda il piano nazionale delle ferrovie, ma si tratta del ripristino di una ferrovia che prima della guerra era funzionante e frequentata intensamente, in quanto rappresentava la via più breve che riuniva la Riviera dei fiori con la Costa Azzurra, ma serviva anche nell'ambito del Piemonte e del Ventimigliese per il notevolissimo traffico di merci. Per questi motivi è stato possibile pervenire ad un accordo internazionale, nonostante le difficoltà presentate dal territorio lungo il quale si deve ricostruire la ferrovia ed i maggiori costi. Ognuno si aspetta, non solo per la Costa Azzurra e per la Riviera dei fiori, ma anche per l'economia del Piemonte, che si arrivi finalmente a realizzare questa ferrovia.

Se le notizie sono esatte, la costruzione dovrebbe essere già completa nel febbraio di quest'anno, mentre per settembre si dovrebbe completare l'allestimento degli impianti tecnici, in modo che la ferrovia possa funzionare con il primo orario invernale.

L'accordo del 24 gennaio 1970, ratificato con legge n. 475 del 18 giugno 1973, prevedeva una partecipazione italiana del 95 per cento, se non totale, con un contributo forfettario da parte francese di 6 milioni di franchi, portato poi nel 1975 a 12 milioni di franchi. Ora, risulta che il ministro dei trasporti francese si sia impegnato ad un versamento di un miliardo e mezzo di lire con una lettera inviata a novembre al sindaco di Mentone, lettera nella quale si precisa che pur non essendo impegnato il Governo francese, data la convenzione in questione, si sarebbe dato un ulteriore contributo per la costruzione di questa ferrovia che appare sempre più necessaria.

D'altra parte i costi, che sono superiori al previsto, sono dovuti al rallenta-

mento dei lavori che sono stati, per la verità, più lenti nella zona francese, e alle alluvioni e frane della zona della piana del Roja che nel 1976 hanno imposto ulteriori interventi. Tutto questo al punto che il costo per la ricostruzione della ferrovia, calcolato nel 1971 in 38,61 milioni di franchi, nel 1977 è stato calcolato pari a 95 milioni ed oggi è arrivato a 145 milioni.

Queste le complicazioni che hanno causato gli aumenti di costo verificatisi mano a mano che si progettavano ponti e gallerie; tutto ciò ha portato a ripetuti provvedimenti per « ulteriori » stanziamenti. Oltre ai 18 miliardi e 700 milioni di lire già stanziati servirebbe un ulteriore stanziamento per i lavori che dovrebbero terminare a settembre.

A questo punto vi è l'obiezione che riguarda il mezzo di trazione da adottare: *diesel* o elettrico ? Il progetto è del 1961 (il che significa che è stato preparato cinque o sei anni prima); da tale data ad oggi vi è stato un progresso tecnologico che ha portato ad una diminuzione dei costi; inoltre, allora non vi erano preoccupazioni sull'utilizzo di energia elettrica. Non dimentichiamo, ancora, che prima del disastro del Vajont si era orientati verso l'utilizzo dell'energia idro-elettrica, mentre dopo « stranamente », si è preferita la termo-elettrica che costa enormemente ed ha conseguenze ecologiche di notevole entità.

Tutto questo ha alterato calcoli e decisioni; non so se oggi come oggi si possano nuovamente affrontare studi, senza correre il rischio di ritardare il funzionamento dell'opera, soprattutto per quanto riguarda il materiale rotabile. Sarebbe infatti più utile affrontare ora tale argomento, piuttosto che ritornarci sopra magari durante il corso di diverse legislature.

È comunque indispensabile assicurare il regolare funzionamento della linea non oltre il mese di settembre di quest'anno, proprio perché le conseguenze del traffico potrebbero essere notevolissime.

Non bisogna dimenticare che quando una corrente di traffico assume un mutato indirizzo, ben difficilmente si torna ad un tragitto e all'uso di mezzi precedenti, il che comporta adeguamento di programmi e di organizzazione.

Si tratta soprattutto di esigenze di tipo commerciale sia per quanto riguarda Cuneo che Ventimiglia, e a queste si aggiungono anche le esigenze francesi di gravitare intorno a questa area sia per le attività commerciali che per gli acquisti individuali. Quindi appare necessario dare la nostra adesione al disegno di legge con una certa urgenza, impegnando il Governo ad un costante interessamento affinché i tempi siano rispettati, proprio considerando che questa linea riveste una utilità maggiore per l'Italia che non per la Francia. Non dobbiamo dimenticare infatti l'interesse del Piemonte e il fatto che questa sarebbe l'unica linea che permetterebbe a Cuneo di congiungersi con le linee internazionali.

Per questi motivi è necessario approvare il provvedimento al nostro esame.

FROIO. A nome del gruppo socialista dichiaro che voterò a favore del disegno di legge. Nel condividere le osservazioni fatte dal relatore, che è stato molto chiaro ed esauriente, rilevo che in questa sede siamo stati chiamati non a discutere la convenzione, ma ad approvare il disegno di legge concernente un ulteriore stanziamento per il ripristino della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia.

Anche noi riteniamo che sia necessario ripristinare questa linea, già funzionante in passato, per l'interesse delle popolazioni del Piemonte e della Liguria essendo un tratto di ferrovia internazionale.

Condivido le considerazioni svolte dall'onorevole Marzotto Caotorta, però credo che, trattandosi di una ferrovia internazionale ed esistendo una convenzione internazionale, bisogna semmai rifarsi al futuro piano nazionale per vedere di compensare le ferrovie private.

Per tutti questi motivi il nostro voto sarà favorevole.

FORTE. Anche il gruppo comunista è favorevole all'approvazione del disegno di

legge per le motivazioni molto valide addotte dal relatore e perché si tratta di una questione di carattere internazionale.

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

GUASSO, *Relatore*. Cercherò di rispondere alle due questioni poste dall'onorevole Marzotto Caotorta. Come relatore non sono in grado di dire quale interesse abbia avuto, abbia e avrà la Francia in rapporto a questa linea. Mi pare però (non so se sono stato chiaro) di aver già detto che, nel momento in cui si dovesse andare (è stato posto questo problema) ad un ulteriore sviluppo della linea, obbligatoriamente si imporrà una revisione degli attuali accordi, in quanto dall'attuale convenzione italo-francese non si è in grado di capire quale sia l'ulteriore interesse francese su questa linea. Vi sono interessi che vengono oggi dimostrati in rapporto al fatto che la Francia ha condiviso la proposta di fare dei lavori. Nella convenzione, poi, si dà parecchio spazio, anche nel momento dell'esercizio, alla funzione della *Société Nationale des Chemins de fer*, però sul piano dei finanziamenti il peso è rimasto totalmente a carico del Governo italiano tolti i primi sei milioni di franchi dati in forma forfettaria (l'onorevole Baghino ha dato al riguardo una notizia che, però, non sono in grado di confermare).

Ora, mi pare di poter dire che un eventuale confronto con la Francia va fatto nel momento in cui si inizierà l'esercizio per vedere di quale tipo sarà, quale rapporto si instaurerà fra le due aziende, come si tenderà a rilanciare questa linea che è ferma dall'ultimo conflitto, quale programma di esercizio si realizzerà in rapporto allo studio sui programmi di esercizio e sulle possibilità di sviluppo della linea per il trasporto delle persone e delle merci, esaminando anche nuovi accordi internazionali che non scarichino solo sullo Stato italiano il costo di un ulteriore sviluppo della linea.

Perché si è fatto ricorso ad un disegno di legge e non al piano integrativo delle ferrovie dello Stato? È una risposta che deve dare il Governo. Al riguardo do un'interpretazione di questa natura: perché siamo legati a questa convenzione internazionale che ci accolla degli oneri a cui dobbiamo adempiere fino in fondo; e man mano che il tempo passa, proprio per la variazione del tasso di cambio, paghiamo sempre di più.

Circa la esclusione di questa linea dal piano più generale (rispondo così all'onorevole Marzotto Caotorta), voglio esprimere un parere del tutto personale dato che poi su questa e su altre questioni di diversa natura dovremo tornare. Mi sembra di cogliere, dal periodo successivo al 1961 fino al momento in cui si è decisa la ricostruzione, un iniziale disinteresse delle Ferrovie italiane per questa linea, considerata come un tratto da lasciare alla storia. Essa è stata tenuta presente soltanto in tutta una serie di iniziative di carattere politico locale, per cui occorrerà operare prima o poi una scelta. Ecco perché ho parlato, riguardo ai problemi di sviluppo che porrà quella linea – sempre che si voglia svilupparla – da un lato di nuovi accordi internazionali e dall'altro di un suo inserimento organico nel futuro piano poliennale delle ferrovie dello Stato. Non è possibile continuare a seguire il metodo di stanziare qualche miliardo senza avere una idea precisa di ciò che si vuole realizzare.

Se si ritiene che sia un'opera utile, la si scelga e la si inserisca organicamente nella programmazione dello sviluppo ferroviario, anche se ci vorranno vent'anni per realizzarla, in quanto mancano i fondi. Ma questo è un altro discorso.

Si tratta, certo, di un'impressione personale che può darsi venga facilmente smentita, ma la storia di questi anni intorno a tale linea riconferma questa impressione, per cui le cose vengono portate avanti parzialmente e non sulla base di una programmazione organica.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prendo atto della volontà una-

nime della Commissione di procedere sollecitamente all'approvazione del disegno di legge nel testo che ci è pervenuto dal Senato. Mi limiterò a dare le risposte che questa mattina sono in grado di fornire. La prima, certamente la più significativa, è per il relatore, che ringrazio per la diligente e penetrante relazione, ed è relativa alla domanda se lo stanziamento sia di per sé esauriente per tutti i problemi ancora aperti. Credo di poter rispondere di sì con una sola riserva: essendo, com'è noto, gran parte di questo stanziamento, almeno per quanto riguarda i lavori in territorio francese, soggetto alla modificazione dei cambi, non mi sento di escludere in modo totale e definitivo che le ulteriori variazioni dei cambi stessi non comporteranno un sia pur modesto aggiustamento. Lo stanziamento, per altro (a ciò rispondo in senso completamente affermativo), è sufficiente a coprire tutta la previsione dei maggiori costi alla data odierna, anche con una ragionevole valutazione di eventuali ulteriori modificazioni. Si è chiesto perché non ci poniamo il problema di un ulteriore miglioramento della linea effettuandone l'elettrificazione. Ritengo che sarebbe opportuno elettrificare tutte le linee di valico, perché ciò consentirebbe di aumentare la potenza di trazione e la velocità e quindi di diminuire i tempi di percorrenza. Ma devo rilevare che non vi è solo questa linea in tali condizioni; in Italia ve ne sono molte a trazione non elettrificata (anche linee di valico). Si tratta di un problema che ci porremo in sede di valutazione del piano poliennale delle ferrovie, che al momento provvediamo a finanziare per una parte integrativa.

Credo che convenga chiudere questa vicenda, anche per i rapporti che abbiamo con lo Stato francese. È vero che il contributo forfettario è stato portato da 6 a 12 milioni di franchi e che il ministro dei trasporti francese sta svolgendo un'azione sul ministro del tesoro per dare corso ad una eventuale ulteriore rivalutazione. A tale proposito da parte nostra abbiamo interessato il ministro degli esteri perché intervenga affinché tale risultato sia raggiunto. Penso però che sia bene chiudere questa vicenda per riaprire poi un discorso nuovo con lo Stato francese, che può essere chiamato ad assumersi una responsabilità proporzionata agli interessi della Francia ed alla lunghezza della linea in territorio francese.

Quanto al sistema di esercizio, anche tale questione è stata esaminata nel programma relativo al 1978 ai fini di un suo miglioramento. Tra i maggiori costi che si vengono a determinare, non solo per effetto della modificazione del cambio, ma anche per la ricostruzione ed il ripristino della linea per migliorarne l'esercizio, secondo il progetto del 1971, devo dire che vi sono anche i costi per la realizzazione di impianti e di centrali elettriche ad itinerari, con la predisposizione di telecomandi in tutte le stazioni che saranno realizzate da Limone e Breil a Roja. Tutto questo consentirà di determinare un ammodernamento dell'esercizio certamente maggiore di quanto non fosse nell'ipotesi iniziale.

È una vicenda annosa, che non mi sentirei di addebitare esclusivamente al disinteresse delle Ferrovie italiane nei confronti di questa linea. Sappiamo tutti quale sia la storia delle ferrovie italiane, collegata anche alle difficoltà che ineluttabilmente si ponevano. Quando vi è un rapporto di natura internazionale, è chiaro che si pongano determinate questioni. Da anni lo Stato italiano ha stanziato fondi per la realizzazione della Domo-Seconda, ma sappiamo che la Svizzera aveva problemi suoi che hanno obiettivamente rallentato la nuova opera.

Ritengo che tutti i problemi che sono stati posti in relazione ad un ulteriore esame della situazione sia bene riproporli a voce ferma dopo che sia stata realizzata l'opera di ripristino secondo quanto previsto dal provvedimento in esame e dopo che sia stata messa in esercizio, perché altrimenti dovremmo necessariamente mantenere in vita la convenzione esistente con la Francia.

PRESIDENTE. Poiché, come preannunciato, non è ancora pervenuto il parere

della V Commissione bilancio, il seguito dell'esame del disegno di legge dovrà essere rinviato ad altra seduta.

BAGHINO. Non vorrei, signor Presidente, che l'aver esaminato in sede legislativa un provvedimento senza il prescritto parere della V Commissione bilancio possa rappresentare un precedente da invocare in altra occasione.

PRESIDENTE. Il regolamento consente l'esame di un provvedimento anche in attesa del parere della V Commissione bilancio. In questa occasione si è scelta tale strada unicamente per guadagnare tempo.

BAGHINO. Non ritengo possibile discutere in sede legislativa un provvedimento in assenza del parere della V Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Questa è una sua interpretazione personale. Si tratta di sapere se è possibile o no: per quanto mi risulta è possibile.

DEL CASTILLO. Ciò manca di logica: come è possibile discutere un provvedimento per il quale manca il parere relativo alla copertura finanziaria ?

PRESIDENTE. Questo è possibile. Nell'eventualità che dovessimo avere un parere della V Commissione bilancio che fosse negativo, dovremmo prenderne atto. Poiché il disegno di legge in esame è stato approvato dal Senato, si può presumere che vi sia la disponibilità del finanziamento. Si può ritenere che vi sia stata una mancanza di coordinamento tra la nostra Commissione e la V Commissione bilancio nel momento in cui il provvedimento è stato posto all'ordine del giorno, ma ciò non contrasta con la possibilità che comunque la Commissione di merito proceda all'esame del provvedimento stesso.

Se non vi sono obiezioni, propongo di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO