

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

38.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MORAZZONI

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):	
Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488) . . . . .	441
PRESIDENTE . . . . .	441, 454, 455, 456, 457
BAGHINO . . . . .	454, 456
BERNARDI GUIDO . . . . .	455
BOCCHI . . . . .	455
CASALINO . . . . .	457
FEDERICO, <i>Relatore</i> . . . . .	443, 456
FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	455
GRADI . . . . .	459
POTI . . . . .	462
RUBINO . . . . .	465

La seduta comincia alle 9,45.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fi-

nanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riassetto, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato ».

Comunico che la I e la V Commissione hanno espresso parere favorevole, e che essi sono, rispettivamente, del seguente tenore: « Parere favorevole con le seguenti osservazioni:

si richiama l'attenzione della Commissione di merito sull'opportunità di riesaminare le norme previste dagli articoli 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 e 22 del testo unificato, tenendo presenti le vigenti disposizioni in materia di promozioni alle qualifiche di dirigente e la necessità, più volte richiamata, di stabilire una disciplina organica unica sulla dirigenza statale;

si richiama altresì l'attenzione della Commissione di merito in ordine all'articolo 9, per il rispetto integrale dell'articolo 41 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e della contabilità generale dello Stato, e all'articolo 11-bis, in quanto contrastante con la legge n. 584 del 1977, che esclude le ferrovie dello Stato dalle procedure previste per i lavori pubblici ».

« Parere favorevole sul provvedimento con l'osservazione che sarebbe opportuno aumentare il *plafond* di ricorso al mercato di altri 200 miliardi, da utilizzare a favore delle aree del Mezzogiorno, fermo restando che l'onere a carico del bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 1980 resti circoscritto in 100 miliardi ».

Praticamente, in questo secondo parere la Commissione bilancio si riferisce ai 200 miliardi rimasti disponibili per noi dopo la caduta del « decretone »; essa ha quindi raccolto le istanze pervenute dalla nostra Commissione, che ha insistito perché i finanziamenti rientrassero nel piano integrativo.

Prima di dare la parola al relatore, onorevole Federico, desidero comunicare ai colleghi che lo scorso venerdì ho partecipato ad un incontro a Bruxelles presso la Direzione generale dei trasporti della Comunità, e che in quella occasione - d'accordo con il nostro Ministro dei trasporti - ho cercato di sondare le disponibilità esistenti presso la Comunità per un finanziamento a favore degli impianti fissi delle ferrovie dello Stato italiano, nell'ambito delle procedure previste per l'eliminazione delle strozzature infrastrutturali delle comunicazioni intercomunitarie. Al riguardo, il Ministro dei trasporti aveva, a suo tempo, già fatto pervenire alla Commissione della CEE un elenco dettagliato dei nodi strutturali interessanti il nostro paese, come del resto hanno fatto gli altri paesi, ma l'elenco in questione era così abbondante che la Commissione della Comunità non aveva ritenuto di poterlo accogliere; successivamente il Governo italiano è stato invitato ad indicare una scala di priorità degli interventi ritenuti necessari.

A questo punto si tratta quindi di attuare una scelta tecnica, ma anche politica, alla quale il Parlamento non può rimanere estraneo. Sarebbe pertanto opportuno che, al termine dell'approvazione del disegno di legge in discussione, la Commissione predisponesse un ordine del giorno, o una risoluzione, sottolineando quali sono le tre o quattro strozzature (quali sono lo sappiamo benissimo) che maggiormente in questo momento ostacolano il nostro sistema di comunicazione tra il nord ed il sud, in modo che il Governo ne possa tener conto quando si tratterà di investire della questione gli organi comunitari.

Si tratta, pertanto, di attuare una scelta politica di cui la nostra Commissione si assume la responsabilità; questa scelta sarà trasmessa alla Comunità dal ministro dei trasporti, e la Comunità deciderà sulla possibilità di intervento.

Questa operazione ci libera da molte perplessità, perché, malgrado la somma stanziata con il disegno di legge in esame sia notevole, è però ancora insufficiente.

te a risolvere alcune strozzature che richiedono lavori urgenti.

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *Relatore*. Il 7 marzo scorso ebbi l'onore di svolgere in questa Commissione, riunita in sede referente, la relazione sul disegno di legge oggi in esame. Mi pare, pertanto, inopportuno tornare sulle considerazioni che riguardano le ragioni per così dire storiche del piano che ci accingiamo ad esaminare, le analisi relative allo stato della rete delle ferrovie, i dati concernenti l'attuale stato di efficienza di essa e le potenzialità di sviluppo, nonché gli obiettivi che si intendono perseguire con il piano previsto dal disegno di legge in esame e le conseguenze che l'attuazione dello stesso comporterà.

Per quest'insieme di considerazioni intendo richiamare la relazione che ho già svolto in sede referente, considerandola un'integrazione di quella che mi accingo ad iniziare.

Del resto, sulla materia e sulla sua vasta problematica vi sono ormai molteplici e recenti riferimenti tanto abbondanti quanto profondi. Mi limito a ricordare che sono trascorsi solo pochi giorni dalla seduta della nostra Commissione che ebbe come oggetto la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e che, nel corso di essa, io stesso, nella mia qualità di relatore, ebbi modo di toccare questioni generali inerenti alle ferrovie dello Stato. Ricordo, altresì, sempre in tema di riferimenti alla materia oggetto della seduta odierna, il piano poliennale delle ferrovie dello Stato, l'indagine e la risoluzione svolte da questa Commissione nella VII legislatura, la legge n. 503 del 1978, la Conferenza nazionale dei trasporti, il disegno di legge n. 2496 avente lo stesso oggetto di quello che stiamo ora esaminando e che pure era giunto ad un punto avanzato di discussione al momento dello scioglimento anticipato delle Camere.

Infine, la larga e ripetuta attenzione della stampa ha fatto sì che la conoscenza del problema e dei problemi del tra-

sporto su rotaia abbia varcato i confini dell'area destinata solitamente agli specialisti.

Desidero anche rinviare ad un appunto, che metto a vostra disposizione, i dati relativi alle variazioni tra il disegno di legge n. 2496 presentato alla fine di ottobre del 1978 per 6.500 miliardi e l'attuale provvedimento. Preferisco, invece, sottoporre alla vostra cortese attenzione le variazioni attuate sull'originario testo del disegno di legge a seguito del lavoro svolto dal Comitato ristretto. Su tale argomento ho riferito alla Commissione nella seduta del 17 settembre scorso e vorrei ricordare i punti problematici che avevano costituito la conclusione della mia relazione e sui quali avevo espresso l'avviso che sarebbero stati opportuni ulteriori approfondimenti. Da un lato, conferma e definizione del preannunciato aumento degli stanziamenti: il disegno di legge toccava, infatti, materie oggetto di altri provvedimenti in discussione; a proposito delle opere da eseguire c'era un riferimento alla legge per il potenziamento dei trasporti con la Sardegna relativo anche all'opportunità della elettrificazione di tale linea. Occorreva, inoltre, risolvere il problema di acquisire il programma delle opere previste dal piano in modo che esse risultassero vincolanti per l'Azienda, lasciando alla stessa la possibilità di apportare variazioni che si imponessero a causa di fatti nuovi sopravvenuti. Occorreva, altresì, acquisire ulteriori documentazioni a fini conoscitivi, per capire, cioè, le ragioni dei singoli provvedimenti, delle scelte e dei dati relativi.

Per il materiale rotabile, la norma contenuta nell'articolo 6 ripete quella introdotta nella legge n. 503, di cui ho già fatto menzione, dopo una faticosa elaborazione. Occorre, però, verificare i risultati di quella norma, in particolare a quale punto è l'affidamento delle commesse, se vi siano ritardi rispetto all'utilizzazione dei fondi, quali variazioni siano intervenute ed il motivo di esse, se, in conseguenza di queste, siamo - come sembra - nella situazione che da una parte vi sono fondi inutilizzati ed erosi dall'inflazione e dal-

l'altra aziende con dipendenti in cassa integrazione o con ritmi produttivi rallentati; a quale punto si sia giunti nel programma di ristrutturazione del settore industriale interessato.

Ricordo che, a questo punto, avevo formulato un rilievo, che non ho intenzione di riportare per intero, ma che si riferiva alla norma che regolava il procedimento d'informazione del Parlamento introdotto dalla citata legge n. 503 che, a mio avviso, non era stato efficace in riferimento alla conoscenza della materia da parte, appunto, del Parlamento.

Un altro punto consisteva nello snellimento delle procedure per le quali le norme contenute nel disegno di legge ponevano problemi di deroghe non marginali, ma di notevole entità rispetto alla disciplina del regolamento di contabilità generale dello Stato con il conferimento all'Azienda di ambiti discrezionali contrastanti con il suo *status* giuridico attuale. Inoltre, le riforme parziali della tabella organica ponevano il problema di una visione più generale dello Stato attuale dell'organico dell'Azienda. I problemi dello snellimento delle procedure e della riforma della tabella organica, infine, « impattavano » con le questioni che si intendevano risolvere con i provvedimenti già all'ordine del giorno per la riforma dell'Azienda e non si poteva prescindere da questo dal momento che il ministro aveva già preannunciato che, entro il giorno 15 del mese successivo, avrebbe presentato un disegno di legge in materia il cui contenuto aveva già riscontrato l'adesione delle organizzazioni sindacali.

Un altro punto era quello di verificare se tutti i ritardi dipendessero esclusivamente dal mancato snellimento delle procedure e dall'insufficienza della tabella organica, essendo necessario avere qualche cognizione di quanto accadeva in altri paesi, in particolare quelli della CEE, e se, al riguardo, fossero prevedibili incidenze delle iniziative di essa.

Rispetto al programma che andavamo ad esaminare e, in particolare, rispetto ai punti che ho ricordato, il Comitato ristretto ha svolto un lavoro molto attento e le

conclusioni alle quali è giunto nel redigere il testo oggi in esame tengono conto delle osservazioni che preliminarmente erano state fatte e che — debbo sottolinearlo — in larga parte sono state risolte positivamente.

In sintesi, le osservazioni che allo stato si possono fare sono le seguenti: per quanto riguarda in primo luogo le opere, esse sono elencate nei dettagli nella documentazione chiesta e prodotta dall'Azienda e già in possesso della Commissione. Per impegni assunti tra i gruppi, al fine di procedere nel modo più rapido possibile, esse non sono state verificate nei dettagli in modo diretto dal Comitato ristretto, ma si è preso atto della corrispondenza nel loro disegno generale alle esigenze espresse nella risoluzione della X Commissione. Si tratta di misure dirette a superare il *gap* tecnologico e funzionale che, come ho detto nella relazione al bilancio, separa le ferrovie dello Stato dalla strada. Si tende a dare una maggiore capacità alla rete delle grandi comunicazioni e una capacità uniforme, in modo che possa essere affrontato un servizio di più adeguata qualità. Le linee che per tale finalità si sono prese in considerazione sono le grandi dorsali e le trasversali della rete. Il miglioramento previsto comporta raddoppi e quadruplicamenti, correzioni di tracciato, potenziamento di impianti, di nodi e di stazioni. La ferrovia, come ritrovato sistema portante dei trasporti, ha bisogno urgente e drammatico di binari, binari doppi su tracciati migliorati, con impiego generalizzato dei sistemi elettrici di regolazione e controllo del traffico, tutti in grado di sopportare il massimo carico dei veicoli in modo che si possano aumentare le frequenze, la velocità e il peso dei convogli e, di conseguenza, la produttività del trasporto.

Vorrei in particolare ricordare, senza scendere nei dettagli, anche in riferimento al recente, drammatico incidente ferroviario di Lamezia Terme del 21 ottobre 1980, che nel programma integrativo in discussione è prevista la prosecuzione dei lavori di impianto del sistema di distanziamento dei treni in linea a mezzo del bloc-

co elettrico automatico banalizzato per complessivi 313 miliardi di lire. (L'estesa di linee interessate dal provvedimento si stima possa raggiungere i 2000 chilometri complessivamente).

Anche la precedente legge n. 503 del 1978, seppure in forma assai limitata per l'esiguità dei finanziamenti, prevedeva interventi in questo settore (73,5 miliardi rispetto allo stanziamento globale di 200 miliardi di lire).

Al riguardo occorre precisare che la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha già provveduto ad ammodernare e potenziare i sistemi di distanziamento dei treni in linea operando prioritariamente, in mancanza di finanziamenti adeguati, sulle linee ove più pressanti si manifestavano le esigenze di intervento ed ha ora previsto, a carico del programma integrativo, il proseguimento di tale opera sulla base dei criteri che possono essere così sintetizzati: banalizzazione della circolazione sui tratti di linea già attrezzati con blocco elettrico automatico ed impegnati da una elevata quantità di treni; adozione graduale dell'impianto del blocco elettrico automatico sulle restanti linee più importanti a doppio binario della rete; estensione del controllo centralizzato del traffico sulle linee a semplice binario attualmente esercitato con il blocco elettrico o con il blocco telefonico; graduale eliminazione della dirigenza unica mediante lo impianto del controllo centralizzato del traffico o di nuovi sistemi economici di esercizio.

Per quanto concerne in particolare la linea Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria di chilometri 420, interessata da una circolazione di circa 95 treni al giorno, i sistemi di distanziamento in atto operanti sulla medesima sono: blocco elettrico automatico da Lamezia Terme a San Pietro a Maida e da Vibo Valentia Pizzo a Mileto per complessivi 26 chilometri; blocco elettrico manuale da Salerno a Lamezia Terme, da San Pietro a Maida a Vibo Valentia Pizzo e da Mileto a Reggio Calabria per complessivi 394 chilometri.

A carico di finanziamenti già accordati sono in corso i lavori di realizzazione

del blocco automatico banalizzato sui tratti Salerno-Battipaglia (chilometri 20) e Mileto-Villa San Giovanni (chilometri 81), mentre i rimanenti tratti, per complessivi 293 chilometri, saranno attrezzati con blocco automatico banalizzato in conto dello stanziamento di 32 miliardi incluso nel succitato programma integrativo.

Colui che volesse addentrarsi in un esame particolareggiato del piano delle opere, non potrebbe non tener conto delle vicende dalle quali questo piano è nato, e la filosofia dalla quale è scaturito. Sotto questo punto di vista può essere di sostanziale utilità, per approfondire l'analisi degli obiettivi del piano integrativo e della redditività sociale delle risorse ad essi destinati, un confronto con il progetto di piano poliennale presentato alla fine del 1976 dall'Azienda delle ferrovie dello Stato, in adempimento alla legge n. 377 del 14 agosto 1974 riguardante il « Piano di interventi straordinari » per le ferrovie.

Il progetto di piano poliennale che prevedeva, com'è noto, investimenti per oltre 17 mila miliardi, in lire 1976, si qualificava per l'impostazione essenzialmente aziendale, essendo esso stato dichiaratamente concepito secondo la valutazione delle esigenze del traffico che le ferrovie, sulla base di elementi oggettivi, ritenevano doversi trovare a fronteggiare nei decenni seguenti.

I punti di riferimento di queste valutazioni erano individuabili nelle tensioni crescenti della domanda insoddisfatta e nella estrapolazione che di esse poteva correttamente farsi per il futuro; nelle carenze di capacità e di livello tecnologico delle infrastrutture e dei mezzi, che da un lato menomano la regolarità e l'affidabilità del servizio (specialmente nel settore merci) e dall'altro deprimono la produttività del lavoro; nell'esigenza, infine, di avviare un intenso processo di integrazione con gli altri modi di trasporto, quale condizione di recupero della ferrovia sul mercato del trasporto, in termini di vera efficienza ed economicità.

Erano perciò estranee alle categorie di scelta assunte valutazioni di altro tipo, quale in primo luogo l'effetto promozio-

nale - in termini di sviluppo economico e di riequilibrio in determinate aree territoriali del paese - di talune infrastrutture; fra queste le linee a scarso traffico che il progetto di piano poliennale prendeva in considerazione ai fini del potenziamento soltanto a condizione che raggiungessero un livello di utilizzazione di almeno un milione di unità di traffico annue per chilometro.

Nella logica aziendale, da cui il progetto di piano poliennale traeva ispirazione, influiva in modo determinante il presupposto che esiste un rapporto di utilizzazione di una linea ferroviaria, o se si vuole una densità minima di traffico, al di sotto della quale i costi di investimento e di esercizio risultano irrimediabilmente sovraccarichi rispetto alla utilità economica - in senso lato - delle prestazioni prodotte.

Gli studiosi di tecnica ed economia dei trasporti hanno in passato molto discusso su questo tema, pervenendo volta a volta a valutazioni differenti in ordine alla soglia di tale densità di limite; ma, senza dubbio, quella di un milione di unità di traffico (viaggiatori per chilometro e tonnellate per chilometro) per chilometro di linea esercitata, assunta ai fini del progetto di piano poliennale, era sensibilmente al di sotto delle più prudenti stime.

Spettava, a giusto titolo, ad altri organi (Parlamento e regioni) valutare e giudicare in ordine ad esigenze di tipo diverso da quelle considerate dall'Azienda delle ferrovie dello Stato e, conseguentemente, di indicare quali eventuali altre opere dovessero essere incluse nel piano, onde conseguire gli accennati effetti promozionali di sviluppo economico e di riequilibrio di determinate aree territoriali del paese.

Fu, difatti, essenzialmente su questo punto che ebbe ad esercitarsi in larga misura l'approfondita disamina di cui formò oggetto il piano poliennale in sede di discussione alla X Commissione della Camera; e la conclusione che ne scaturì fu il mandato al Governo di integrare il progetto di piano con gli apporti derivati dalle istanze regionali.

Il nuovo progetto di piano integrativo oggi in discussione si presenta come il risultato di una duplice rielaborazione del precedente piano poliennale.

Da un lato, rispetto a quest'ultimo si riducono considerevolmente gli interventi originariamente previsti (il confronto fra l'ordine di grandezza degli investimenti globali preventivati e l'arco di tempo in cui le opere debbono essere realizzate danno un'idea della entità del ridimensionamento resosi necessario), per cui molte opere che erano incluse nel piano poliennale non figurano più nel ridotto piano integrativo.

Per contro compaiono in quest'ultimo opere che dal progetto di piano poliennale erano rimaste escluse. Si tratta, in taluni casi, di esigenze nuove, manifestatesi od impostesi prioritariamente nell'arco di tempo intercorso fra l'elaborazione dei due progetti di piano; in altri, di opere che sono state incluse su richiesta delle regioni interessate a seguito delle consultazioni che il Parlamento aveva raccomandato affinché potessero essere recepite nella logica di formulazione del piano anche valutazioni di ordine politico-sociale.

In questo secondo gruppo di opere figura il riclassamento ed il potenziamento di numerose linee a scarso traffico, la cui inclusione nel piano integrativo è perciò da attribuire essenzialmente a valutazioni politico-sociali; nel senso cioè che se ne attende un effetto di promozione dello sviluppo delle aree territoriali interessate, giudicato non ottenibile attraverso differenti tipi di intervento sulle infrastrutture.

Molti fattori, legati anche al particolare clima che domina il periodo storico aperto dalla crisi energetica, inducono a riconsiderare il ruolo della ferrovia, rivalutando la funzione e l'area di intervento anche laddove essa era stata emarginata. Non può quindi sorprendere che si pensi anche a rivitalizzare alcuni tronchi di linea ai quali in passato si era, talora forse affrettatamente, attribuita l'etichetta-condanna di rami secchi.

In vari casi infatti, la caduta dei livelli di traffico di certe linee ferroviarie è

stata l'effetto combinato della progressiva degradazione della qualità del servizio offerto e della contemporanea istituzione di servizi pubblici di linea su percorsi stradali paralleli.

Il primo problema è allora di vedere se il potenziamento quantitativo di traffico già esistente nel bacino servito da una linea ferroviaria, o quello che può esservi indotto da misure incentivanti dello sviluppo economico del territorio, siano tali da assicurare alla linea stessa quel livello minimo di densità di traffico che la renda economicamente vitale una volta che ne sia migliorato il servizio e vengano parallelamente eliminati i servizi pubblici ad essa concorrenti.

Il secondo problema, conseguente ad una risposta positiva al primo, è quello di valutare quale sia il costo di investimento necessario per portare il servizio della linea al livello qualitativo voluto e quale ne sia il costo di esercizio preventivabile tenuto conto della prevista densità di traffico.

In sostanza è pur sempre un problema di bilancio costi-benefici che qui si pone, ma in termini assai più acuti rispetto, ad esempio, ad altri tipi di opere previste dal piano: cioè, che risultino con tutta evidenza imposte dalla pressione crescente di una domanda di trasporto sistematicamente insoddisfatta dalle ferrovie e, per questo solo fatto, costretta a rivolgersi a mezzi alternativi.

Non è, certo, problema di piccolo momento. Il Consiglio economico e sociale delle Nazioni unite, nell'ambito del Comitato trasporti interni della Commissione economica per l'Europa, si sta da tempo occupando delle tecniche di valutazione per gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti, nel tentativo di pervenire ad una formulazione scientifica omogenea dei criteri per studi di tale tipo.

Ciò dimostra quanto il problema sia sentito e diffuso; e se non si può certamente pensare di attendere che vengano resi disponibili sofisticati criteri di indagine per assumere decisioni che possono essere imposte da pressanti esigenze politico-sociali, non sembra per altro possa essere

disattesa la necessità di certe verifiche essenziali allorché tali esigenze non si presentino con carattere di urgenza e priorità assoluta.

Ci si può allora domandare se, fino a che punto e per quali delle linee a scarso traffico di cui si propone il riclassamento ed il potenziamento, tali verifiche abbiano potuto essere preventivamente effettuate, che rassicurino sulla validità tecnico-economica oltre che sulla valenza sociale delle scelte operate.

È appena il caso di ricordare che le più recenti acquisizioni in materia di politica dei trasporti tendono ad accentuare la validità del criterio della specializzazione di ciascun modo di trasporto secondo le proprie peculiarità tecnico-economiche. Ed in questo contesto non può essere dubbio che alla ferrovia spetti di svolgere in larghi settori nei quali è oggi scarsamente presente un ruolo di gran lunga più importante, nell'interesse della collettività.

Ma, in omaggio a quello stesso criterio di specializzazione, sarebbe profondamente erroneo se si chiedesse alla ferrovia di sostituirsi ad altri mezzi pubblici per servizi a bassa densità di traffico, nei quali l'incidenza dei costi fissi e lo stesso impiego di risorse energetiche siano del tutto sproporzionati alla entità delle prestazioni effettivamente fruibili.

In queste condizioni sarebbe d'altronde anche illusorio attendersi che il territorio possa trarre dalla linea ferroviaria che lo attraversa lo sperato impulso allo sviluppo economico poiché, in definitiva, la scelta operata orientando impropriamente su una determinata infrastruttura risorse sproporzionate all'utilità che essa può dare, ha sottratto quelle stesse risorse ad un altro impiego di potenziale utilità maggiore.

Da queste considerazioni deve uscire rafforzata la preoccupazione che gli investimenti in questo specifico settore siano assoggettati ad una preventiva seria verifica della sussistenza delle condizioni tecnico-economiche che li giustificano.

Tornando, comunque, all'elenco delle opere, è pacifico che altre non comprese in esso possono avere titolo per preten-

derlo rispetto sempre ai principi contenuti nella risoluzione: mi riferisco qui alla nota, anzi notissima questione della linea Pontremolese. A questo riguardo, desidero ricordare che tale linea assolve ad un ruolo di importante arteria per i collegamenti merci dei porti dell'alto Tirreno con l'entroterra padano, con l'Italia nord-orientale e con l'Europa centrale, nonché per il miglioramento dei collegamenti ferroviari nord-sud in alternativa all'ulteriore congestionamento delle dorsali e con funzioni di alleggerimento dei nodi di Firenze e di Bologna. Per soddisfare le esigenze di ammodernamento e di potenziamento della linea in questione, l'Azienda ha già programmato, a carico dei vigenti piani straordinari di intervento (programma di investimenti straordinari di 2 mila miliardi e finanziamento integrativo di 1.665 miliardi), le seguenti importanti opere: la realizzazione di un nuovo scalo merci a Santo Stefano Magra, di utilità immediata, sia quale « polmone » a sostegno delle linee esistenti e del porto di La Spezia, sia in vista dei programmati lavori di raddoppio dell'intera linea in parola. In secondo luogo, il potenziamento degli impianti della stazione di La Spezia Migliarina. Da ultimo, l'impianto di controllo centralizzato del traffico sul tratto Borgo Val di Taro-Fornovo.

Nel programma integrativo in discussione per la linea Pontremolese, come per le altre linee ed impianti della rete, sono stati previsti interventi che possono raggiungere, nell'arco di attuazione fissato in sei anni, la piena operatività con relativi benefici e con possibilità, talora, di ottenere benefici ed utilizzazioni parziali anche in tempi più ristretti, rinviando a fasi successive il provvedimento di modifica dello attuale valico che richiede un notevole impegno tecnico e finanziario.

Gli interventi più significativi concernono: il raddoppio del binario sul tratto Vezzano-Pontremoli compreso il completamento dello scalo merci di Santo Stefano Magra; il raddoppio del binario su un primo tratto di linea tra Fornovo e Borgo Val di Taro; la sistemazione degli impianti del nodo di La Spezia e l'allacciamento del porto con La Spezia Migliarina e con

Vezzano; l'impianto di moderni apparati centrali elettrici nelle stazioni di La Spezia Migliarina e Sarzana; l'impianto del controllo centralizzato del traffico, compreso l'allungamento dei binari di incrocio delle stazioni sui tratti di linea Fornovo-Parma, Fornovo-Fidenza e Borgo Val di Taro. Accenno poi al problema del raddoppio della linea adriatica nel tratto Ortona-Termoli, ma bisogna ritenere che le priorità tradotte nell'elenco non sono determinate da astratte considerazioni sul grado di necessità delle opere stesse, ma, come abbiamo potuto rilevare dagli elementi che ci sono stati messi a disposizione dall'Azienda, talvolta da condizionamenti di natura tecnica dei quali le previsioni non possono non tenere conto.

C'era, comunque, il problema delle garanzie del rispetto dei problemi indicati e, quindi, di vincolare, in qualche modo, il finanziamento alle opere descritte.

Credo che il problema abbia perduto molta della sua importanza attraverso una norma che è stata introdotta con un comma aggiuntivo all'articolo 2. In base ad essa « il ministro dei trasporti almeno 30 giorni prima dell'emanazione del decreto di approvazione dei programmi trasmette alle Camere il programma di utilizzo delle somme per acquisire il parere delle Commissioni permanenti competenti per materia.

Trascorsi trenta giorni dalla trasmissione di cui al precedente comma, il ministro dei trasporti provvede all'assunzione dei relativi impegni ».

La norma, a mio avviso, è importante perché il controllo che il Parlamento si riserva nelle varie fasi di definizione dei programmi può forse attenuare il pur comprensibile interesse a garantirsi che gli stanziamenti previsti vadano per qualunque ragione in direzione diversa da quella oggi conosciuta ed approvata.

D'altra parte, sono anche giustificate le perplessità circa l'utilità di vincolare a criteri rigidi il programma delle opere sia per la parte descritta ed elencata nella documentazione fornita dall'Azienda, sia — e ancor più — per la parte specificamente indicata nel testo legislativo.

Malgrado tutto, il settore ferroviario è tra i pochi in Italia per i quali, fin dagli anni '50, si sia proceduto a formulare la programmazione degli investimenti per piani: dal primo « piano quinquennale » del 1957 al piano di interventi straordinari del 1974. Con questi ultimi, appunto, si intese passare alla concezione dei cosiddetti piani di opere. La maggiore rigidità derivante dalla fissazione per legge delle opere da realizzare non ha dato, a giudicare anche dalla situazione oggi esistente, risultati confortanti. E d'altra parte, indipendentemente dagli eventi naturali, come drammaticamente ci ricorda il terremoto di questi giorni, che possono variare le necessità, le stesse soluzioni, che sembrano essere state raggiunte con assoluta certezza sul piano tecnico nel corso di breve volgere di tempo, sono oggetto di ripensamenti e di nuove proposte.

Vorrei inoltre esprimere l'opportunità di rendere più rigorosa, per quanto riguarda le opere e le forniture, la riserva del 45 per cento a favore del Mezzogiorno e rendere più chiaro il contenuto delle norme dell'articolo 5, al fine di estendere la riserva anche alle ricerche, agli studi ed alla progettazione.

Per quanto riguarda i finanziamenti, dobbiamo registrare un dato molto importante e positivo. Infatti, rispetto al disegno di legge originario, è previsto un aumento negli stanziamenti di ben 2.500 miliardi dei quali 2.000 destinati al materiale rotabile, 100 alla costruzione di navi traghetto e 400 al riclassamento della rete.

Vorrei invece fare alcune osservazioni circa l'entità reale dei finanziamenti fin qui ricordati e sottolineo, come ho già detto nella precedente relazione, che la valutazione che facciamo del piano deve essere improntata al massimo realismo, nel senso che stanziamenti anche considerevoli non devono darci l'illusione di risolvere tutti i problemi.

Per il settore degli impianti fissi, le opere programmate e concordate con le regioni e le organizzazioni sindacali sono state valutate a moneta 31 dicembre 1978.

Evidentemente, con la disponibilità dei finanziamenti a moneta 1981, nasce l'esi-

genza di provvedere alla copertura finanziaria delle rivalutazioni dovute alla svalutazione maturata, nonché al reperimento dei fondi necessari a fronteggiare i maggiori costi che si registreranno nel corso della esecuzione dei lavori.

D'altra parte non appare opportuno decurtare la entità degli interventi programmati per non deludere le aspettative che il paese attende dalla realizzazione del programma integrativo.

A tal fine è stato previsto, nell'ultimo comma dell'articolo 3 del disegno di legge in esame, che gli stanziamenti delle maggiori occorrenze necessarie per il completamento delle opere programmate verranno disposti annualmente con la legge finanziaria.

Analogamente si dovrà operare per il settore del materiale rotabile, il cui finanziamento è stato portato, per il quinquennio 1981-1985, a 3.500 miliardi.

Tale importo infatti è destinato, sia alla copertura dei maggiori costi maturati e maturandi per revisione prezzi delle commesse in corso sia alle nuove forniture, nonché per la sperimentazione di nuovi rotabili.

Qualora l'Azienda delle ferrovie dello Stato dovesse accantonare a carico della somma ricordata anche gli importi che presumibilmente occorreranno per far fronte alle esigenze di revisione prezzi che matureranno per l'espletamento delle nuove commesse nel quinquennio ricordato, le disponibilità per le nuove forniture si ridurrebbero talmente da non poter programmare concreti interventi risolutivi corrispondenti alle effettive necessità di ammodernamento e potenziamento del parco.

Inoltre, una siffatta impostazione nella utilizzazione dei finanziamenti, comporterebbe un inutile immobilizzo di cospicue risorse, che invece, come è volontà comune, debbono essere immediatamente immesse nel ciclo produttivo onde garantire i livelli occupazionali delle industrie del settore, nonché permettere la creazione di nuovi posti di lavoro per alleviare, in parte, crisi occupazionali già in atto in altri comparti produttivi.

Sembra pertanto necessario perseguire la strada di assicurare attraverso la legge finanziaria annuale la copertura degli oneri di revisione prezzi anche per il materiale rotabile. A tal fine occorre, per altro, emendare il ricordato ultimo comma dell'articolo 3, aggiungendo alla parola « opere » quella di « forniture ».

Per quanto riguarda il problema delle procedure, in sede di esame dei singoli articoli, svolgerò delle considerazioni più approfondite. Vorrei solo sottolineare che alcune perplessità erano sorte in relazione all'articolo 6, che prevedeva la facoltà da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato di invitare alle gare di appalto, nell'ambito delle ditte iscritte all'albo nazionale dei costruttori, quelle in possesso di determinati requisiti, nel caso di lavori che richiedessero particolari competenze o dovessero essere effettuati in presenza dell'esercizio ferroviario; all'articolo 9, che prevedeva la possibilità da parte dell'Azienda del ricorso al sistema della trattativa privata, sia pure con più contraenti e con un particolare regime in deroga all'articolo 41 del regolamento di contabilità generale dello Stato; e infine all'articolo 11, che prevedeva il ricorso al sistema della concessione.

Abbiamo modificato l'articolo 6 per andare incontro alle preoccupazioni che erano state espresse, stabilendo che nel decreto che il ministro dovrà emettere sia prevista l'istituzione di una commissione, nella quale siano rappresentate le organizzazioni imprenditoriali e sindacali maggiormente rappresentative, per la formazione di elenchi di soggetti idonei ai lavori che ho prima ricordato. Le organizzazioni sindacali, però, hanno protestato per questo fatto in quanto non gradiscono far parte di un organismo di questo genere. Vi è quindi il problema di riesaminare l'articolo 6 per andare incontro a queste nuove esigenze, mentre rimane aperto il discorso della trattativa privata, di cui all'articolo 9. In proposito confesso che io stesso ho dovuto rivedere le idee che mi ero fatto, in quanto nel secondo comma di tale articolo è chiaramente prevista una disciplina alla quale la deroga all'articolo

41 del regolamento di contabilità generale dello Stato deve essere sottoposta, disciplina che prevede la determinazione da parte del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, dei criteri, della procedura, delle modalità, dei limiti e delle garanzie per il ricorso alla trattativa privata. Questo potrebbe in un certo senso essere valutato come elemento diverso rispetto alle preoccupazioni che inizialmente avevamo. Quando esamineremo questo articolo metterò a disposizione dei colleghi un interessante materiale che ho raccolto su questo problema, riguardante il regime già vigente nelle ferrovie dello Stato, le procedure che già si adottano, gli studi e i deliberati del consiglio di amministrazione delle ferrovie che ha affidato ad una commissione lo studio sui modi di conferimento delle commesse e degli appalti anche a trattativa privata. Ho anche acquisito un confronto tra le procedure previste per le ferrovie dello Stato e quelle in vigore per la Cassa per il Mezzogiorno. Rimangono le preoccupazioni espresse da più parti di un eccessivo margine di discrezionalità che con questo articolo si viene ad attribuire all'Azienda ferroviaria.

Tranquillizzante è invece l'articolo 11, in quanto il ricorso al sistema della concessione è previsto in altre norme vigenti per le ferrovie dello Stato. Ad esempio, anche nella legge n. 503 del 1978 è stata introdotta questa possibilità. Quando ci addentriamo in questo argomento, credo sia utile una riflessione su quanto, in sede di Comitato ristretto, abbiamo avuto modo di ascoltare — sul sistema delle concessioni — da parte dei rappresentanti delle cooperative.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, l'argomento meriterebbe un discorso a parte sia per gli stanziamenti sia per le norme attraverso le quali se ne prevede l'assegnazione.

Come ho ricordato, lo stanziamento originario di 1.500 miliardi è passato a ben 3.500 miliardi. Anche per questo il discorso diventa più impegnativo rispetto ad un problema che, come oramai tutti

i problemi del nostro tempo, appare complesso e delicato.

Occorre pertanto richiamare la problematica ampiamente dibattuta in occasione della discussione del disegno di legge n. 503 del 1978: cioè l'esigenza, che allora venne posta in piena luce, non soltanto di fronteggiare il fabbisogno delle urgenti ed addirittura improrogabili necessità dell'Azienda di abbassare l'età media e di migliorare la qualità del parco, ma anche di assicurare alle aziende (ed ai loro dipendenti) dello specifico settore industriale la possibilità di cogliere l'occasione per avviare un processo di ristrutturazione del settore stesso. Chiaramente, quindi, la legge n. 503 ha rappresentato un'occasione di approfondimento nei confronti della situazione dell'industria costruttrice. Le constatazioni pregiudiziali che ne sono scaturite possono essere così riassunte:

a) l'esistenza in atto di una capacità produttiva potenziale eccessiva rispetto alla entità dei flussi medi di domanda che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può garantire;

b) la produzione a costi più elevati di quelli di industrie analoghe operanti negli altri Stati europei, dal che deriva la scarsa competitività dell'industria nazionale sui mercati internazionali.

Le direttive impartite all'Azienda ferroviaria sono state ispirate dalla esigenza di utilizzare l'occasione delle nuove commesse al fine di realizzare taluni primi obiettivi che possono così sintetizzarsi:

1) offrire all'industria privata un quadro certo del flusso delle commesse non soltanto attraverso la utilizzazione della citata legge n. 503, ma anche attraverso un chiaro programma di rinnovi del materiale rotabile con le normali disponibilità di bilancio, che devono essere assicurati dal Ministero del tesoro in misura adeguata;

2) sollecitare le industrie ad avviare un processo di dimensionamento attraverso un più elevato grado di specializzazione soprattutto perché ciascuna impresa si dedichi solo alla costruzione o alla manutenzione del materiale e, in ciascuno dei

due comparti, si specializzi per tipo di rotabile;

3) realizzare una più efficiente combinazione dei fattori produttivi al fine di conseguire una diminuzione dei costi unitari di produzione, dando maggiore competitività ai prodotti;

4) sviluppare un vasto programma di ricerca applicata capace di assicurare l'acquisizione di un livello di avanzamento tecnologico idoneo ad allargare il mercato estero per la nostra industria.

In termini più generali va osservato che l'industria nazionale interessata è attualmente articolata in 36 imprese, molte delle quali però di dimensioni modeste. Esse assorbono una forza lavorativa complessiva di 13.000-14.000 unità.

Le imprese predette operano o nel campo elettrico e termico o nel campo metalmeccanico.

Le prime dispongono in genere di un efficiente potenziale progettuale e di ricerca, che tuttavia si rivolge prevalentemente a settori diversi da quello ferroviario.

Nel comparto metalmeccanico le imprese non dispongono normalmente di centri di progettazione, per cui i lavori vengono generalmente eseguiti su disegni dell'Azienda delle ferrovie dello Stato o di ditte più qualificate.

In termini globali, il potenziale produttivo dell'industria del materiale rotabile eccede largamente la domanda di prodotti che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, unico grande committente, può assicurare anche nei periodi di più elevato affidamento delle commesse.

Giova inoltre sottolineare come la nostra partecipazione sul mercato internazionale sia molto modesta. Difatti l'industria francese partecipa per il 24,8 per cento alle *exports* mondiali, gli Stati Uniti per il 21,2 per cento, la Germania Ovest per il 15,4 per cento, il Giappone per il 16 per cento, mentre la nostra industria è presente solo per il 2,3 per cento.

L'azione sviluppata, in base alle predette direttive, ha già manifestato alcun:

effetti in obbedienza al disposto della legge n. 503 finalizzata al conseguimento di una ristrutturazione produttiva nel settore.

Nel campo delle costruzioni meccaniche gli imprenditori si sono impegnati ad attuare una netta distinzione delle attività produttive fra costruzione e riparazione. Inoltre, sia nel settore meccanico sia in quello elettromeccanico, si va registrando un fenomeno di concentrazione funzionale produttiva attraverso la costituzione di consorzi di ditte.

L'azione sviluppata, per altro, va inducendo gli imprenditori a creare idonee strutture capaci di favorire l'attività promozionale sui mercati esteri e, quindi, le esportazioni.

Dalle cose prima brevemente descritte emerge come ogni possibile sforzo sia stato fatto per assicurare un adeguato flusso di commesse all'industria costruttrice di materiale rotabile che possa consentire ad esse la creazione di premesse per la riconversione industriale.

Va però sottolineato che, malgrado queste iniziative, la potenzialità della offerta resta notevolmente eccedente rispetto alla domanda, per cui il problema deve trovare un ulteriore e più razionale approfondimento nelle sedi interministeriali, nel quadro delle iniziative più generali che si vanno affinando per il processo di riconversione industriale nel nostro paese. È questa l'opinione espressa anche in sede CIPI. L'aumento degli stanziamenti, portati da 1.500 a 3.500 miliardi, risolverà buona parte di tali problemi. Qual è, invece, il punto che dobbiamo risolvere? A mio avviso, tenuto conto che il programma ha scadenza quinquennale, è necessario valutare se il meccanismo che qui viene perfezionato rispetto alla citata legge n. 503 e riportato all'articolo 6 serva ancora o, per essere più precisi, possa tornare utile per il conseguimento degli obiettivi proposti.

In sede di Comitato ristretto ho avanzato una richiesta specifica al ministro per conoscere lo stato di attuazione della legge n. 503; su tale punto, saranno necessari ulteriori approfondimenti. Ho scritto, altresì, una lettera al presidente della

nostra Commissione per chiedere, in base all'articolo 144 del Regolamento, un'indagine conoscitiva sul settore dell'industria del materiale rotabile, nonché sullo stato delle ferrovie in relazione anche ai problemi di sviluppo che si pongono rispetto alle realtà di altri paesi.

In merito alle modifiche che sono state apportate, in sede di Comitato ristretto, al testo originario del disegno di legge debbo precisare che sono stati modificati gli articoli dal 15 al 19. In sostanza, la nuova formulazione dell'articolo 15 tende a strutturare in modo diverso l'istituzione delle cinque nuove unità di settore a livello di dirigente generale che dovranno curare specificamente gli studi e l'esecuzione delle nuove opere. Con tale nuova formulazione si è inteso conferire maggiore flessibilità a tali strutture, mentre con l'articolo 19 abbiamo recepito numerosi suggerimenti venuti anche dalle organizzazioni sindacali ed abbiamo provveduto agli indispensabili aumenti di dotazioni organiche per le qualifiche dirigenziali, sia pure in misura ridotta rispetto alle richieste sindacali. Infine, con l'articolo 20 abbiamo previsto la possibilità, sia pure in via transitoria, di delegare le funzioni proprie del primo dirigente al personale direttivo.

Si tratta di problemi di natura particolare simili a quelli degli alloggi, dei quali ultimi l'Azienda si è trovata quasi completamente priva.

Riguardo all'iter del provvedimento in esame, vorrei sottolineare che la nostra Commissione ha incominciato ad esaminarlo il 7 marzo; il 21 maggio è stato nominato un Comitato ristretto che ha concluso i suoi lavori, con la presentazione di una relazione, il 17 settembre lavorando anche in piena estate. Se non fosse sopraggiunta la crisi di Governo — sembra di assistere ad una continua rincorsa tra crisi di Governo, scioglimenti anticipati delle Camere e piano integrativo dei trasporti — noi saremmo già pervenuti alla sua definizione. Dico questo per rispondere a tutti coloro che hanno rivolto sollecitazioni per l'approvazione del provvedimento in esame e che forse non si ren-

dono conto dei tempi tecnici che sono necessari per completare l'iter di un provvedimento di così grossa portata.

Mi corre l'obbligo di sottolineare con soddisfazione il fatto che un provvedimento, che prevede impegni così vasti sia dal punto di vista operativo sia da quello finanziario, venga esaminato in sede legislativa dalla nostra Commissione: ciò è tanto più significativo se ci si riferisce al discorso attualmente molto vivace sulla funzionalità delle istituzioni e, in particolare, del Parlamento. Devo, altresì, dare atto all'onorevole ministro di essere intervenuto con impegno nella elaborazione del testo in esame: bisogna riconoscere che il Governo ha mantenuto gli stanziamenti che aveva promesso, non solo, ma è riuscito anche ad aumentarli in modo consistente.

Debbo anche dare atto al sottosegretario Caldoro di aver seguito i lavori del Comitato ristretto con diligenza e premura. Debbo, inoltre, ringraziare il presidente per essere riuscito ad ottenere dalla Presidenza della Camera l'assegnazione in sede legislativa del provvedimento. Sappiamo tutti che, se esso fosse stato esaminato dall'Assemblea, non si sarebbe potuta prevedere la fine del suo iter. Sappiamo, altresì, da notizie forniteci dal Ministero, che il Senato si accinge, secondo l'impegno assunto dal suo Presidente senatore Fanfani, ad esaminare quanto prima il disegno di legge in discussione.

Ho trascurato di entrare nel dettaglio in merito ai pareri forniti dalle Commissioni I Affari costituzionali e V Bilancio; neppure essi ci pongono, comunque, problemi di sorta.

Ci troviamo, quindi, di fronte ad un provvedimento che possiamo approvare rapidamente, ma non sarebbe reale se il relatore sostenesse che tutto è tranquillo. Mi scuso per essermi dilungato sulle opere, ma avete chiaramente inteso attraverso quel discorso quali erano le valutazioni dal punto di vista economico e finanziario. È evidente che riserve possono essere formulate, ma ritengo che, se si volesse eliminarle, il provvedimento in esame non giungerebbe mai in porto. A tale

proposito, mi sembra importante ritornare sull'opportuna introduzione nel testo in oggetto di quel parere che deve essere espresso dalla Commissione e che costituisce la condizione indispensabile per varare il programma predisposto dal ministro. Si tratta di un meccanismo che, a mio avviso, ci consentirà di pervenire alla approvazione della legge, in quanto abbiamo dinanzi a noi la possibilità di verificare in concreto e volta per volta una serie di condizioni cui il programma è vincolato e, in primo luogo, quella della rispondenza ai principi fissati nella risoluzione già citata. Questo non può essere fatto se non di volta in volta e nei modi stabiliti dalla Commissione.

Debbo anche insistere perché la mia proposta di indagine conoscitiva venga esaminata dall'ufficio di presidenza. Ritengo questa indagine indispensabile perché, nel momento in cui ci caricheremo dell'onere di verificare i programmi ed esprimere un parere, avremo la necessità di aggiornarci su quelli che sono i problemi riguardanti la fase operativa di tali programmi. Prego pertanto il presidente di voler sottoporre la mia richiesta all'ufficio di presidenza.

Concludo richiamando le considerazioni di realismo più volte fatte e anticipate anche all'inizio del mio intervento. Ci troviamo indubbiamente di fronte ad un disegno di legge che pone grossi sacrifici e un rilevante impegno finanziario a carico della collettività. Ci troviamo di fronte ad un provvedimento che ha comportato per l'Azienda ferroviaria un grosso sforzo di elaborazione e una fatica non solo dal punto di vista tecnico, ma anche per venire incontro alle esigenze espresse in varie sedi, in particolare alle esigenze regionali. Il Governo ha fatto il suo dovere, e gliene va dato atto con vivo apprezzamento. Anche da parte nostra è stato fatto ogni sforzo per arrivare fino in fondo.

A conclusione di questo nostro lavoro deve essere ben chiaro che non abbiamo certamente risolto tutti i problemi delle ferrovie, e qualora lo avessimo fatto non avremmo però risolto tutti i problemi del trasporto. Abbiamo di fronte due obietti-

vi di fondo. Il primo è quello di mirare ad una armonizzazione dei due sistemi di trasporto, su rotaia e su strada, affinché non si verifichi un ribaltamento della precedente situazione concentrando tutta l'attenzione sul trasporto ferroviario lasciando quello su strada.

Il secondo obiettivo di fondo deve essere quello di sintonizzare le nostre iniziative nella visione che si ha di questi problemi nel mondo, in particolare in Europa, anche in relazione ai problemi del risparmio energetico e del trasporto inter-nodale. È di pochi giorni la notizia di quanto si sta facendo in Svizzera in materia di trasporto industriale ed è anche recentissima la notizia del treno che ci porterà a Parigi in poche ore, viaggiando ad una velocità superiore ai 360 chilometri orari. Negli altri paesi europei questi problemi vengono particolarmente seguiti in quanto condizionano lo sviluppo economico e civile dei paesi stessi. Ritengo che anche da parte nostra si debba entrare in questa logica.

Concludo, pertanto, raccomandando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge e, nello stesso tempo sottolineo la necessità di volere con impegno e responsabilità continuare questo lavoro di approfondimento e di preparazione che deve portarci alla conclusione di tutti gli sforzi fatti in questa Commissione e fuori di essa.

**PRESIDENTE.** Ringrazio vivamente il relatore, onorevole Federico, per l'ampia e precisa relazione svolta e per l'impegno con cui ha finora seguito i lavori sul disegno di legge in esame.

Per quanto riguarda l'ordine dei nostri lavori sarei dell'avviso di continuare la discussione fino alle ore 13, avendo poi il ministro Formica altri impegni, e rinviarla quindi a domani mattina a conclusione delle comunicazioni del ministro della marina mercantile sullo stato di attuazione della legge 8 agosto 1980, n. 431, concernente il recupero della motonave *Klearchos*, e della risoluzione Marzotto Caotorta e Morazzoni sugli aeroporti. Mi auguro che sin da domani si possa ini-

ziare la discussione e la votazione degli articoli (che probabilmente richiederanno altre due sedute nella prossima settimana), anche per dimostrare all'opinione pubblica l'impegno con cui stiamo esaminando questo provvedimento. Raccomando pertanto ai colleghi di contenere il numero e la durata degli interventi.

**BAGHINO.** Molto brevemente, sull'ordine dei lavori. Abbiamo ascoltato, io solo parzialmente purtroppo, una relazione approfondita e ricca di dati che è durata circa un'ora e mezzo. Data la rilevanza del provvedimento sarebbe estremamente utile che il ministro ci fornisse un quadro della situazione e desse anche delle risposte ad alcune perplessità avanzate dallo stesso onorevole Federico, ancor prima di passare alla discussione sulle linee generali, per non ridurci nei nostri interventi a porre interrogativi ed avere delle risposte solo in sede di replica.

A prescindere da questo desiderio, che non so se potrà essere appagato, sono del parere che la dettagliata esposizione del relatore andrebbe attentamente meditata, per cui propongo di rinviare il dibattito ad oggi pomeriggio. Debbo inoltre far rilevare che il mio gruppo ha dato l'assenso alla sede legislativa con determinate richieste relativamente alla pubblicità dei lavori che erano state tutte accolte, ma che non mi pare siano attuate. È vero che è in funzione il circuito televisivo interno, con il quale in sala stampa si possono seguire i nostri lavori, ma esso non ci dà la possibilità — che ci avrebbe dato invece la riunione nell'aula dei gruppi — di far seguire un dibattito di così enorme importanza dal pubblico, dai giornalisti, dai diretti interessati. Questa volontà ci viene preclusa. Faccio rilevare ciò perché se è vero che siamo in collegamento con la sala stampa, è anche vero che il dibattito che stiamo conducendo non è pubblico, com'era invece previsto. A parte questo, poi, è essenziale consentire una riflessione sulla relazione che abbiamo appena ascoltato, relazione ampia e complessa che in alcuni punti si differenzia total-

mente da quella svolta dallo stesso relatore in sede referente.

Inoltre, pur comprendendo la volontà di cercar di concludere prima delle prossime vacanze natalizie, non è possibile arrivare addirittura a raccomandare la brevità degli interventi, perché l'eco esterna di una eccessiva brevità del dibattito potrebbe dare un'impressione errata dell'importanza che noi diamo a questo provvedimento così vasto e determinante per il progresso delle ferrovie.

**PRESIDENTE.** Rispondo subito che il mio invito alla brevità non era certo un invito a sottovalutare l'importanza della discussione, però ritengo che si possano dire cose importantissime pur in forma sintetica.

**BAGHINO.** Potremmo anche avere bisogno di un'ora e mezzo come il relatore, che pure è stato sintetico.

**PRESIDENTE.** Per quanto riguarda la questione dell'aula dei gruppi abbiamo avanzato formale richiesta, che però non ha potuto essere accolta per un precedente impegno parlamentare.

D'altro canto la pubblicità della seduta è garantita dal collegamento televisivo con la sala stampa, nonché dal resoconto che ne farà questa sera la televisione nella rubrica *Oggi al Parlamento*. Inoltre domani si svolgerà un dibattito televisivo tra esperti proprio su questo tema.

**FORMICA, Ministro dei trasporti.** Desidero dire che il Governo ha seguito direttamente i lavori del Comitato ristretto, che ha partecipato alla elaborazione del testo, e che quindi — allo stato attuale — esso si identifica con la relazione svolta dal relatore. Per il momento non mi pare vi sia niente altro da aggiungere, se non che mi riservo di intervenire anche prima della replica, se la cosa sarà resa necessaria da domande specifiche rivolte direttamente al Governo, e per facilitare la conclusione del dibattito.

**BOCCHI.** Le preoccupazioni espresse dal collega Baghino sono in larga parte condivisibili, però mi sembra che proprio per l'importanza che il provvedimento in esame riveste, e per il fatto che ci troviamo a discutere di esso in quest'ultimo scorcio del 1980, occorra concludere con una certa rapidità, perché altrimenti corriamo il serio rischio di non rispettare quell'urgenza che le circostanze richiedono. Inoltre credo che il Governo potrà intervenire in qualsiasi momento si ritengano necessarie specificazioni e delucidazioni sull'argomento.

Comprendo le esigenze che sono state qui espresse relativamente alla pubblicità di questo nostro dibattito. Credo, per altro, che il presidente debba fare tutto il possibile perché siano obiettivamente aggiornati e documentati gli organi d'informazione della pubblica opinione in merito all'*iter* che il provvedimento in esame seguirà. Al di là di ogni possibile nominalismo che tale informazione andrà assumendo, noi riteniamo che debbano essere al massimo rispettati gli impegni assunti non solo su richiesta di un gruppo, ma anche della generalità dei membri della Commissione che hanno partecipato alla elaborazione del testo in discussione.

Il gruppo comunista propone, pertanto, che il dibattito continui senza affanni o strozzature che ne limitino il respiro. Per tale ragione invitiamo l'onorevole Baghino a ritirare la richiesta di sospensiva ed a non volerla sottoporre ad un inutile voto che farebbe iniziare la discussione in modo non propizio, a fronte di un dibattito svoltosi in sede di Comitato ristretto, con il contributo e la partecipazione di tutti i gruppi, in modo molto sereno, anche se articolato, differenziato, ricco di contributi. È necessario evitare ritardi che, per alcuni aspetti, sono stati anche voluti, ma che non possiamo condividere né avallare.

**BERNARDI GUIDO.** Ho voluto aspettare ad esprimere il mio parere in merito alla proposta di rinvio per rendermi conto della posizione che il gruppo comunista avrebbe assunto. Ora, non per fare

l'alleato del più forte rispetto al più debole, vorrei sottolineare che il contenuto della relazione del collega Federico, a ben guardare, non contiene elementi di novità rispetto a quanto era stato discusso in sede di Comitato ristretto. Dico questo senza nulla voler togliere sia all'articolazione della relazione, sia alla sua complessità.

Mi sembra, insomma, che ci troviamo ancora una volta a dover scegliere il minore tra i mali di varia natura che abbiamo di fronte: se, infatti, i lavori della Commissione potessero svolgersi con cadenza programmata e senza pericolo di intralci, è evidente che mezza giornata di rinvio non arrecherebbe alcun danno. Purtroppo, però, così non è: lavoriamo sempre in modo molto precario con l'incombente dei lavori dell'aula e la conseguente minaccia di sconvocazione. La necessità per noi di far presto, per altro, è dettata non tanto dall'esigenza di intervenire, per il comparto di nostra competenza, nelle zone terremotate, dove, a quanto so, i danni alle strutture ferroviarie non sono stati rilevanti, quanto da un problema di spesa che si dequalifica ogni giorno di più per l'erosione della moneta che rende sempre più inattuabili i programmi.

Vorrei, pertanto, pregare anch'io l'onorevole Baghino di ritirare la sua proposta di rinvio aderendo all'esigenza di dar seguito fin da ora alla discussione; a tale proposito, vorrei rivolgere a me stesso prima ancora che ai colleghi l'invito a non rifare, nel corso dei loro interventi, la storia dei trasporti dall'unità d'Italia ad oggi, cercando, invece, di attenersi alla tematica oggetto del disegno di legge per accelerarne al massimo i tempi d'approvazione, cosa, questa, alla quale tutti noi annettiamo la massima importanza.

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, insiste nella sua proposta di rinvio della discussione del disegno di legge in esame?

**BAGHINO.** Vorrei innanzitutto precisare che avevo chiesto un rinvio della discussione al pomeriggio senza sapere che ci sarebbero state votazioni in aula. In

quest'ottica, perciò, la mia proposta poteva ridursi ad un rinvio soltanto di un'ora e mezzo. In secondo luogo, rilevo come la relazione dell'onorevole Federico contenga delle novità rispetto al testo elaborato dal Comitato ristretto. Non è chiaro, ad esempio, se l'indagine conoscitiva debba essere svolta dopo aver approvato il provvedimento in esame, con la conseguenza che potremmo trovarci di fronte a situazioni diverse da quelle contenute nel testo del provvedimento. In terzo luogo, sarebbe opportuno comprendere per quale motivo sia stato portato a 3.500 miliardi lo stanziamento per il materiale rotabile: ciò potrebbe dipendere, infatti, da un adeguamento al tasso di inflazione, ma noi ci auguriamo che sia dovuto ad una estensione del finanziamento per l'ammodernamento del medesimo materiale.

Potrei continuare così; voglio solo ricordare, per inciso, che avevo chiesto all'onorevole Federico la sua relazione, per poterla leggere semmai mentre qualche altro collega interveniva, ma il relatore mi ha risposto di non averla. Per il buon andamento dei lavori ritiro la mia proposta, pregando il presidente di farsi carico presso gli uffici di predisporre, nel più breve tempo possibile, la bozza per lo meno della relazione. Desidero riconfermare inoltre - dato che gli onorevoli Bocchi e Bernardi, che avevano chiesto che ritirassi la mia proposta, erano evidentemente allarmati che potesse costituire un elemento ritardatore dell'approvazione del provvedimento - la disponibilità del mio gruppo alla votazione del disegno di legge prima delle feste natalizie.

**FEDERICO, Relatore.** Desidero precisare all'onorevole Baghino cui ho detto di non avere la relazione, che non l'ho in forma leggibile e sarei quindi grato anch'io agli uffici se la potessero predisporre al più presto in forma corretta.

Per quanto riguarda il problema più sostanziale della richiesta dell'indagine conoscitiva, preciso che io stesso l'ho inoltrata alla presidenza il 9 novembre, nelle more della crisi di Governo, chiarendo

però che essa non aveva alcuna connessione con i tempi di approvazione di questo disegno di legge. La ritengo però indispensabile per il prossimo futuro, al momento in cui la Commissione dovrà dare i pareri nelle varie fasi del programma, per una approfondita conoscenza di tutti i problemi nel settore ferroviario.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il relatore della sua precisazione. La sua lettera è stata sottoposta all'ufficio di presidenza che ha giudicato la cosa non immediatamente definibile, ma da attuare in un prosieguo di tempo. Per quanto riguarda il resoconto stenografico della seduta, interesserò in tal senso gli uffici.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**CASALINO.** Mi rallegro che l'onorevole Baghino abbia ritirato la sua proposta, perché rinviare ulteriormente la discussione su questo disegno di legge sarebbe senz'altro stato un fatto negativo. Debbo rilevare che il provvedimento in esame è stato presentato circa 9 mesi fa e io mi domando quando potremo licenziarlo in modo che anche l'altro ramo del Parlamento possa definitivamente approvarlo. La presenza del ministro, del sottosegretario e di tutti i commissari dimostrano l'importanza che il disegno di legge riveste.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MORAZZONI**

**CASALINO.** Come parlamentari viaggiamo molto spesso e a volte ci troviamo imbarazzati a qualificarci come componenti della Commissione trasporti, tanti e tali sono i disagi che incontrano i cittadini che viaggiano che non fanno che lamentarsi dello stato precario e arretrato delle ferrovie nazionali. L'onorevole Federico, a conclusione della sua relazione, ha auspicato che non vi sia con questo provvedimento un ribaltamento della tendenza manifestatasi in Italia per 35 anni, che ha privilegiato il trasporto su gomma

rispetto a quello su rotaia. Noi che abbiamo partecipato con attenzione alla Conferenza nazionale dei trasporti e abbiamo avuto la documentazione del costo per il cittadino per ogni tipo di trasporto, questo auspicio non possiamo accettarlo e crediamo invece che sia veramente ora di colmare il ritardo del trasporto su rotaia rispetto agli altri tipi di trasporto. Si parla tanto della necessità di armonizzare il trasporto ferroviario nazionale con quello degli altri paesi della CEE. Sarei facile profeta se affermassi che l'Azienda delle ferrovie dello Stato non potrà assolutamente non solo per il 1985, ma neppure per il 1990 tentare di competere con quanto di originale e di avveniristico hanno fatto Francia, Inghilterra e Giappone in cui le velocità su rotaia superano abbondantemente i 200 chilometri orari, mentre in Italia per andare, ad esempio, da Lecce a Roma si impiegano con il rapido otto ore e mezzo e con il direttissimo dodici ore. Il fatto è che arriviamo sempre in ritardo rispetto alle esigenze dei trasporti e la situazione oggettiva precede le misure e i numerosi provvedimenti che vengono presi perché in questi ultimi anni, malgrado le buone intenzioni, non abbiamo visto neppure quelle somme che erano state stanziare per cercare di evitare l'arretramento delle nostre ferrovie rispetto a quelle degli altri paesi. Ogni anno siamo in presenza di una consistente mole di residui passivi, per cui ritengo sia una pura velleità stanziare circa 13 mila miliardi per il materiale rotabile e fisso se prima non costituiamo una azienda snella, moderna, capace appunto di poter spendere. Mi domando che cosa dobbiamo fare, visto che il cattivo trasporto delle persone e delle cose nuoce allo stesso sforzo che si sta compiendo in Italia per combattere la crisi ed esaltare le potenzialità positive che pure esistono.

Ascoltavo prima il collega piemontese lamentare il cattivo collegamento ferroviario del Piemonte con la Francia, ma figuriamoci allora cosa dobbiamo dire noi meridionali sul funzionamento delle ferrovie nel sud! Come si può pensare allo

sviluppo del Mezzogiorno, se non lo si dota di una rete di trasporti moderna ed efficace? Quando i nostri emigrati tornano in patria con una certa esperienza imprenditoriale e si mettono a lavorare di buona lena, ottenendo anche positivi risultati nel campo delle primizie, si trovano poi dinanzi alla insormontabile difficoltà di distribuire con rapidità i loro prodotti, difficoltà che se non viene superata vanifica tutta la loro fatica.

Per di più, a causa dell'inflazione galoppante, se noi oggi approvassimo il piano integrativo così com'è stato a suo tempo predisposto, ci troveremmo di fronte a somme esigue, non più rispondenti alle nuove esigenze. Ciò è dimostrato dal fatto che, anche con il varo del provvedimento in esame, alla fine del 1985 la dorsale adriatica dovrà essere ancora completata, per un tratto di circa 100 chilometri, con il doppio binario e con l'elettrificazione, eppure sappiamo benissimo quale importanza riveste questo percorso anche dal punto di vista dell'afflusso turistico; pertanto, se davvero si vogliono fatti e non parole per il Mezzogiorno, questa è un'opera da realizzare assolutamente.

A proposito della Bari-Taranto, per esempio, fummo facili profeti quando dicemmo che esigenza prioritaria era quella di rettificare l'ansa di Castellaneta, completando ed elettrificando il doppio binario, ma allora non lo si volle fare. Ci sarebbe quasi da augurarsi la visita di qualche personalità, non dico nemmeno politica, ma spirituale; infatti quando anni fa venne il Papa a Lecce, finalmente vedemmo fare qualcosa alla stazione, qualche aggiustamento. Questa volta, invece, il Papa non è passato per Lecce, ha fatto il viaggio in aereo, e tutto è rimasto come prima, dimenticato.

Per quanto riguarda la stazione di testa di Bari, non possiamo più permettere che i cittadini che devono viaggiare a sud di Bari siano tiranneggiati e costretti a perdere ore di tempo, soltanto perché non si vuole prendere una decisione che avrebbe dovuto essere ormai presa da anni. Da situazioni come que-

sta sta ora prendendo il via una nuova realtà: i lavoratori premono e vincono, realizzano, talvolta prescindendo dalle autorità centrali, e se noi non daremo loro ascolto alla fine non so cosa potrà succedere nell'Italia meridionale.

Non è più accettabile che ad ogni vigilia elettorale si rispolveri la questione del ponte ferroviario sullo stretto di Messina; dopo le elezioni non se ne parla più, eppure tutti siamo a conoscenza dei terribili intasamenti che periodicamente si verificano sia dalla parte di Reggio Calabria che da quella di Messina.

Non possiamo infine sottovalutare la possibilità che, con l'ingresso nella Comunità della Grecia, della Spagna e del Portogallo, l'epicentro della CEE si sposti da Bruxelles a Roma; ancora di più, in tale eventualità, tutti questi problemi devono trovare una rapida soluzione. Noi che abbiamo una certa esperienza di «grattacielo nel deserto» non possiamo ignorare i problemi che si pongono al siderurgico di Taranto ed alla Montedison di Brindisi relativamente alla spedizione dei materiali, spedizione che non può essere effettuata né attraverso il porto di Gallipoli, che non è attrezzato, né attraverso la ferrovia che dispone di un solo binario e non è ancora elettrificata, per cui i pochi spostamenti possono essere effettuati soltanto in alcune ore notturne. Per supplire a tale carenza del trasporto su rotaia, è necessario ricorrere a quello su gomma che dà garanzie di maggiore rapidità.

Ritengo che noi deputati meridionali dobbiamo assumerci il compito, anche attraverso il provvedimento che stiamo esaminando, di incentivare le attività verso le quali il sud, per il clima mite di cui gode anche nella stagione invernale, rispetto al resto dell'Europa, è naturalmente portato. Basti pensare alla coltivazione di primizie e di fiori che in questo periodo è possibile solo nel Mezzogiorno. Se, pertanto, si potesse, attraverso un sistema efficiente di trasporti, raggiungere entro 36, al massimo 48 ore, il centro ed il nord dell'Europa, l'economia agricola del meridione ne sarebbe sensibil-

mente avvantaggiata e non ci sarebbe bisogno di procedere ad un'industrializzazione tanto avulsa della realtà del Mezzogiorno.

In relazione a quanto è emerso nel corso dell'esame di questo provvedimento nella passata legislatura e tenuto anche conto della prossima riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di cui la nostra Commissione dovrà quanto prima occuparsi, ritengo opportuno che le opere che l'Azienda medesima non riuscirà a compiere autonomamente siano affidate ad altri; è completamente inutile, infatti, stanziare 13.000 miliardi per poi tenerli depositati nelle banche; è necessario, invece, spenderli al più presto per non farli erodere dall'inflazione. Mi si potrebbe opporre che la nostra è una Commissione a carattere prevalentemente tecnico, ma ciò non significa che essa non debba contribuire, per le materie di propria competenza, ad invertire una linea di tendenza che da troppi anni viene seguita. Ritengo che potremo tutti cooperare per modificare adeguatamente questo disegno di legge ed approvarlo nel più breve tempo possibile, dopo di che potremo anche affrontare il problema della riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che permetterà di gestire una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Per conseguire tale scopo, però, è necessario che i rappresentanti della maggioranza e del Governo ascoltino con attenzione le questioni che andremo ponendo animati non da spirito di parte, ma dalla volontà di contribuire ad evitare che l'Italia precipiti in un baratro dal quale sarà difficile risollevarsi. Per fare ciò è indispensabile recuperare quanto di positivo è stato fatto e quindi gettare le fondamenta perché l'Italia possa trovare la sua giusta collocazione nell'economia europea ed anche in quella mediterranea, tenuto conto del ruolo sempre più emergente dei paesi in via di sviluppo.

GRADI. Ci avviamo ad approvare un disegno di legge al quale il gruppo comunista annette particolare importanza essendo forse il primo che si innesta sul

grande problema del trasporto, in particolare di quello su rotaia. All'elaborazione del provvedimento in oggetto anche noi, senza peccare di modestia, abbiamo dato nel corso di questi anni un rilevante contributo insieme con gli altri gruppi e con lo stesso ministro, nonché con le organizzazioni sindacali. È questa una delle motivazioni che ci inducono a voler rapidamente approvare il disegno di legge in esame.

Un altro motivo che ci spinge a favorire l'iter di un provvedimento di questa natura e dimensione deriva dal fatto che esso finalmente inizia — ma inizia soltanto — ad affrontare seriamente le difficoltà che il sistema ferroviario italiano ha maturato nel corso di tanti anni. Tali difficoltà sono di pubblico dominio: si tratta di ferrovie che non solo non sono competitive nell'ambito comunitario, ma risentono anche di notevoli tensioni sociali per l'incapacità che hanno dimostrato nel provvedere in modo adeguato a rispondere alla domanda del trasporto merci in particolare.

Il relatore, onorevole Federico, ha rilevato come il provvedimento in esame si innesti sulla problematica contenuta nella risoluzione approvata da questa Commissione nel 1978.

È necessario, anche attraverso questo progetto di legge, dar seguito alle conseguenze del terremoto che ancora una volta ha evidenziato la carenze dei collegamenti delle persone e delle merci in un'area del nostro paese per la quale è tuttora difficile intravedere punti di riferimento. Ciascuno di noi è conscio della importanza che un adeguato sistema di collegamenti riveste specie in una zona che ancora deve avviarsi ad un concreto sviluppo economico.

È ben vero che l'approvazione di questo provvedimento, pur importantissimo, non risolve di per sé i gravi problemi del trasporto in generale e di quello ferroviario in particolare. Inoltre, parlare di tali problemi solo in forma generica rischia di fuorviarci dall'oggetto precipuo della nostra discussione, oggetto che, per altro, richiede inevitabilmente continue ri-

flessioni e continui rinnovi di assunzione di impegni da parte del Governo.

Al primo articolo del disegno di legge, infatti, si richiama l'attenzione sul fatto che si predispone questo programma integrativo in attesa di un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, da definirsi nell'ambito dell'impegno per il piano generale dei trasporti. Credo sia opportuno sottolineare che questo provvedimento acquista una particolare importanza solo se da parte del Governo c'è la volontà di realizzare speditamente tale piano, nel cui ambito dovranno essere inseriti lo sviluppo e la razionalizzazione della rete ferroviaria. Di fatto il piano integrativo in esame pone l'accento su alcuni elementi importanti e giusti: l'arricchimento del materiale rotabile, una maggiore snellezza nelle procedure di spesa da parte dell'Azienda, l'ammodernamento e il potenziamento tecnologico dei centri già esistenti. Su questi punti certamente siamo d'accordo, purché il problema della razionalizzazione e dell'utilizzo del territorio nazionale non sia affrontato astrattamente, ma mediante delle scelte tecnico-operative che risultano particolarmente urgenti in questo settore. Credo perciò che il piano di sviluppo della rete ferroviaria sia essenziale complemento di questo piano integrativo. Purtroppo, anche per le ataviche carenze nella direzione politica del nostro paese, ci troviamo ancora a discutere sulle ipotesi di utilizzo del territorio, in connessione con un suo diverso e possibile sviluppo economico, sia nel meridione che nel settentrione, e a non sapere in che modo modificare e sviluppare una Azienda e una rete ferroviaria quale quella che abbiamo ereditato nel corso di decenni, se non abbiamo di fronte un qualsiasi piano di sviluppo. Mi rendo conto dei limiti che l'Azienda ferroviaria, il ministro, e tutti coloro che dirigono questo settore hanno nel porre mano al problema del rifacimento o dell'adeguamento della nostra rete ferroviaria. Tocchiamo ora con mano i ritardi storici per quanto riguarda i progetti di sviluppo economico nel nostro paese. Tuttavia, se metodologica-

mente questo piano integrativo è stato assunto come punto di avvio per costruire un sistema diverso, non possiamo che essere favorevoli, pur ribadendo, eventualmente con un ordine del giorno, che il piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria non costituisca solo una promessa da attuare in un vago tempo futuro, ma un impegno di carattere ravvicinato da parte del Governo.

Diventa a questo punto complementare all'oggetto che stiamo discutendo il problema riguardante una diversa impostazione del trasporto ferroviario e dei collegamenti tra nord e sud e tra il nostro paese e l'Europa centrale e centro-orientale. Abbiamo in Italia alcuni centri che non possono dare più una risposta risolutiva per uno sviluppo più rapido del trasporto merci e passeggeri, quali ad esempio quelli di Milano e Bologna che non permettono più rapidi collegamenti e un soddisfacente rapporto tra meridione e settentrione. È pertanto necessario la valorizzazione della rete alternativa, come è stato anche richiamato nella relazione, e, ad esempio, diventa un fatto politico immediato il potenziamento del collegamento tra la costiera adriatica e quella tirrenica, e verso il Brennero e l'Europa centrale e centro-orientale. Credo sia giusta la scelta che l'Azienda ferroviaria e il ministro hanno fatto nel tentare di potenziare e razionalizzare l'apparato esistente. Tuttavia credo che occorra mettere in guardia la Commissione e il Governo sul fatto che, continuando a rispondere a tutto il carico delle richieste che vengono dai centri trazionali, non si fa altro che perpetuare una logica diabolica che impedisce di rivedere l'utilizzo del territorio in forma alternativa. Sul piano tecnico-operativo capisco che quando vi sono elementi di congestione particolari si deve in qualche modo provvedere. Ma guai se subissimo solo questa logica, perché ciò si ripercuoterebbe sulla necessità di far decollare, invece, poli diversi. Il collegamento all'interno del paese e con l'Europa comunitaria diventano il problema non di un futuro lontano, ma un problema già attuale per adeguare e

potenziare anche il nostro sviluppo economico, sulla base della capacità che abbiamo di impostare in termini diversi il trasporto ferroviario merci e passeggeri. Richiamo quindi l'attenzione del ministro e dei membri di questa Commissione sul fatto che il provvedimento in esame lo riconosciamo importante solo a condizione che vi sia, conseguentemente alla sua approvazione, l'impegno ad attuare rapidamente il piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale. In questo contesto riteniamo indispensabile attuare il completamento e la valorizzazione di certi itinerari, come quello della Pontremolese che incide positivamente nei collegamenti nord-sud e tra le sponde adriatica e tirrenica. A questo riguardo concordo con il relatore sul riconoscimento degli investimenti già esistenti, sul tratto, ad esempio, Lamezia-Fornovo-Parma. Ma occorre evitare di porre ancora insistenza su opere non giustificabili, come la bonifica del tratto delle gallerie, e su investimenti di carattere faraonico che non si giustificano neanche a livello tecnico. Vi è il problema di potenziare le linee alternative nell'area padana, al di sotto dei centri particolarmente congestionati di Milano, che nelle condizioni in cui è non ha prospettive, e di Bologna.

Concludendo, credo che questo provvedimento per la sua consistenza e il suo nuovo carattere di impegno politico, cioè di programmazione concentrata e controllata nel corso di pochi anni, possa segnare l'inizio dell'affermazione di una volontà politica generale volta non tanto a garantire alle ferrovie dello Stato una rivincita rispetto al trasporto privato e su gomma, ma a consegnare a questa Azienda di 220 mila dipendenti, con una rete di 16 mila chilometri, il ruolo sociale che le spetta, per metterla in grado di contribuire fondamentalmente e seriamente alla libertà di circolazione delle merci e dei passeggeri e soprattutto per costituire la base di un serio sviluppo economico nel meridione e nell'Italia in generale che, senza un adeguamento della rete ferroviaria, non sarà possibile far decollare.

POTI. Nell'esprimere il giudizio favorevole del gruppo socialista sul disegno di legge in esame, desidero rivolgere un ringraziamento al relatore Federico e manifestare il mio apprezzamento al Governo ed al ministro dei trasporti per l'impulso che è stato posto all'attuazione di questo processo riformatore e di rinnovamento di tutto il settore dei trasporti, ed in particolare di quello ferroviario, che poggia su due pilastri fondamentali: il presente provvedimento, cioè il piano integrativo di intervento di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, e la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, destinataria dei principi che sono alla base di questo vasto programma e del nuovo ruolo delle ferrovie italiane negli anni '80.

In questi ultimi anni, infatti, gli avvenimenti economici e sociali hanno profondamente modificato le prospettive del trasporto ferroviario. V'è stato un notevole aumento dei costi dei prodotti petroliferi, che continuerà molto probabilmente anche nei prossimi anni; permane l'incertezza negli approvvigionamenti di benzina e di gasolio per autotrazione. Si tratta di fattori rilevanti con i quali il nostro sistema dei trasporti deve fare i conti.

È stato più volte rilevato che mediamente una unità di traffico per ferrovia richiede da un mezzo a un terzo della energia che sarebbe necessaria per eseguire lo stesso trasporto su strada. È significativo il fatto, a riprova di ciò, che nel bilancio delle aziende ferroviarie le spese per carburante ed energia incidono per meno del 5 per cento. Se si aggiunge il fatto che il trasporto su rotaia impegna largamente la trazione elettrica, risulta che esso è meno direttamente interessato dalla disponibilità di prodotti petroliferi.

In Italia tuttavia, nel corso degli ultimi anni, ed in particolare nel 1979 e nel 1980, il settore dei trasporti è stato il solo, fra tutti i principali consumatori di energia, ad incrementare il suo fabbisogno in maniera sensibile, e questo conferma l'estrema rigidità del sistema e la

attuale incapacità delle ferrovie italiane di fronteggiare gli incrementi di domanda, soprattutto nel settore merci.

Sono note le cause di questa situazione e della scarsa attenzione che è stata rivolta al nostro sistema ferroviario sia in termini di risorse investite che di impegno sugli aspetti organizzativi e gestionali. Occorre ora invertire la tendenza, e questo provvedimento individua le prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario e ne prevede gli interventi. È risultato necessario in primo luogo l'aumento di potenzialità nel campo delle merci. La ferrovia, infatti, copre in Italia circa il 16 per cento di detto trasporto, contro il trenta-trentacinque per cento degli altri paesi dell'Europa occidentale.

Questa differenza è preoccupante, anche se la si può spiegare con ragioni economiche e geografiche, ma ancora più preoccupante è l'incapacità delle ferrovie di fronteggiare incrementi di traffico anche modesti, senza che si determinino pesanti situazioni di intasature e di ritardi nelle consegne.

Con tutto ciò l'incremento c'è stato: si è passati da 15,2 tonnellate-chilometro, per complessivi 44,4 milioni di tonnellate caricate nel 1975, a 17,8 tonnellate-chilometro per complessivi 58,2 milioni di tonnellate caricate nel 1979; tale aumento sarebbe più consistente se fosse stato possibile rispondere in modo adeguato alla richiesta di mercato in continua espansione.

Sul piano tecnico si dà, attraverso la intermodalità, una risposta positiva alla esigenza di un aspetto più razionale dei trasporti, e si associa la flessibilità e versatilità del trasporto stradale alla capacità delle ferrovie di effettuare, a basso costo, trasporti di massa su distanze medie e lunghe.

Tale strumento, anche se di fondamentale importanza, non è sufficiente da solo a risolvere le presenti difficoltà; pertanto sono necessari provvedimenti atti ad aumentare la potenzialità delle ferrovie nel settore merci, di ordine organizzativo ed infrastrutturale.

Bisogna in definitiva considerare che il traffico delle merci, anche se non dà luogo a proteste accese, come accade con i viaggiatori, riveste un ruolo di primissimo piano per l'economia nazionale, sia per le relazioni interne, che per quelle internazionali. Circa il 40 per cento del traffico delle ferrovie dello Stato, fra porti e transiti di confine, è costituito da merci provenienti o destinate all'estero.

I vincoli alla circolazione delle merci sono numerosi: l'insufficienza degli scali, la congestione di alcune linee o di tratti di linee, la scarsità dei mezzi di trazione e quella del personale. Lo stesso discorso del congestionamento di alcune linee e di particolari nodi vale anche per il trasporto passeggeri: si pensi che bastano sei ore di viaggio per compiere il tragitto Roma-Milano, mentre ne occorrono nove da Roma a Lecce per una identica percorrenza.

Come deputato pugliese sento anche di dover ricordare in questa sede l'esigenza improcrastinabile del raddoppio della dorsale Adriatica, di cui restano ormai da completare soltanto pochi chilometri.

È incredibile, poi, come alcuni imperdonabili ritardi avvengano per colpa degli stessi comuni interessati: sullo scalo merci del casertano, per esempio, indispensabile per il Mezzogiorno, i comuni non hanno ancora trovato un accordo, come se si trattasse di localizzare una centrale nucleare. È pertanto necessario pensare alla possibilità di interventi alternativi da parte dello Stato, particolarmente quando si tratta di infrastrutture di notevole importanza. Quindi, il problema del trasporto merci è di vitale importanza per l'economia nazionale, in particolare per quella del Mezzogiorno. È stato qui citato il caso delle primizie, ma è indubbio che tutta la produzione agricola del meridione riceverebbe un enorme beneficio se riuscissimo a porre il nostro trasporto merci su ferrovia alla pari con quelli degli altri paesi europei. In tale quadro, debbono essere considerati prioritari il raddoppio di alcuni binari, la ricerca di percorsi alternativi, la definitiva organizzazione dei più importanti scali e

delle infrastrutture indispensabili per il settore merci.

Un altro aspetto importante che con questo disegno di legge si è inteso affrontare è quello della risoluzione riguardante i pendolari. Si tratta di un settore del trasporto da espandere, nel quale si registra una domanda pesante: certo, altri paesi hanno risolto questi problemi su scala regionale anche attraverso linee alternative. Parlo indubbiamente di paesi più ricchi di capitali, ma anche più lungimiranti. L'Italia per parte sua, deve attrezzarsi in modo che il problema del trasporto dei viaggiatori pendolari sia risolto nel quadro di un riequilibrio generale tra il trasporto su rotaia e quello su gomma.

Le prospettive più interessanti sono, però, per i viaggiatori di lungo percorso. In questo campo si registra un incremento continuo specie in rapporto alla nuova domanda di mobilità, ma, se lo rapportiamo a quello che è già avvenuto in altri paesi del mondo occidentale, dobbiamo riscontrare che siamo notevolmente in ritardo. Riteniamo, pertanto, positivo il fatto che ci sia stato anche nel piano integrativo un incremento delle infrastrutture che ci consentirà di creare le condizioni per un'agevole soluzione di tale problema. Secondo studi effettuati, si sa che il limite di gradimento dei viaggiatori è di giorno di 4-5 ore alla velocità di 180-200 chilometri l'ora - non penso nemmeno a velocità, che già vengono raggiunte in altri paesi, di 250-300 chilometri l'ora e che in Italia possono sembrare fantascienza - e di 10 ore di notte alla velocità di 100-120 chilometri l'ora, talvolta di 50-60 chilometri l'ora al sud. Anche per questo noi deputati dell'Italia meridionale chiediamo che nella realizzazione del piano integrativo, si ponga mente alla necessità di un riequilibrio territoriale.

Dal punto di vista delle strutture ferroviarie, il danno arrecato dal terremoto che ha sconvolto il Mezzogiorno non ha causato guasti rilevanti; è necessario, però, a nostro avviso, che per rimediare ai danni del sisma non si faccia ricorso solo ai fondi previsti nel piano integrativo, ma

si stanziino ulteriori somme. Auspichiamo, per altro, che la ricostruzione delle zone terremotate avvenga in modo più razionale di quanto non sia stato fatto in passato. Certo, è necessario potenziare le strutture di quelle zone e realizzare il raddoppio della linea Caserta-Foggia, che costituisce senza dubbio una delle strozzature dell'Italia meridionale, ma è indispensabile, nell'opera di ricostruzione di quei paesi, cercare di utilizzare al meglio le infrastrutture ferroviarie che si andranno a ricostruire. In tale quadro, la ricostruzione dei paesi non dovrebbe più avvenire nelle zone di montagna, ma a fondo valle, per fare in modo che questi investimenti siano occasione di sviluppo per le zone terremotate.

Noi chiediamo che sia rispettata la percentuale sia di commesse, sia di lavoro, sia di investimenti per l'Italia meridionale al fine di rompere l'isolamento per lo sviluppo dell'agricoltura e per l'incremento del turismo che indubbiamente può rappresentare una delle prospettive dello sviluppo del Mezzogiorno. Negli anni scorsi si è registrata una diminuzione delle presenze forse causata dall'aumento del costo della benzina; i villeggianti abituati a fare le proprie vacanze nel Mezzogiorno hanno preferito rinunciarvi in quanto il costo dello spostamento in auto era divenuto non conveniente, né le ferrovie riuscivano a supplire con servizi adeguati. Tutto ciò ha indubbiamente costituito un elemento disincentivante e scoraggiante della presenza dei turisti nell'Italia meridionale. Pertanto, il potenziamento delle linee ferroviarie, oltre ad incentivare le attività economiche del Mezzogiorno, ne intensificherà certamente la propensione turistica.

Quindi riteniamo che sia giusto che le previsioni di programma siano riesaminate da questa Commissione proprio nello spirito del comma aggiuntivo proposto dal relatore, in modo che si sia messi nelle condizioni di controllare come gli investimenti vengano effettuati non solo dal punto di vista dell'indirizzo che vogliamo imprimere, nel senso di riequilibrare l'importanza del trasporto su gom-

ma rispetto a quello su rotaia, ma anche dal punto di vista del riequilibrio territoriale tra le varie zone del paese, tra il continente e le isole, per le quali è prioritaria l'esigenza del raddoppio dei binari e dell'elettrificazione di alcune linee. Analoghe esigenze debbono essere sottolineate — mi riferisco, in particolare, a quella del raddoppio — per lo sviluppo delle dorsali tra centro-nord e sud del paese, in quanto una strozzatura di solo cinquanta chilometri riesce a vanificare grossi investimenti.

Una considerazione va fatta anche in merito all'indotto che sicuramente gli investimenti previsti dal provvedimento in discussione creeranno, in particolare per quel che concerne l'industria delle costruzioni, quella siderurgica, quella meccanica, quella elettrica e quella delle telecomunicazioni. Ebbene, ci auguriamo che questa occasione non vada sprecata, specie nell'intento di dare una risposta positiva all'annosa richiesta di occupazione che viene dal Mezzogiorno.

In merito al problema della tempestività con la quale è necessario dare applicazione al piano, è stato qui fatto cenno al pericolo che, a causa dell'inflazione, gli stanziamenti previsti possano notevolmente assottigliarsi con il passare del tempo. A tale proposito, ritengo che sia stato quanto mai opportuno prevedere che, nella fase di attuazione del piano, si adotti un sensibile snellimento delle procedure. Il problema dell'affidamento dei lavori attraverso le gare oppure a trattativa privata è un problema di ordine legislativo, ma anche operativo. Noi vediamo di buon occhio il fatto che si possa derogare da quanto previsto dall'articolo 4 sulla contabilità generale dello Stato e che si possa ricorrere alla trattativa privata, perché la gara tra ditte, anche se sul piano formale può dare adito a soddisfacenti condizioni di regolarità, può procurare altri inconvenienti, nel senso che ditte apparentemente concorrenti tra loro possono mettersi d'accordo a danno dell'amministrazione interessata e può accadere che la gara sia vinta da una ditta che si rivela incapace di gestire

i lavori creando, per di più, contenziosi che durano anni.

Per altro, la trattativa privata può dare adito a sospetti; però, se viene data all'amministrazione la possibilità di individuare le ditte idonee sul piano tecnico ed anche delle garanzie finanziarie e della serietà, alla fine l'amministrazione può riservarsi anche la facoltà di affidare o meno i lavori e quindi di concludere o meno la trattativa privata, mentre quando si fanno delle gare anche ditte non idonee possono aggiudicarsi quel lavoro e certe insolvenze si ripercuotono negativamente su tutta l'attuazione del programma. Attraverso un controllo sulla congruità dell'offerta, l'amministrazione ferroviaria può dare un giudizio definitivo sulla validità della trattativa. La possibilità di derogare alle norme della contabilità generale dello Stato, prevista nel disegno di legge, ci consentirà, nella fase operativa, di realizzare rapidamente opere che sono ormai improcrastinabili. Un ritardo nella loro attuazione non soltanto diminuirà la possibilità della loro piena realizzazione, per l'inflazione o altre cause che possono verificarsi nei prossimi anni, ma non consentirà all'amministrazione ferroviaria di recuperare il divario esistente rispetto agli altri tipi di trasporto. Teniamo anche conto del fatto che in altri paesi dell'occidente molte aziende rapportabili alla nostra ricorrono spesso a queste forme di affidamento di lavoro, che sono più tempestive e rapide.

Per quanto riguarda poi i controlli da effettuare sull'Azienda, che auspichiamo possa essere riformata nello spirito con cui questa Commissione ha cominciato ad esaminare questo disegno di legge, riteniamo che essi non debbano essere fatti sulle singole disposizioni normative (vi sono provvedimenti del 1976 ancora all'esame della Corte dei conti), perché ciò può costituire un elemento paralizzante nella fase di attuazione del programma, ma sull'attuazione globale dello stesso, così come avviene per l'ENEL. Riassumendo quindi, credo che siano necessari uno snellimento di procedure, la tempestività, la trasparenza e correttezza del-

l'amministrazione e soprattutto il superamento di quelle che sono le strozzature burocratiche per attuare rapidamente, anche nella fase che va dall'attuale situazione a quella dell'Azienda riformata, il piano integrativo.

Il gruppo socialista, nell'intervenire nel dibattito generale su questo disegno di legge, si dichiara soddisfatto per il lavoro svolto e per il contributo che tutti i gruppi hanno dato per la rapida definizione del provvedimento. Auspichiamo che anche al Senato ciò possa avvenire e che quindi per il prossimo 1981 il piano sia operante. I ritardi, specie nell'Italia meridionale e nelle isole, sono ormai storici e, come parlamentare meridionale, desidero dare un contributo particolare perché finalmente nel prossimo quinquennio si possa risolvere questo annoso problema. Con un corretto rapporto tra tariffe e servizio reso, il traffico viaggiatori a lungo percorso, se ben organizzato, può raggiungere un equilibrio tra costi e ricavi. Se consideriamo che certe forme funzionali di rigidità, lo stesso costo del biglietto, non incidono sulla frequenza e sul numero dei viaggiatori, il potenziamento complessivo del trasporto e l'integrazione tra i vari modi di trasporto potranno rendere questa nuova organizzazione, anche sul piano gestionale, più economica, sana e corretta. Vi potranno quindi essere un equilibrio tra costi e ricavi e anche utili di gestione che potranno servire a sovvenzionare altri settori irrimediabilmente deficitari, come quello dei trasporti pendolari o altri che è difficile equilibrare.

Per concludere, le prospettive degli anni 1980 danno al trasporto pubblico, e a quello ferroviario in particolare, ampie possibilità e compiti impegnativi. Il conseguimento di risultati positivi richiede impegno notevole, sia sul piano finanziario che organizzativo, giustificato dal fatto che si tratta non di un obiettivo settoriale, ma di una condizione necessaria per l'ordinato sviluppo di tutta la nostra economia. Queste esigenze sono tutte presenti e soddisfatte nel disegno di legge in esame che contiene tutte le premesse perché siano raggiunti gli obiettivi fissati

dalla risoluzione unitaria votata nel 1978 dalla Commissione trasporti e quelli emersi nella Conferenza nazionale dei trasporti.

Per questi motivi il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento ed invita tutti i gruppi della Commissione a fare altrettanto.

RUBINO. Per sgombrare immediatamente il campo dall'aspetto più propriamente politico, preannuncio il voto favorevole del gruppo democristiano sul disegno di legge in esame. Nonostante questa preliminare adesione sostanziale al provvedimento, credo sia necessario fare alcune considerazioni. Aderisco all'impostazione del relatore che ha sottolineato come, nell'ottica di un rilancio complessivo del sistema del trasporto, in particolare quello ferroviario, si ponga il problema dei due pilastri su cui fondare questo lavoro: riforma strutturale dell'Azienda ferroviaria ed attuazione del piano integrativo. Ritengo che questo discorso vada portato avanti vedendo se il provvedimento, nella sua intelaiatura fondamentale, abbia la possibilità di adempiere alle finalità essenziali sottolineate nella relazione governativa. Tali finalità sono: migliorare il rapporto dei costi a carico della collettività e dell'utente; concentrare lo sforzo pubblico su un modo di trasporto, da definire come ottimale nelle diverse situazioni territoriali; accentuare al massimo le scelte intermodali; affermare il criterio dell'integrazione fra i vari modi di trasporto. Guardando in filigrana, queste quattro finalità richiamano integralmente le conclusioni della Conferenza nazionale dei trasporti. Ma, mentre gli atti finali di quest'ultima sono estremamente precisi, dobbiamo vedere come questo disegno di legge si propone di attuarle. Dico queste cose con un certo imbarazzo perché, avendo fatto parte del Comitato ristretto, mi rendo conto che si poteva anche prima porre tali questioni. Ma ritengo anche che per un migliore accertamento delle finalità di una legge ogni momento sia buono e, anche se vi sono state lacune precedenti in questo senso, è meglio non per-

dere ulteriormente tempo. Dobbiamo vedere se è possibile, con questo provvedimento, attuare l'integrazione fra i vari modi di trasporto. Mi rendo perfettamente conto che questo provvedimento rappresenta la traduzione del vecchio proverbio: «mentre il medico studia, l'ammalato muore». Il sistema del trasporto ferroviario è malato, a volte in condizioni estremamente gravi e questo pone il problema di sospendere o ridurre al minimo ogni discorso di ulteriori miglioramenti per cominciare a fare subito qualcosa. Questo, diciamolo subito, si ripropone nella tessitura positiva, non in quella negativa; rappresenta un alibi per non mandare avanti la problematica relativa proprio al tema della integrazione dei vari modi di trasporto.

È chiaro pertanto che, se ci si ferma ad un certo tipo di lettura, questa legge finisce con l'apparire come un semplice provvedimento di autorizzazione di spesa tendente all'adempimento di alcune finalità. Tuttavia, se ci fermiamo un attimo a riflettere, ne rileviamo subito l'aspetto nuovo e qualificante: il disegno di legge in esame si concentra su un mezzo di trasporto che negli ultimi vent'anni ha occupato un suo posto preciso nell'utilizzazione delle risorse, anche se ad esso non sono stati dedicati gli stanziamenti che hanno avuto altri settori, quale quello autostradale, per esempio.

Il solo fatto, quindi, di riaffermare la esigenza di concentrare lo sforzo pubblico su di un tipo di trasporto che continua ad essere essenziale per il nostro paese, è già di per sé positivo. A parte questo non v'è però dubbio che il provvedimento debba essere anch'esso collocato nell'ambito delle misure di intervento da prevedere per l'intero settore dei trasporti. Tali misure sono contenute nei sette progetti finalizzati che sono stati indicati dalla Conferenza nazionale dei trasporti, e riguardano i seguenti settori: assetto delle aree metropolitane; sviluppo del trasporto integrato delle merci; inserimento delle aree depresse nell'area economica nazionale; assetto infrastrutturale e dotazione di mezzi per un adeguato sviluppo

dei servizi di cabotaggio; ridefinizione del ruolo del sistema del trasporto italiano rispetto al sistema internazionale; riorganizzazione delle gestioni; ricerca applicata. Poiché in fase applicativa gran parte di questi progetti finalizzati potrebbero in qualche modo avere un impatto positivo con il disegno di legge oggi al nostro esame — essendo esso finalizzato soltanto al trasporto ferroviario — invito il Ministero dei trasporti ad impegnarsi al fine di approfondire la possibilità di integrazione di questo provvedimento con i progetti finalizzati stessi, facilitando una sorta di osmosi necessaria per una tessitura ottimale del nostro sistema dei trasporti.

Occorre infatti liberare la legge dall'ottica legata esclusivamente all'erogazione della spesa, per inserirla in una più complessiva e propedeutica nei confronti della possibilità di gestione complessiva del sistema dei trasporti in Italia. Dico questo perché le valutazioni relative all'aumento delle merci e al numero dei passeggeri finiscono con l'essere parametri legati più ad una visione aziendalistica che non a quella complessiva finalizzata alla validità di un intero sistema.

Come ho avuto modo di dire in sede di Comitato ristretto, occorre una visione più massiva della problematica dei trasporti, visione che ci aiuti a realizzare alcune finalità essenziali per l'efficienza del sistema dei trasporti stessi.

Per quanto riguarda l'articolo 1, attraverso il quale si perseguono finalità essenziali quali il miglioramento della rete nel suo asse fondamentale e l'eliminazione di ogni strozzatura tra nord e sud, abbiamo preparato degli emendamenti al fine di evidenziare queste stesse finalità. D'accordo con il ministro dei trasporti, sosteniamo che la grande finalità della legge che ci accingiamo a varare non è quella di quadruplicare la linea Roma-Firenze, ma di eliminare le strozzature ancora presenti nei raccordi ferroviari con la Sicilia e la Sardegna; questa deve essere la visione prioritaria caratterizzante le grandi finalità della legge.

Dopo aver definito, in linea di principio, quella che a mio parere è l'intelaiatura

tura della legge, mi permetto di sottolineare l'enorme importanza che l'eliminazione delle strozzature nei collegamenti con le gradi isole avrà agli effetti anche dell'inserimento, nelle aree economiche, delle zone depresse. Solo per un accenno di carattere tecnico vorrei rilevare che, quando parliamo dell'eliminazione di alcune strozzature nel trasporto ferroviario, non poniamo il problema di una soluzione avventuristica, ma quello di un aumento degli invasi o della scelta di una nuova linea di invasi. È stata studiata da tempo la possibilità di attuare tra Gioia Tauro e Milazzo un percorso alternativo a quello tra Villa San Giovanni e Messina che risulta altamente congestionato in alcuni periodi dell'anno.

È con queste due osservazioni — una riguardante l'auspicio che il ministro ponga in essere, per quanto possibile, alcune integrazioni tra la legge di spesa e quella di programma; l'altra inerente a un'ul-

riore precisazione di alcuni obiettivi attinenti alla specificazione territoriale — che riconfermo la volontà del gruppo democratico-cristiano di andare rapidamente alla approvazione del disegno di legge in esame per il quale sono state registrate le attese di gran parte del consesso civile e la cui attuazione dovrà essere resa, con idonee procedure, quanto più spedita possibile.

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

**La seduta termina alle 13.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO