COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

59.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 LUGLIO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 10

CANNELONGA SEVERINO 6, 7, 8, 9

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 3, 4, 5, 6, 9

RIDI SILVANO 10

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 7, 8, 9, 10

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato ».

Proseguiamo nella discussione del provvedimento.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Ricordo che nella mia esposizione iniziale, qualche settimana fa, avevo definito questo disegno di legge una « novità » sul piano dell'iniziativa legislativa spettante al Governo, in quanto sembra di capire dalla lettura degli articoli che, in effetti, siamo in presenza di una richiesta di delega, al Parlamento, da parte dell'esecutivo.

Nel provvedimento in discussione, in contrasto con quanto il ministro dei trasporti aveva dichiarato a questa Commissione nel corso di precedenti audizioni, non risultano individuati due degli obiettivi del piano per il materiale rotabile. Infatti, al di là di una dizione generica contenuta nel titolo, non si possono cogliere le finalità reali di tale piano, tenuto conto che lo stesso ministro aveva dichiarato in questa sede che non avrebbe mai consentito che tale piano riproducesse impostazioni atte a privilegiare vecchie tecnologie. A mio avviso, tale assunto politico avrebbe dovuto essere articolato nel disegno di legge in discussione, anche perché sono intervenuti due fatti importanti nel periodo intercorso tra l'audizione del ministro e l'inizio di questo *iter* legislativo. Il primo è l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, che non è un fatto formale in quanto alla nuova azienda è attribuita una capacità propositiva, di iniziativa programmatica, mentre al Governo è affidata una funzione di vigilanza su tali iniziative e di approvazione delle stesse. La legge costitutiva dell'Ente è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale;* pur contenendo essa una norma che rinvia al 1° gennaio dell'anno successivo alla pubblicazione l'inizio operativo della riforma, sostanzialmente siamo in presenza di una realtà politica diversa rispetto a quella esistente nel momento in cui il ministro ha reso le dichiarazioni ricordate alla Commissione, infatti, il piano di cui si tratta non si esaurisce nel 1985, ma si proietta negli anni novanta.

Il secondo fatto importante è relativo alle condizioni di realizzabilità del piano integrativo. In sede di Conferenza nazionale dei trasporti non sono emerse proposte concrete, bensì una proiezione derivante da analisi ed osservazioni compiute dalla segreteria tecnica per i gruppi di lavoro.

Ma la stessa direzione generale delle ferrovie, nel momento in cui era prevista l'articolazione di un piano sia per quanto riguarda il settore degli impianti fissi, sia per quanto attiene al materiale rotabile, ha posto talune condizioni, tra le quali la conoscenza delle indicazioni del piano generale dei trasporti. Ciò equivale a dire che elaborare programmi a lungo respiro, senza tener conto degli obiettivi

che il piano deve dare al paese e quindi al mondo ferroviario, non ha molto senso. Inoltre, la direzione generale delle ferrovie ha posto altre condizioni, tra cui la individuazione delle priorità con riferimento all'orizzonte temporale del 1989 e il completo esaurimento delle risorse finanziarie già autorizzate entro quell'arco di tempo.

Inoltre, per quanto riguarda il disegno di legge in discussione, vi sono altri aspetti da porre in rilievo. Ad esempio, trattandosi di un piano di innovazione tecnologica, qual è il dato da riferire alla ricerca ed alla sperimentazione relative a tale piano ? Nella valutazione del Governo, qual è la quota di risorse finanziarie che va destinata a queste finalità ? Cioè, come si avvia il volano del fatto nuovo e tecnologicamente avanzato e come si collega, a questo punto, il problema non secondario degli *standards* di sicurezza nel trasporto, intesi nell'accezione più ampia ? Infatti, quando sarà data una maggiore velocità al trasporto ferroviario tramite l'innovazione tecnologica, si porranno problemi di sicurezza che aumenteranno in progressione più che geometrica rispetto ai livelli attuali, connessi alla velocità media dei convogli della rete ferroviaria italiana.

E ancora: quando si parla di piano per l'innovazione tecnologica, qual è il ruolo di una realtà subordinata come quella del Mezzogiorno ? È confermata la riserva del 45 per cento a favore delle regioni meridionali, considerato che la legge non vi fa riferimento e che il Governo non la propone ? Ed il Mezzogiorno come partecipa alla produzione ed all'eventuale ricerca e sperimentazione di questa innovazione tecnologica del trasporto ferroviario ?

Lei stesso, nell'audizione svoltasi presso questa Commissione, ha sottolineato come fatto preliminare all'articolazione e alla proposta di questo piano la verifica della capacità di conversione e di aggregazione delle aziende industriali. Ma questo finora non è avvenuto, non vi è stato alcuno stimolo da parte dell'azienda ferroviaria nei confronti di molte officine di questo settore per determinare un interesse al potenziamento e all'innovazione tecnologica all'interno delle aziende produttrici. I finanziamenti previsti nella legge finanziaria sono accompagnati da alcune clausole, da alcune norme di garanzia. Una di tali condizioni prevede che il Governo presenti entro il giugno 1985 (quindi a termini già scaduti) una proposta relativa all'atteggiamento verso i cosiddetti « rami secchi », cioè quelle linee che non presentano grande interesse di carattere economico, per verificare se la esigenza di socializzazione che è connessa al trasporto ferroviario su quelle tratte (che non garantiscono quindi il giusto rapporto tra investimenti e benefici ricavati) debba indurre Governo e Parlamento a mantenerle ancora in attività o piuttosto non debba indurli a cercare una soluzione diversa. Dico questo anche in relazione alle tecnologie avanzate che consentono trasporti convenienti sui brevi tratti e che sono di grande interesse anche in rapporto al trasporto nelle aree metropolitane. È necessaria, così come per il passato, signor ministro, un'articolazione annuale degli stanziamenti previsti nel disegno di legge per il potenziamento del piano tecnologico. Vi è l'esigenza di rivedere l'uso di tale somma, suddividendola in stanziamenti annuali, come del resto pare sia richiesto dal settore produttivo; altrimenti, nel caso del mantenimento della globalità della somma in un programma annuale, occorre che tale programma abbia una realizzazione effettiva.

Vi è poi da chiedersi qual è il ruolo che, nel contesto del disegno di legge, è rappresentato dal Mezzogiorno, essendo questo un problema che riveste carattere nazionale. L'articolo 7 della legge n. 17 prevedeva che fossero ammesse alle gare per l'assegnazione delle commesse le industrie che avessero già lavorato per l'azienda ferroviaria dimostrando buona capacità produttiva, mentre sembra che si sia perseguito un criterio di ingiustificata apertura. Quanto ai rapporti con le industrie, uno stabilimento del Mezzogiorno, in particolare, per aver avuto una capacità produttiva superiore ad altre aziende e per aver anticipato i tempi delle

consegne, si è trovato addirittura penalizzato ed è dovuto ricorrere alla cassa integrazione; tutto ciò mentre l'azienda ferroviaria si è comportata in modo ben diverso in altre due occasioni. Il primo caso è quello relativo ad un altro stabilimento cui l'azienda ha ritenuto opportuno ridurre la penale, pur non avendo tale azienda consegnato in tempo la propria produzione. Il secondo caso è quello che riguarda la scoperta, da parte dell'azienda ferroviaria, di uno stabilmento di scarse potenzialità, che però è stato sostenuto con misure straordinarie. Quali sono quindi l'atteggiamento politico e la linea di coerenza del Governo rispetto alla necessaria imparzialità nei confronti delle industrie e rispetto ai riconoscimenti che indubbiamente dovrebbero essere forniti a quelle che producono di più ?

Ritengo che, strettamente connessa con la possibilità di inserire il Mezzogiorno nella realtà tecnologica nazionale, sia la fissazione di una quota di riserva pari ad almeno il 45 per cento per le industrie situate in quelle aree. Occorre sapere quale percentuale sarà riservata dal Governo e dall'azienda ferroviaria alla parte finalizzata all'innovazione.

Vi sono poi i dubbi relativi al sistema di norme ricompreso nella legge n. 17 e nella legge n. 503, che garantiva un rapporto tecnico e finanziario tra le industrie e l'azienda ferroviaria. Noi riteniamo che tale complesso di norme vada riproposto nel provvedimento; ma qual è l'atteggiamento del Governo ?

Devo aggiungere, inoltre, che alcune recenti deliberazioni del consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria (organismo che ha comunque solo funzioni consultive) hanno evidenziato alcune riserve, condivise anche in alcuni settori sindacali, sul fenomeno della dispersione dei finanziamenti. Dai discorsi di alcuni dirigenti dell'azienda nella recente conferenza nazionale dei trasporti, mi è sembrato di capire che, pur avviandoci in termini formali verso un piano di innovazione e di potenziamento tecnologico (e quindi verso novità da destinare più alle prossime generazioni che alla nostra), il patrimonio finanziario non sia utilizzato coerentemente ai nuovi obiettivi che ci siamo assegnati. Questo discorso è strettamente collegato alle scelte che devono essere compiute prima che sia decisa la destinazione dei finanziamenti. Essi devono essere ripartiti su tutta la rete ferroviaria (in contrasto con quanto è affermato nella legge finanziaria e con quanto il Governo ha ripetutamente dichiarato durante lo svolgimento di alcune conferenze e nel corso di audizioni in questa sede) o piuttosto non sarebbe meglio operare scelte relative ad alcune direttrici ? La mia domanda è retorica, perché la risposta non può che essere affermativa. Occorre decidere per accorciare i tempi di percorrenza degli assi nord-sud ed est-ovest (in quest'ultimo caso, specialmente nel settentrione) e determinare una nuova velocità di trasporto. Per fare questo, ovviamente, non bisogna scegliere la strada di allungare i previsti tempi di percorrenza (maggiorandoli di quindici minuti, come faceva un direttore generale delle ferrovie), ma affrontare seriamente il problema.

Perché, andando ad affrontare i tempi di percorrenza, si viene quasi a scoprire che più gli anni passano, più si allungano le distanze fra le diverse stazioni, le diverse realtà civili e regionali del nostro paese.

Allora, verrebbe da chiedersi se è vero quello che sembra un assurdo, e cioè che gli ulteriori investimenti vengano ad aggravare una certa situazione, invece che a migliorarla. Infatti, non operandosi né una scelta precisa, finalizzata alla modernità ed all'innovazione, né l'individuazione dei punti nodali del sistema ferroviario, un investimento a pioggia su tutta la rete del paese finisce con il non dare alcun risultato.

Sono queste le riserve che ho voluto esporre, signor ministro, anche perché la Commissione - nel momento in cui decide di affidare a lei, che è anche presidente dell'Azienda ferroviaria, la delega per la emanazione di un piano recante investimenti per 3.500 miliardi - conosca l'opinione del Governo stesso e dell'Azien-

da ferroviaria sulle scelte che sono alla base del piano e sulle sue possibilità di attuazione.

SEVERINO CANNELONGA. Ci sembra opportuno ascoltare il ministro su alcune questioni di fondo che non ci soddisfano, come abbiamo già detto nel precedente dibattito.

Innanzitutto, voglio riferirmi allo stanziamento previsto nel piano in discussione. A nostro parere, 3.500 miliardi non sono sufficienti per realizzare una nuova e moderna impostazione tecnologica, fra l'altro, essi sono previsti per tre anni, risultando quindi inferiori a quelli stabiliti dalla stessa legge finanziaria per il 1985. E vorrei in quest'ambito sottolineare la questione della revisione dei prezzi. Dal programma qui fornitoci dal ministro risulta che, sulla somma stanziata dalla legge finanziaria, ben 417 miliardi su 1.400 sono destinati a coprire appunto la revisione dei prezzi, anche per forniture in corso. Si tratta di una questione che abbiamo già messo in evidenza, e si è anche steso un ordine del giorno inteso a comprendere tutto il meccanismo della revisione dei prezzi, ma non siamo mai riusciti ad avere garanzie, precisazioni e chiarimenti in proposito.

In secondo luogo, devo osservare che il Parlamento non ha alcun ruolo nella definizione di questo piano, mentre noi pensiamo che per la sua stesura deve essere ascoltato il parere delle Commissioni trasporti della Camera e del Senato.

C'è poi la questione degli investimenti per il Mezzogiorno, e qui si tratta non soltanto di stabilire una percentuale da destinare alle regioni del sud, ma anche e soprattutto di affrontare tutta la situazione economica complessiva del nostro paese e del Mezzogiorno in particolare. Abbiamo sempre detto che il divario tra nord e sud deriva innanzitutto dal fatto che tutto il processo di innovazione tecnologica si svolge quasi al di fuori del Mezzogiorno. Quindi, destinare una quota alle regioni del sud significa anche soddisfare l'esigenza di aiutare le fabbriche del Mezzogiorno che lavorano nel settore dell'innovazione tecnologica. Pensiamo poi che la percentuale in questione non debba essere inferiore al 45 per cento, come previsto da altre leggi, a cominciare dalla n. 17, ma con questa caratterizzazione finale dell'innovazione.

Abbiamo di fronte un piano cosiddetto di innovazione tecnologica: ma dov'è l'innovazione? Dove sono gli investimenti ad essa destinati? In questo programma risultano finalizzati a tale scopo soltanto 300 miliardi; perciò, qual è la nuova tecnologia che emerge da tale piano? Per quanto riguarda la trazione, la locomotiva E444 si dice che vada bene, ma che tiri soltanto 10 carri, risultando perciò inadeguata; la E656 costituisce un mezzo di trazione che, pur essendo buono, ha scarsa validità, ed è stata quindi sostituita con la locomotiva E633, che però si è rivelata un autentico fallimento, per difetti di costruzione. Ci domandiamo quante macchine sono state commissionate, con questi difetti, e qual è la prospettiva nel settore. Si tratta di risposte che desideriamo avere per vedere se c'è un intervento di innovazione tecnologica nella direzione dello stesso disegno compulessivo del piano generale dei trasporti.

Vorremmo poi sapere quali sono le novità nel settore del trasporto merci, e se è stata presa in considerazione la costruzione di carri che consentano un collegamento con i tipi di trasporto marittimo ed aereo.

Venendo a parlare del servizio viaggiatori, è noto che nel 1984 vi è stato un incremento del 12 per cento riferito alla utenza dei vagoni letto: ora, qualunque azienda si butterebbe avidamente su questo settore, prevedendo ampliamenti ed investimenti; qual è la politica che si intende seguire in questo campo? Quanti carri destinati a vagone letto sono stati commissionati? Abbiamo già sollevato la questione dell'uscita dell'IRI dal pacchetto azionario della società internazionale dei vagoni letto, e rileviamo che c'è una grande incertezza in questo settore.

Colgo infine l'occasione della presenza del ministro per riproporre il problema del taglio di finanziamenti che sembra sia intenzione, da parte della direzione della

azienda, di operare nei prossimi mesi, e che si farebbe non realizzando gli investimenti previsti dalla legge n. 17 e da altre leggi di finanziamento; ci sono notizie preoccupanti, pubblicate dalla stampa, ed in relazione alle quali sono state già presentate numerosissime interrogazioni da parlamentari di vari partiti.

Tutti questi sono problemi che noi vorremmo approfondire per ottenere delle risposte, in quanto ci sembra che occorra risolverli se si vuole veramente puntare sull'innovazione tecnologica di questo settore dei trasporti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Cercherò di essere molto schematico nel mio intervento, unificando le risposte ai quesiti formulati dal relatore e dall'onorevole Cannelonga. Desidero precisare innanzitutto che non ci troviamo di fronte ad un provvedimento che risolve i problemi del potenziamento e della innovazione tecnologica nel campo del materiale rotabile. Il disegno di legge trae origine da un impegno del Governo – la presentazione del piano-ponte – assunto proprio in questa Commissione, che si è successivamente scontrato, in prevalenza, con problemi a tutti noti (tra i quali anche quelli relativi alla disponibilità finanziaria dello Stato).

Quando sento affermare che 3.500 miliardi sono pochi, non posso che essere d'accordo di fronte al mare delle esigenze del settore; desidero però sottolineare che questa somma, aggiunta ai 19.500 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per un investimento mirato nel comparto ferroviario, dà un totale che suscita il legittimo sgomento del Ragioniere generale dello Stato.

Non voglio neanche per un momento aprire una disquisizione sulla inadeguatezza dello stanziamento, anche perché il problema sarebbe quello di stabilire il limite di tale inadeguatezza. Il punto sul quale si deve riflettere è che, sostanzialmente, abbiamo determinato uno stanziamento con il quale si dovrebbe portare a termine il piano integrativo. Vi sono tuttavia dei problemi in quanto la somma di cui si parla non copre interamente, anche se in grandissima parte, il quadro delle necessità. Nel discorso della realizzazione del piano integrativo è stato inserito un concetto che mi pare sia in contrasto, almeno formalmente, con tale discorso: il relatore e l'onorevole Cannelonga dicono che bisogna andare verso il potenziamento delle reti ad alto traffico. Il piano generale dà una risposta a questa esigenza. Il consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria ha espresso il proprio parere circa la proposta di utilizzazione del finanziamento previsto dalla legge finanziaria: ha accettato la nomina (proposta dal ministro) di una commissione che, di concerto con la segreteria tecnica del piano generale dei trasporti, verifichi sostanzialmente quelli che impropriamente sono chiamati « rami secchi », cioè alcune tratte ferroviarie che debbono essere prese in considerazione, proprio nel contesto della strategia di piano, insieme con tratte funzionali e quindi essere rese rispondenti a criteri e concezioni più complessi di quelli che hanno segnato, non molto tempo fa, la definizione del piano ferroviario come piano autarchico. Ad esempio, la tratta Orte-Civitavecchia diventerebbe un importante contributo strutturale alla costruzione del sistema portuale dell'Italia del centro, alla funzionalità del porto di Civitavecchia, e così via. E potrei proseguire ancora in questo ragionamento (che riguarda alcune linee meridionali), il quale ci consente di considerare le strutture ferroviarie a scarso traffico non come fatti autarchici, ma come momenti che si inseriscono nella funzionale riorganizzazione delle infrastrutture di trasporto in ambiti territoriali definiti e secondo una strategia di reti che siano finalmente internodali.

I risultati che sta ottenendo la commissione sono molto interessanti proprio perché ci permettono di non fare il discorso dei « rami secchi » che vengono tagliati; alcuni di essi lo saranno, altri saranno sostituiti, ma in molti casi ci troviamo di fronte ad infrastrutture ferroviarie che risultano assolutamente indispensabili proprio rispetto alla ricchezza

infrastrutturale e ad una strategia dei trasporti di tipo integrato.

Non appena la Commissione avrà completato i suoi lavori (nell'attesa non ho ancora risposto alle interrogazioni presentate in materia) porterò a conoscenza della Commissione trasporti quei risultati nel corso di un'audizione appositamente convocata, oppure rispondendo ad eventuali interrogazioni perché voglio che essi vengano alla luce del sole.

Ritengo che da questo punto di vista potremo fare anche un ulteriore passo in avanti in senso qualitativo, cioè sotto il profilo del modo di impiego delle risorse che ci vengono affidate.

Allora – mi rivolgo al relatore – il ragionamento circa le scelte fondamentali da compiere in ordine alla rete ferroviaria ha trovato risposte non incoerenti con queste finalità. Sono convinto che dobbiamo arrivare ad una velocità di trasporto sull'asse fondamentale del paese tale da dare una risposta europea alle esigenze del traffico; quindi, da questo punto di vista, le risposte date in termini di attuazione del piano integrativo non sono incoerenti, anzi, per la prima volta, rappresentano un momento di equilibrio fra due esigenze che, fino a qualche tempo fa, sembravano in rotta di collisione.

Infine, mi è stata chiesta, giustamente, la specifica del piano di potenziamento e di innovazione tecnologica; lo fornirò senz'altro, anche perché non vi è nulla di segreto. I dati che citerò sono stati discussi con i sindacati, con il consiglio di amministrazione e, probabilmente, sono noti anche al relatore.

Personalmente, se mi è consentito esprimere un modesto suggerimento, ritengo che proprio in quanto si va verso l'operatività della nuova azienda ferroviaria (non ho nulla in contrario a che la Commissione esprima un proprio parere), dovremmo stabilire per legge determinati vincoli, fatta salva la parte relativa al Mezzogiorno.

SEVERINO CANNELONGA. È già prevista una serie di pareri.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Io sono sempre molto perplesso, per antica esperienza di parlamentare prima che di responsabile di un'Amministrazione, nell'inserire dei numeri nei provvedimenti di legge perché nel tempo determinate condizioni possono cambiare, così come possono emergere nuove esigenze tecniche od economiche, tali da rendere inattuali qui numeri. È preferibile, invece, passare attraverso valutazioni che la Commissione può esprimere in qualsiasi momento.

Voglio dire al relatore che il piano di potenziamento ed innovazione tecnologica prevede, per quello che viene definito materiale ad alto contenuto tecnologico – il relatore dispone di informazioni non complete per quanto riguarda l'efficienza di certi elementi di trazione, in ordine ai quali, prima ancora che entrino in esercizio, abbiamo delle richieste dall'estero in quanto corrispondenti alla domanda di utenza di paesi a grande estensione, che hanno bisogno di quel tipo di materiale – anche la revisione prezzi, che non è una decisione politica bensì una previsione di legge. Io sono contrario alla revisione prezzi rendendomi conto che lo unico modo per aggirarla è quello di andare avanti a forza di concessioni: le difficoltà che si incontrano nel procedere in questo modo innestano, senza volerlo, meccanismi non positivi.

Quanto ai comparti specifici, il piano prevede per il materiale ad alto contenuto tecnologico uno stanziamento di 2.136,8 miliardi sui 3.500 globalmente disponibili, così disaggregati: per i mezzi di trazione, compresa la revisione prezzi, 1.231,8 miliardi (questa cifra fa comprendere che, per quanto riguarda il piano di potenziamento tecnologico, la componente trazionistica è la più importante: il fatto che ci si muova così pesantemente in questa direzione dà il senso della complessiva manovra di innovazione); per il materiale destinato al servizio viaggiatori, 452 miliardi, comprensivi della revisione prezzi; per il materiale relativo al servizio merci, 73 miliardi; per la sperimentazione 380 miliardi. Debbo dire, al riguardo – do in-

direttamente una risposta anche al relatore perché condivido una sua vecchia osservazione - che spero di individuare nel Mezzogiorno un'area sperimentale per ambiti metropolitani. Del comparto afferente la sperimentazione fanno parte queste voci: complessi nuovo treno ad alta velocità (ma non il « pendolino » - cui ha fatto riferimento l'onorevole Ridi - perché fa parte degli interventi a breve); complessi ad assetto variabile (con lo sviluppo dell'ipotesi-« pendolino », che per certe tratte è ancora funzionale); treno sperimentale per aree metropolitane; prototipi e pre-serie di altri nuovi mezzi; apparecchiature RS e ITT.

Devo sottolineare che nel piano integrativo, che indubbiamente ha segnato una svolta importante nella politica ferroviaria italiana, la quota destinata alla sperimentazione ed alla ricerca era assolutamente minima: su un totale di alcune migliaia di miliardi essa era fissata in soli cento miliardi. Oggi siamo di fronte ad una somma di 380 miliardi su un totale di 3.500 miliardi, quando non esiste una legge dello Stato che preveda più del 10 per cento dello stanziamento globale per attività di sperimentazione e di ricerca. Questo è un fatto assai significativo, perché stiamo discutendo non delle ferrovie dello Stato degli anni duemila, ma di una serie di interventi di potenziamento e di innovazione da inserire all'interno di un progresso costante. Abbiamo impegni di spesa che superano quel 10 per cento dello stanziamento complessivo finalizzato alle voci che ho richiamato. L'azienda ha predisposto il suo programma di sperimentazione e di ricerca considerando naturalmente (conosco l'ordine del giorno presentato dal collega Cannelonga) tutto il potenziale tecnologico italiano che non è eccezionale, ma nemmeno trascurabile. Io sono fra quelli che, essendo partiti dall'idea dell'acquisto all'estero di pacchetti tecnologici da rimodellare per le finalità del nostro servizio, si è via via riconvertito alla possibilità dell'utilizzazione più completa e più piena del potenziale tecnologico che le aziende italiane sono in grado di fornire. Andando ad esaminare da vicino lo stato delle cose, infatti, si è notato che siamo in grado di esprimerci positivamente. Da questo punto di vista, anzi, abbiamo rapporti di collaborazione con altri paesi in una condizione di parità, e non di subalternità tecnologica.

Se andiamo a vedere la quantificazione interna, possiamo notare una ripartizione di questo tipo: 330 miliardi per il potenziamento e 970 miliardi per il rinnovamento, per un totale di 1.300 miliardi.

Quanto alla questione del Mezzogiorno, lo stato attuale delle industrie del settore garantirebbe già in relazione al rispetto di una quota di riserva pari a quella ipotizzata.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Una cosa è garantire il 45 per cento di produzione reale, un'altra cosa è l'assemblaggio.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Questo è un fatto di politica industriale, rispetto al quale intervengo volentieri; se la Commisione lo ritiene, non ho nulla in contrario a reinserire la clausola di riserva, anche per la mia convinzione di meridionalista, ma personalmente reputo tale iniziativa più utile agli effetti politici (cioè per ribadire la volontà della Commissione e del Governo) che non a quelli pratici e mi richiamo in questo senso all'intervento del collega Ligato e, per certi versi, a quello del collega Cannelonga. Il punto importante - parlo come *ex* ministro del Mezzogiorno - è che oggi da un lato vediamo aggirato il vincolo della riserva attraverso il meccanismo dell'assemblaggio o attraverso operazioni di puro e semplice spostamento formale, con incidenza di carattere occupazionale ed economico piuttosto basso e, dall'altro, quanto all'innovazione tecnologica (e questo è ciò che mi preoccupa di più), sono assolutamente convinto che dovremmo utilizzare più occasioni per spostare verso il Mezzogiorno i momenti di ricerca e di sperimentazione. Credo che oggi il Mezzogiorno - salvi forse i tre casi che ho prima citato - si trovi in una condizione di stagnazione produttiva e di mancanza di investimenti a fini di innovazione tecnologi-

ca. Ciò posto, sono favorevole a fare in modo che nel Mezzogiorno vengano evidenziate e rafforzate tutte le componenti che possono portare ad incrementare l'innovazione nel settore del trasporto su rotaia. Ribadisco che uno degli strumenti di tale politica è anche lo sviluppo delle officine di grandi riparazioni, come ho già detto nelle riunioni presso il Ministero dei trasporti cui ha fatto riferimento l'onorevole Ligato, ed anche in altre occasioni. Infatti, nel momento in cui si dà vita a grandi officine a Salina o a Melfi, si effettua uno spostamento nel sud delle attività che l'azienda ferroviaria ha sempre compiuto, tradizionalmente, nelle aree del nord.

Ribadisco che la spinta verso le imprese che si presentano con qualità tecnologiche innovative e con capacità di ricerca è uno degli obiettivi che l'azienda si è già posta e per il quale sta operando. Non credo che tale obiettivo possa venire soddisfatto con l'indicazione della quota di riserva per il Mezzogiorno, anche se opportunamente gestita; qualche risultato, ovviamente, lo può produrre ed in tal senso non ho riserve da frapporre a questo tipo di indirizzo.

SILVANO RIDI. Vorrei capire, a proposito della riserva del 45 per cento, come si pongano tali dichiarazioni rispetto ad un proceso che è in atto nell'industria e nella politica industriale. L'Ansaldo di Napoli è una fra le aziende individuate alla frontiera tecnologica. L'EFIM sta ora portando avanti tutta l'operazione di accorpamento degli impianti napoletani (nati attraverso una drammatica vicenda) specializzati non soltanto per i trasporti.

L'affidamento alla Ansaldo di Genova (meccanica) significa che, con il passaggio all'EFIM, la parte che fa equipaggiamenti tecnici ed elettronici, per le convenzioni con il Giappone, impedisce quel processo ?

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Non lo impedisce necessariamente, non è contraddittorio, perché il processo di razionalizzazione degli aspetti di gestione aziendale non fa parte degli atti di Governo. Piuttosto, la rapida entrata in vigore di un provvedimento come quello al nostro esame, ove venga gestito in chiave di affidamento, di privilegio e di risparmio della quota destinata al Mezzogiorno, potrebbe facilitare certi processi aziendali con occhio mirato al sud reale, non solo a quello descritto sulle carte, quello legale.

Spesso circostanze economiche e sociali impongono una sorta di numero chiuso per le aziende costruttrici; ciò significa che per una parte delle decisioni si è anche dovuto tener conto di tali circostanze, anche su sollecitazione sindacale.

In conclusione, il piano per il potenziamento del materiale rotabile non è un intervento risolutivo, ma consente di avviare una ristrutturazione del settore, basata sulla certezza di commesse per un periodo di 2,5-3 anni e di far entrare in linea di produzione mezzi ad alto contenuto tecnologico.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO