

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

39.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della 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)	469
PRESIDENTE	469, 481
LUCCHESI	470
MANFREDINI	478
MONTELEONE	473

La seduta comincia alle 12,25.

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

(E approvato).

Seguito della 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 il seguito della 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 per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato ».

Ricordo che nella seduta di ieri avevamo rinviato il seguito della discussione

sulle linee generali. Proseguiamo, pertanto, in tale discussione.

LUCCHESI. Credo si debba innanzitutto rivolgere una parola di apprezzamento non formale per il lavoro svolto dal relatore, onorevole Federico.

Un primo interrogativo che questo disegno di legge ci pone è relativo al fatto che esso sia o meno un provvedimento « tampone » o sia una sorta di ponte reale verso il piano poliennale. Credo che questo interrogativo rappresenti una premessa reale per i nostri lavori se effettivamente, come abbiamo ripetuto più volte, vogliamo evitare un ulteriore degrado della struttura ferroviaria del nostro paese e mettere in moto un meccanismo reale di decollo. Ritengo, inoltre, che ci si debba porre un altro interrogativo attorno al quale abbiamo più volte concentrato la nostra attenzione senza, per la verità, dare — almeno per ciò che concerne il Parlamento — una risposta definitiva. Mi chiedo se le ferrovie negli anni '80 potranno ancora rappresentare un mezzo di trasporto per il futuro. La risposta è, almeno per quanto mi riguarda, che, da una parte la crisi energetica, dall'altra la possibilità di realizzare anche nel nostro paese alte velocità di scorrimento, da ultimo i problemi della sicurezza, facciano supporre una affermazione positiva a tale interrogativo.

Ecco perché dovremo evitare di varare, in questa fase, un ennesimo piano ponte, dai ritmi lenti di realizzazione in raccordo con il piano poliennale la cui presentazione al Parlamento — lo dico con molta chiarezza — entro la fine del 1981 a questo punto diventa un fattore vincolante che presenta qualche punto interrogativo. Faccio questa considerazione andando a riguardare quanto è avvenuto negli anni precedenti, cioè i ritmi lenti di realizzazione di leggi man mano adottate dal Parlamento in merito alle ferrovie. Il piano ponte per 400 miliardi, cioè la legge n. 52 del 1973 risulta ad oggi eseguito solo all'84 per cento; per quanto riguarda gli impianti fissi, sono state varate due leggi: la n. 1089 del 1968 e la n. 409

del 1975 per « il gioiello » dell'Azienda, ma i lavori da esse previsti risultano eseguiti solo all'80 per cento. Tra l'altro, per ciò che concerne il provvedimento in esame, non riusciamo a quantificare con esattezza quanto la direttissima comporterà in termini di spesa: siamo, comunque, sicuri che i 315 miliardi previsti per il completamento di essa basteranno appena per coprire il meccanismo di revisione dei prezzi nonché i nuovi investimenti.

C'è poi il piano di investimenti straordinari costituito dalla legge n. 377 del 1974 ma, se andiamo a vedere nel dettaglio, gli appalti relativi ad essa risultano ad oggi affidati solo al 55 per cento — siamo già nel 1980! —, mentre è stato eseguito solo il 40 per cento dei lavori per gli impianti fissi. L'ultima legge in materia approvata dal Parlamento, la n. 503 del 1978 relativa al materiale rotabile, è stata applicata solo per il 5 per cento dei lavori che prevedeva.

Si vuole che il Parlamento lavori rapidamente in vista dell'approvazione del disegno di legge n. 1488, ma dobbiamo constatare con amarezza che gli « intoppi » reali sono successivi all'elaborazione del Parlamento e che, tra lentezze di realizzazione ed effetti dell'inflazione, ogni legge finisce con l'essere necessariamente rifinanziata. Se questo è vero, esigenza indilazionabile è da una parte quella di avere una struttura più elastica — ed è questo l'obiettivo al quale deve ispirarsi la nostra Commissione per rivedere i modi d'essere dell'Azienda autonoma delle ferrovie —, dall'altra l'adozione di meccanismi di spesa e di appalto moderni e flessibili. In realtà, spesso dobbiamo prendere atto del fatto che sono i condizionamenti burocratici a costituire un vincolo anche quando, come è avvenuto nel caso dell'esame di questo provvedimento da parte del Comitato ristretto, le capacità umane ci sono ed anche in buona misura.

Fatto sta che oggi abbiamo di fronte a noi un divario insostenibile tra volume di traffico e nodi da sciogliere. A livello dei servizi, la dispersione delle risorse, la mancata integrazione dei vari modi di trasporto, l'invecchiamento e l'arretramen-

to delle strutture dal punto di vista tecnologico, la necessità di un riordino della gestione aziendale, l'inserimento « serio » e non solo a parole delle aree depresse nel sistema economico nazionale, un recupero di produttività ed un risparmio energetico sono tutte esigenze che non possono ulteriormente essere eluse, nell'esame, dal Parlamento.

Ma qual è il dato su cui discutere realisticamente oggi? Nel 1979, secondo la relazione dell'Azienda ferroviaria, l'evoluzione del traffico viaggiatori è stata lentissima e ha registrato un arretramento rispetto al 1978 dello 0,40 per cento per 388 milioni di viaggiatori trasportati; lo stesso *trend* di sviluppo, o meglio, di non sviluppo, è previsto per il 1980. Il traffico pendolari, che è il punto focale su cui si è concentrata la discussione e l'obiettivo di questo provvedimento, non ha subito alcuna evoluzione. Per quanto riguarda le merci — 54,4 milioni di tonnellate trasportate — siamo sempre al livello del 1977; l'aumento del costo dei prodotti petroliferi non ha determinato il previsto riflusso sulle ferrovie dello Stato a causa, evidentemente, del cattivo servizio offerto e soprattutto per la scarsa capacità di trasporto e i bassi livelli di produttività. Siamo lontani, comunque, non dai livelli futuribili, ma dai livelli massimi raggiunti nel 1974. Abbiamo più volte detto dei problemi che anche all'estero si pongono riguardo alle strutture merci delle ferrovie, ma è certo che ritardi, sparizioni di carri e così via sono elementi noti che determinano il rifiuto spesse volte da parte delle aziende estere equivalenti alla nostra ad introdurre carri merci nel nostro paese. La situazione delle disponibilità è drammatica: di fronte ai 120 mila carri della Germania, agli 87 mila della Francia, ai 32 mila del Benelux, l'Italia può offrire sul mercato 25 mila carri merci che per altro vagano, se sono vere le notizie che arrivano, senza controllo qua e là per il paese. Del resto il traffico delle merci in Italia costituisce un altro dato estremamente preoccupante, se consideriamo che nel 1979 ha rappresentato solo il 18 per cento del traffico com-

plexivo, contro il 36 per cento della Germania e della Francia; è un dato non contestato che ci vogliono 12 giorni di tempo per far transitare carri merci tra Mestre e Modane, per le soste prolungate che si verificano.

Un piano di investimenti di 12.250 miliardi pone l'esigenza non eludibile di valutare realisticamente le capacità progettuali e realizzative dell'Azienda ferroviaria, i cui dipendenti fanno il possibile, ma non l'impossibile, e quindi di utilizzare energie professionali esterne. A questo proposito credo sia opportuno dare al Governo qualche indirizzo, magari attraverso un apposito ordine del giorno.

Per inciso vorrei dire, a questo riguardo, che la « direttissima », a maggio 1980, era operativa per 124 chilometri su 260, ma ha assorbito per 10 anni tutte le migliori energie dell'Azienda ed è logico aspettarsi che nel breve e medio periodo tale situazione sia destinata a perpetuarsi.

Ma il problema dei problemi, su cui ripetutamente abbiamo richiamato l'attenzione dei commissari anche durante i lavori del Comitato ristretto, è quello della compatibilità e della rispondenza del disegno di legge in esame alla risoluzione adottata dalla nostra Commissione il 1° giugno 1980. Personalmente ritengo, come ho avuto occasione di ripetere più volte, che questa risoluzione rappresenti un prezioso punto di arrivo dell'elaborazione del Parlamento dopo 15 mesi di intenso lavoro e di preparazione, ma anche una adeguata base di partenza per il futuro. L'opinione generale è che il disegno di legge rappresenti un arretramento rispetto a quella risoluzione, un pericolo strisciante, ma non troppo, da non sottovalutare. Osserviamo infatti che la valorizzazione « del Mezzogiorno, con uno spostamento incisivo degli investimenti e degli impegni e collocando le relative opere al primo posto nell'ordine delle priorità », è una affermazione che viene di fatto elusa, in quanto nel provvedimento è destinato al Sud solo l'11 per cento dello stanziamento complessivo. Inoltre, per quanto riguarda le due trasversali appenniniche, la Pontremolese e la Orte-Falconara, siamo passati,

rispetto a quanto si prevedeva nella nota risoluzione e nel rendiconto dell'Azienda del 1979, a questa strana dizione: « Rendere più omogenea la rete intervenendo su alcune trasversali appenniniche » (neanche ricordate nominativamente), « assicurare una prima serie di interventi per la riqualificazione » (cosa vuol dire?) « delle trasversali appenniniche e delle linee di collegamento di maggior rilievo delle zone interne del Mezzogiorno e delle isole », riducendo così di fatto un problema strategico al ruolo di esigenza assolutamente secondaria. La cosiddetta ricerca di itinerari alternativi finisce per diventare una « dichiarazione a verbale » o tutt'al più una intenzione di buona volontà. Del resto la realtà dei numeri non è camuffabile e non c'è chi non veda essere assolutamente ridicola la previsione di 150 miliardi per la cosiddetta « Pontremolese », rispetto ad un investimento complessivo della portata di quello dei provvedimenti in esame (12.250 miliardi), e di 180 miliardi per la Orte-Falconara. E il fatto è ancor più paradossale se consideriamo che è comune opinione che con un raddoppio dello stanziamento si potrebbe oggi integralmente realizzare l'ipotesi prevista nella risoluzione. Non è certamente così che si realizza, come si dice nella risoluzione, « l'alternativa alla prosecuzione del quadruplicamento » della Firenze-Bologna-Milano e neppure un valido itinerario di interesse internazionale per i porti del sistema tirrenico, anche riguardo ai collegamenti marittimi con la Sardegna. È la stessa logica, poi faticosamente e tardivamente corretta, che di fatto aveva impedito l'inserimento di queste linee tra le principali relazioni ferroviarie esaminate in sede comunitaria!

Né per altro in questo modo si realizza il decongestionamento della dorsale: insufficiente è anche la previsione di spesa per la Firenze-Pisa di 40 miliardi — e avremo ritardi nella razionalizzazione di questi collegamenti anche quando, come accade oggi, si verificherà la eventualità per fatti non previsti, di deviare il traffico sulla litoranea — ma più in generale le esigenze della Toscana sono relegate in

fondo alla scala delle priorità, in presenza delle gravi carenze nelle alternative rispetto al mezzo ferroviario — mi riferisco alla viabilità ordinaria dell'autostrada Aurelia-Firenze-Livorno che spesso nei periodi di massima congestione presenta una situazione drammatica, con un alto tasso di mortalità —; né si realizzano i previsti collegamenti con i porti del Tirreno, già penalizzati negli stanziamenti, né si fanno conseguire alle ferrovie dello Stato le previste « rilevanti economie di gestione » che dovrebbero derivare dalla realizzazione di un rapido itinerario nazionale ed internazionale connesso ad una reale valorizzazione della linea tirrenica ancora lontana dal suo limite di capacità. Per inciso, su questa ipotesi ci si poteva muovere con un po' di anticipo essendo già stato predisposto un progetto di massima, provvisto anche di alcune varianti.

Inoltre, si tende a considerare prioritaria la direttrice La Spezia-Parma, il che è un altro dato contraddittorio rispetto alla logica cui prima facevo cenno. Come è noto, per altro, la « Pontremolese » è una linea a doppio terminale: Fidenza e Parma al nord e Vezzano e Sarzana a sud, per cui occorre tenere presente che la tratta Fornovo-Fidenza è già predisposta per il raddoppio nella logica, appunto, di un rapido collegamento sud-nord.

Così questa linea è di nuovo sostanzialmente declassata al rango di linea locale (Roma-La Spezia), con ipotesi di intervento lontane dagli *standards* europei, condizionata dall'adozione di tecnologie normalmente utilizzate per linee a binario unico di secondaria importanza, esclusa dalle carte delle infrastrutture europee essenziali, di fatto « azzoppata » dalla mancanza di procedure che assicurino, per le linee strategiche, continuità di finanziamenti ed impediscano il blocco dell'esecuzione dei lavori ad uno stadio intermedio.

Del resto, anche i problemi che si pongono sul piano formale finiscono per avere qualche rilevanza anche nella sostanza. In primo luogo, il richiamo alla risoluzione inserito nel disegno di legge (discutibile, appunto, sotto il profilo formale) diventa un comodo schermo per scelte di-

versificate, anche perché non è più il dato di partenza, ma viene surrettiziamente « ripescato » al punto D) e come punto di riferimento (mi si perdoni il bisticcio) della priorità secondaria.

In secondo luogo, la corretta trasposizione — da parte del Parlamento — delle scelte di indirizzo contenute nella risoluzione nella disposizione di legge conduce a due alternative possibili e cioè o al varo di una legge di finanziamento che metta a disposizione dell'esecutivo le somme che si ritengono necessarie (ed in questo caso è paradossale l'individuazione di alcune opere), oppure, all'individuazione di alcune scelte « strategiche », finalizzando *ad hoc* l'impostazione della legge. In quest'ultimo caso il Parlamento avrebbe l'obbligo di rifarsi alle indicazioni della risoluzione o, almeno, a dichiarare che tali indicazioni sono mutate rispetto a quelle individuate nel 1978.

Un terzo ed ultimo importante problema è quello connesso all'elenco delle opere informalmente in possesso di ciascuno di noi. Tale documento — ovviamente da considerare solo come ipotesi di lavoro e non già, come qualcuno sostiene, un elenco vincolante — non è per alcun verso una scelta del Parlamento.

Sottolineo questo aspetto — anche se l'affermazione può apparire scontata — in relazione al fatto che in questi mesi una non corretta informazione dei *mass media* ha fatto apparire il Parlamento deciso a destinare una certa cifra ad un'opera ed un'altra cifra ad un'opera diversa.

Questo è un punto su cui occorre fare estrema chiarezza: tutti i giorni leggiamo che il Parlamento stanzierebbe 150 miliardi per la « Pontremolese » e 120 per la linea Catania-Messina. Questo è un modo non corretto di affrontare i problemi che bisogna evitare in futuro.

Infine, confermo il mio parere favorevole sul complesso del provvedimento, augurandomi da un lato che il ministro senta il bisogno, sul piano politico, di recepire anche per la spesa le indicazioni del Parlamento, dall'altro che quest'ultimo abbia la possibilità periodicamente di controllare l'operato dell'esecutivo.

MONTELEONE. Signor presidente, ho temuto, per un istante, mentre parlava il collega Lucchesi, di trovarmi « spiazzato » nel sottoporre all'attenzione della Commissione e del ministro alcune questioni a mio avviso di notevole rilevanza.

Come anche il collega che mi ha preceduto ha sottolineato, il piano integrativo per il quinquennio 1980-1985 ha subito un rallentamento riguardo agli impegni per il potenziamento del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno. Speravo che su tale traccia il collega democristiano fornisse alcune indicazioni utili a modificare il piano integrativo in modo da rendere più pregnante il rapporto di questo con il piano delle opere.

Invece, il collega si è limitato a criticare il richiamo della relazione che accompagna il disegno di legge alla risoluzione approvata dalla nostra Commissione nel 1978.

A me pare che la questione vera, sulla quale dobbiamo discutere, consista nel verificare se le scelte adottate dalla Commissione trovino corrispondenza nel piano delle opere, che tutti ormai riconosciamo prioritario.

Non nascondo che di solito diffido delle enfatiche affermazioni degli interventi e delle politiche in favore del Mezzogiorno, così come, per converso, diffido di un certo meridionalismo « straccione » che è l'altra faccia della subalternità della politica del meridione in Italia. Del resto, l'aver seguito determinate scelte di politica economica per il nostro paese che prevedevano una concentrazione di investimenti e di sviluppo in determinate zone a danno di altre, ha fatto sì che tutto il Mezzogiorno venisse penalizzato sotto tutti i punti di vista, anche da quello della rete ferroviaria.

Ho detto questo perché non mi sembra serio « cantare inni » in Commissione riguardo ai problemi del Mezzogiorno, in particolare riguardo a quelli del trasporto ferroviario, dimenticando che all'origine dell'arretratezza del sistema ferroviario nel sud vi sono anche scelte di politica generale. E del resto, la stessa sciagura ferroviaria di Lametia Terme sta a sotto-

lineare, direi scandire drammaticamente i ritardi gravi e colpevoli che anche da questo punto di vista si sono accumulati nei confronti di una politica di sostegno e sviluppo del sistema ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia. Non è un caso che, dopo questa sciagura, tutta la stampa italiana, non solo nei titoli ma anche nei servizi e nelle corrispondenze, abbia parlato di un ulteriore colpo che veniva inferto alle popolazioni del Mezzogiorno.

Sottosegretario Caldoro, voglio sfuggire alla tentazione di eludere o eliminare eventuali responsabilità ed errori umani nel disastro ferroviario di Lametia Terme, ma non ho alcun dubbio (mi pare che non ne abbia nemmeno il Governo, almeno in base alla risposta che il sottosegretario Tiriolo ha fornito alla Camera quando si sono discusse le interpellanze e le interrogazioni su questa sciagura) che, se il piano integrativo delle ferrovie dello Stato fosse stato approvato o si fosse data la possibilità all'Azienda ferroviaria di cominciare a lavorare intorno ai progetti che essa aveva preparato, molto probabilmente (non voglio adoperare l'avverbio sicuramente) quella sciagura non sarebbe accaduta. Parto da questo episodio perché esso mette a nudo tutte le carenze e i ritardi che da questo punto di vista si sono accumulati nel sistema ferroviario del Mezzogiorno.

Sono d'accordo su alcune osservazioni fatte dall'onorevole Lucchesi perché, se è vero, come si sostiene, che il 72 per cento del traffico insiste sul 28 per cento delle linee ferroviarie del nostro paese, è altrettanto vero che non possiamo seguire la cosiddetta logica di sviluppo che è stato chiamato spontaneo, ma che invece è il risultato di scelte precise fatte negli anni e decenni trascorsi. Ecco perché dobbiamo verificare in concreto, al di fuori della proclamazione e retorica meridionalista, in quale modo al piano integrativo e agli stanziamenti che lo sottendono possono essere fatte corrispondere le scelte che dovranno essere predisposte dal Ministero e dall'Azienda e che riguardano il famoso piano delle opere.

Non intendo fare un intervento di carattere generale perché ritengo che l'arretratezza del trasporto ferroviario, e non solo di questo, nel Mezzogiorno sia conosciuta da tutti i colleghi. Credo di avere, sia pure con cenni abbastanza fugaci, sottolineato come questi ritardi e arretratezze non siano solo il frutto di scelte aziendali, ma anche di scelte politiche e politico-economiche più generali.

Allora, vediamo se il piano integrativo, nella fattispecie, si orienti in qualche misura non dico ad invertire una logica e una tendenza che finora sono state prevalenti e dominanti nel nostro paese, ma a correggere e fermare le tendenze perverse che si sono manifestate nel Mezzogiorno.

Quando scorro il piano delle opere, non nascondo una mia perplessità: non mi sembra che il problema vero sia tanto quello di verificare in quale percentuale esistano gli stanziamenti per il trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, quanto di accertare in concreto se gli obiettivi che il piano integrativo si propone trovino poi una loro corrispondenza nell'elenco delle opere. Ora, ritengo che un giudizio sul piano integrativo debba essere espresso proprio in relazione al piano delle opere che deve essere adeguato con riferimento non dico a tutti, ma almeno ad alcuni degli obiettivi del piano integrativo. Mi riferisco soltanto a due obiettivi, non perché gli altri siano di minore importanza ma perché essi attengono in maniera diretta ad un interesse specifico che ho come deputato calabrese: si tratta del decongestionamento degli itinerari principali cercando itinerari alternativi e degli interventi su alcune trasversali appenniniche e sulle reti complementari e secondarie che riguardano particolarmente l'Italia meridionale e insulare. Questi sono alcuni degli obiettivi che il piano integrativo si pone; almeno questa era la filosofia che aveva ispirato i lavori, le ricerche e le elaborazioni compiuti dalla X Commissione nella passata legislatura.

Credo che anche questo piano debba essere riguardato (ritengo di non dire

cose esornative rispetto al tema del dibattito) in via prioritaria tenendo conto dell'impiego delle risorse necessarie in rapporto alla esigenza e urgenza di reintegrare ed ammodernare la rete ferroviaria che è stata distrutta o danneggiata dal terremoto che ha colpito le regioni della Campania e della Basilicata.

Se uno degli obiettivi del piano è quello di decongestionare gli itinerari principali andando alla ricerca di itinerari alternativi, allora nel piano delle opere vi sono alcune scelte che non mi convincono, non per quello che dicono ma per quello che tacciono. La Napoli-Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria è l'unica linea che riesce a collegare in qualche misura le regioni estreme del Mezzogiorno al resto d'Italia, è l'unica a doppio binario ed una delle pochissime linee lunghe, elettrificate; essa è abbastanza intasata: infatti, ogni giorno vi circolano almeno novanta convogli viaggiatori e settanta convogli merci.

È vero che nel piano delle opere sono previsti l'elettrificazione in una prima fase e il raddoppio del binario tra Melito di Porto Salvo e Reggio Calabria della linea Metaponto-Sibari-Reggio Calabria, però, stranamente, se vogliamo essere coerenti con una scelta di decongestionamento degli itinerari principali, il problema della elettrificazione e del raddoppio della linea Metaponto-Sibari-Reggio Calabria si pone come un'esigenza che non riguarda tanto il trasporto per le popolazioni che abitano in quelle regioni del Mezzogiorno, ma soprattutto come un elemento di omogeneizzazione e di aiuto al decongestionamento del traffico più complessivo, non soltanto in relazione alle regioni del nostro Mezzogiorno ma anche alle correnti di traffico che devono collegare il sud e il nord del nostro paese.

Allora, il fatto di decongestionare questi itinerari principali significa che la linea Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria, ad esempio, non può sopportare l'attuale volume di traffico, sia che ci si riferisca alle persone trasportate sia al volume del traffico merci, per cui va riguardata. Come ha detto il collega Lucchesi, non ne faccio un momento di rivendicazione campa-

nilistica. Del resto, il rivendicazionismo spicciolo e « straccione », come lo chiamo io, non costituisce il modo migliore per porre i problemi del trasporto ferroviario del Mezzogiorno. Mi limito a sottolineare davanti alla Commissione ed in presenza del ministro, l'esigenza di essere coerenti nelle scelte che riguardano il piano delle opere e di realizzare, anche parzialmente, gli obiettivi che esso si prefigge, in quanto tutti sappiamo che i problemi generali del trasporto ferroviario nel nostro paese potranno essere affrontati compiutamente e con rigore solo quando avremo la possibilità di esaminare il piano di sviluppo poliennale delle ferrovie nell'ambito del piano generale dei trasporti. A tale proposito, mi pare sia da sottolineare il fatto che all'inizio dell'articolo 1 del disegno di legge in esame il Comitato ristretto abbia sentito l'esigenza di richiamare il Governo a provvedere, entro i termini fissati nello stesso articolo, alla presentazione del disegno di legge suddetto.

Non credo sia necessario che spieghi il motivo per il quale chiedo che venga inserito nel piano integrativo l'elettrificazione ed il raddoppio della linea Metaponto-Sibari-Reggio Calabria; non si tratta certamente di una rivendicazione dell'ultima ora, in quanto i sindacati unitari, quando furono consultati in fase di predisposizione del piano integrativo, avanzarono una proposta in tal senso ed anche le regioni Calabria e Basilicata si erano pronunciate a favore di tali misure.

Il problema principale del quale, però, volevo trattare nel mio intervento è quello dell'attraversamento dello Stretto di Messina. Mi guardo bene, in questa sede, dal riproporre la questione dell'attraversamento stabile di tale stretto secondo la legge n. 1158 non perché i tempi non siano maturi, ma perché vi sono oggi problemi nel paese, come quello del terremoto, che non so in quale misura rendano compatibile l'affrontare con urgenza un problema di questo genere.

Desidero, però, ricordare al ministro che, in occasione della riunione congiunta delle Commissioni trasporti e lavori pub-

blici della Camera tenutasi il 24 ottobre 1978, quando venne sollevato il problema del ritardo con il quale il Governo era intervenuto nella costituzione della società che doveva preparare gli studi di fattibilità tecnica ed operativa dell'attraversamento dello Stretto di Messina, il Governo, appunto, venne impegnato dalle due Commissioni riunite e, per bocca del ministro Stammati, raccolse l'impegno di intervenire e di assumere iniziative che vallesero ad eliminare o, quanto meno, a ridurre la situazione di caos esistente nella navigazione dello Stretto.

Mi riferisco, in particolare, ai problemi che riguardano la continua dequalificazione ed il continuo indebolimento della presenza della flotta delle ferrovie dello Stato nello Stretto di Messina. A tal proposito, posso citarvi alcuni dati, che credo il ministro sicuramente conoscerà, per dimostrare in quale maniera e misura il Governo abbia fatto fronte agli impegni che aveva assunto.

Di fatto, noi constatiamo che nello Stretto di Messina il monopolio che, fin dal 1907, è stato appannaggio delle ferrovie dello Stato è stato vulnerato ed attaccato selvaggiamente dalle ditte private. Nel 1965 nello Stretto di Messina furono trahettati complessivamente 472.600 carri merci, 77.543 carrozze e 10.250 bagagliai. Nel 1977 sono stati, invece, trasportati, sempre ad opera della flotta delle ferrovie dello Stato, 313.316 carri merci, 112.000 carrozze ed 11.222 bagagliai. Ciò significa che il traffico, per quanto riguarda i carri merci, ha subito una caduta verticale ed una riduzione del 32 per cento, cui va aggiunta la perdita di un ulteriore 16 per cento nel 1978.

Di fatto, oggi gli armatori privati hanno il monopolio del trasporto di tutto il gommato pesante nello Stretto di Messina: ne trasportano, infatti, il 75 per cento.

Perché ciò accade? Chi ha inferto questo *vulnus* al monopolio non solo teorico, ma anche pratico che hanno avuto fino al 1965 le ferrovie dello Stato per quanto concerne il trahettamento di cose e di persone sullo Stretto? Ritengo, intanto,

che tale responsabilità vada addebitata al Ministero della marina mercantile e poi all'insipienza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Tutto ciò, infatti, è potuto avvenire nello Stretto in quanto l'Azienda non ha mai operato per potenziare la flotta pubblica, per cui ci si è trovati di fronte ad una situazione per la verità non tanto paradossale, quella, cioè, egregio ministro, che la perdita del monopolio del trasporto soprattutto delle merci nello Stretto di Messina provoca danni enormi essenzialmente all'agricoltura siciliana. Ciascuno, infatti, sa come il costo unitario delle derrate agricole sia estremamente elevato quando queste, per giungere dalla Sicilia al resto del paese, siano trasportate sui mezzi gommati, mentre il costo sarebbe enormemente inferiore se venissero utilizzati i carri merci.

Addirittura l'onorevole Angela Bottari ha presentato qualche settimana fa un'interrogazione con la quale chiede se sia vero che il compartimento di Messina marittima abbia accantonato duemila carri merci, in quanto non si riusciva a smaltire il traffico.

È evidente, allora che, se ho posto la questione del potenziamento del trasporto pubblico nello stretto di Messina, non lo ho fatto per un richiamo di natura, per così dire, ideologica, quasi che ciascuno di noi fosse tenuto a difendere sempre ed in ogni caso la mano pubblica, ma perché, in questo caso, ci troviamo di fronte ad un episodio, ad un fenomeno che si è, anno per anno, sempre più aggravato, per cui il trasporto pubblico nello Stretto di Messina ha finito con il diventare sussidiario rispetto a quello privato e ciascuno intende cosa ciò comporti.

Esprimo, pertanto, la mia soddisfazione per il fatto che il Comitato ristretto nell'esaminare il testo del disegno di legge, abbia ritenuto opportuno aumentare lo stanziamento per l'acquisto e la costruzione di navi trahetto portandolo da 50 a 150 miliardi. Però, scorrendo il piano delle opere, non possiamo nasconderci che ci troviamo di fronte solo ad un'indicazione generica.

Pertanto, la domanda che pongo al ministro ed alla quale vorrei rispondesse in sede di replica, riguarda le condizioni nelle quali è l'Azienda, nel senso di conoscere se abbia i progetti e gli studi pronti con riferimento alla necessità di avere, almeno nello Stretto, il potenziamento della flotta pubblica con la costruzione e l'acquisto di tre navi traghetto bidirezionali sottolineando che tale caratteristica è importante soprattutto nel trasporto delle merci.

Credo a questo punto che sia necessario richiamare quella parte della relazione dell'onorevole Federico in cui esprimeva delle preoccupazioni relativamente alla possibilità e capacità del sistema industriale italiano del materiale rotabile di corrispondere alla massa di finanziamenti e di commesse che verranno ad essere determinati dall'approvazione del piano integrativo. Vorrei porre l'attenzione, ad esempio, sul fatto che a Reggio Calabria vi è una delle poche industrie di materiale rotabile, l'OMECA, in grado di corrispondere ad una serie di commesse. Mi risulta che una proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, di potenziare la capacità produttiva delle Officine meccaniche calabresi per metterle in condizione di corrispondere ad una massa di commesse che in sei anni dovevano raggiungere i 240 miliardi, sia stata osteggiata dall'ex ministro dei trasporti, onorevole Preti. Invece di andar dietro, come molte volte accade, alla regione calabrese (sono convinto che spesso i nemici del Mezzogiorno si trovano più all'interno delle regioni meridionali che non fuori), invece di inseguire le critiche come quella sul quinto centro siderurgico di Gioia Tauro, sarebbe opportuno che il Governo in questa occasione fosse in grado di dare una risposta puntuale e concreta alla volontà politica dello sviluppo del Mezzogiorno (anche se capisco che questo problema non riguarda in particolare la Commissione trasporti), potenziando con adeguati investimenti la capacità produttiva delle Officine meccaniche calabresi, in modo da farle corrispondere alle prevedibili commesse che vi saranno con il piano integrativo.

Vorrei poi sottoporre all'attenzione della Commissione e del ministro il problema delle opere di protezione delle sedi ferroviarie che per la Basilicata e la Calabria assumono un preciso significato. Pur senza arrivare a definire la Calabria, come Giustino Fortunato, « sfasciume pendulo sul mare », è noto a tutti il dissesto idrogeologico di questa regione. Quindi lo stanziamento di maggiori risorse per la realizzazione delle opere di protezione delle sedi ferroviarie del compartimento di Reggio Calabria, diventa un elemento prioritario nell'ambito del più generale potenziamento del trasporto ferroviario, che non va riguardato solo come una struttura di servizio, ma anche come una struttura produttiva, per le interconnessioni che un efficiente sistema di trasporto ha con tutta l'attività produttiva.

Concludo facendo qualche osservazione sul problema dei rapporti tra piano integrativo, le opere che esso mette in cantiere e la riforma dell'Azienda ferroviaria statale. L'onorevole Lucchesi, ma non è stato il solo, ha fatto un riferimento abbastanza serio e puntuale all'incapacità di spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato; quando sostiene che vi è il pericolo con questo piano integrativo, almeno per certi aspetti, di aumentare la massa dei residui passivi, egli certo ha raccolto alcune osservazioni fatte, per esempio, nella relazione della Corte dei conti al consuntivo dell'Azienda ferroviaria per il 1979. Infatti la Corte dei conti rileva che, nonostante le continue deroghe fornite all'Azienda alle norme sulla contabilità generale dello Stato, si assiste ancora una volta al fatto che essa non riesca a spendere le somme che vengono stanziare. L'esigenza di arrivare presto ad una riforma strutturale e giuridica della Azienda ferroviaria diventa quindi imprescindibile e prioritaria, altrimenti c'è davvero il rischio di approvare un piano integrativo che prevede una massa ingente di risorse per opere che poi non sarà possibile realisticamente e concretamente mettere in cantiere. Vorrei però rilevare alcune stranezze nella relazione della Corte dei conti quando, ad esempio, pur fa-

cendo questi rilievi sulla incapacità di spesa dell'Azienda, non tralascia di dare una stoccata a quello che è il proposito delle forze politiche di questa Commissione, che in vari modi intendono andare ad una riforma dell'Azienda ferroviaria, e nella sua conclusione afferma che il problema non si risolve con astratte riforme aziendali e istituzionali, quasi a voler anticipare un certo discorso alle stesse forze politiche, preavvertendole che vi sono forze, organismi, istituzioni nel nostro paese che non sono d'accordo con una riforma che riteniamo invece necessaria e prioritaria, se vogliamo davvero che questo piano, pur nei suoi limiti, pur con la necessità di adeguarlo alle esigenze di tanta parte del trasporto ferroviario del Mezzogiorno, decolli; perché in caso contrario saremmo costretti per l'avvenire a leccarci le ferite.

MANFREDINI. Il disegno di legge in esame, dopo la sua ridefinizione nel Comitato ristretto, si delinea come uno strumento di autentica importanza per affrontare, con un respiro a medio termine, alcune grandi questioni in un settore fondamentale del trasporto, ossia quello su strada ferrata, per merci e persone. È uno strumento di portata considerevole, riferito innanzi tutto alla notevole massa di denaro che viene impegnata, ma anche per le implicazioni programmatiche e gestionali che investono sia l'Azienda delle ferrovie dello Stato sia le forze politiche presenti in Parlamento. Sappiamo tutti bene quante e quali esigenze vengano dal paese e, in particolare, dall'utenza del mezzo ferroviario; e conosciamo altrettanto bene le aspettative degli operatori e dei lavoratori delle ferrovie per un sistema di trasporto fondamentale per l'economia intera. Esse possono essere sintetizzate nel miglioramento del rapporto tra costo e qualità del servizio, nell'impegno per definire un sistema di trasporto ottimale, per efficienza, regolarità, sicurezza, nello sforzo per accentuare sempre di più scelte intermodali e criteri di integrazione con i vari sistemi di trasporto, nel recupero della produttività e della competi-

tività in rapporto anche ai nuovi problemi posti dal difficile mercato energetico. Oggi il piano integrativo non si muove isolato nel sistema dei trasporti; ma esso viene a collegarsi in un quadro dinamico di iniziativa e di intervento che, con alterne vicende ed impegno politico, vede impegnate le regioni nella definizione dei piani regionali di trasporto e di viabilità, di riassetto delle reti nelle aree metropolitane a forte concentrazione industriale ed abitativa, nonché dei piani per l'inserimento delle aree depresse nelle economie nazionali. Un intervento, quindi, non sordo, non isolato, non fine a se stesso, ma inserito in una visione più complessiva, coordinata tra vari enti che può certo essere ancor meglio coordinata per dare un servizio di trasporto merci e persone all'altezza dei bisogni che la crisi ha posto drammaticamente davanti alle forze politiche, economiche e sociali.

Anche se questo piano integrativo viene discusso, e noi speriamo approvato con celerità, in attesa della definizione del « Piano generale dei trasporti » previsto dalla legge n. 377 del 14 agosto 1974, esso, comunque, rappresenta per tutti un grande banco di prova e, soprattutto, una nuova prova di appello per la stessa Azienda delle ferrovie dello Stato.

Affermo ciò perché, questa volta, in rapporto alla quantità del finanziamento e all'importanza e alla vastità degli investimenti, occorre che si faccia un esame delle iniziative analoghe del passato e di ciò che è accaduto.

Se noi andassimo a scorrere le leggi, come ha ricordato il collega Lucchesi, e il loro stato di attuazione, vedremmo risultati non confortanti sia per la quantità di investimenti, sia per le opere realizzate. Il piano decennale 1962-1972 non è stato raggiunto — si afferma — per la svalutazione monetaria.

Per la legge n. 503 del 1978, il cui finanziamento era sostanzialmente diretto a risanare la crisi congiunturale delle imprese che operano nel settore delle costruzioni di materiale rotabile e nel settore delle apparecchiature elettromeccaniche, si stanno avviando solo ora le pro-

cedure prescritte dall'articolo 3 (approvazione dei programmi di dettaglio di utilizzo del finanziamento accordato).

Lo stesso, grosso modo, può dirsi per il « piano-ponte » previsto dalla legge n. 52 del 1973, rispetto al quale si afferma che non è stato possibile raggiungere completamente gli obiettivi in conseguenza del diminuito potere di acquisto della moneta; tant'è vero che una parte dei provvedimenti originariamente contemplati è stata successivamente stralciata e collocata nella legge n. 377 del 1974.

Così dicasi per la legge relativa al quadruplicamento della linea Roma-Firenze, e così via.

Su tutto questo la svalutazione ha fatto da padrona, perché i tempi di realizzazione, di progettazione, di appalto, di assegnazione sono stati troppo lunghi, grazie ad una malattia endemica della Azienda: la poca capacità di spesa.

Ora siamo di fronte ad un piano che, se permane questa difficoltà, rischia di essere vanificato dalla stessa inflazione. E questo non dobbiamo permetterlo, così come non dobbiamo permettere che ritardi, indecisioni e diatribe facciano il gioco dell'inflazione.

Ecco perché questo piano rappresenta, a mio giudizio, l'ultima prova di appello per tutte le strutture organizzative, progettuali e gestionali dell'Azienda ferroviaria. Spetta a noi trovare la soluzione più idonea affinché l'inflazione non vanifichi il grande sforzo finanziario previsto nel piano e perché l'Azienda superi la sua scarsa capacità di spesa rispondendo in pieno alle indicazioni di realizzazione che il piano stabilisce.

La nostra Commissione è in grado di dare una risposta positiva ai problemi che ho sottolineato? Noi comunisti ci proveremo, facendo le opportune osservazioni in sede di discussione degli articoli, sapendo bene che un risultato si potrà ottenere solo sulla base di un accordo politico.

Questo piano ha già dei sostenitori, non vorrei che avesse anche dei nemici più o meno scoperti in alcune forze po-

litiche ed economiche che mirano ad un suo fallimento.

Vorrei che il ministro, che ringrazio per la sua presenza, facesse attenzione a questi nemici insidiosi certamente, ma che possono essere sconfitti se vi è la consapevolezza che essi esistono e se vi è la volontà politica di affrontarli.

Mi sembra che il più grande nemico sia individuabile in ciò che ho detto prima: l'inflazione combinata con la scarsa capacità di spesa. Mi rendo conto che essa non può essere affrontata settorialmente; che è un problema di politica generale e che va affrontata globalmente con un'adeguata politica economica alla quale deve corrispondere un'adeguata guida politica che io ritengo ora non esservi.

La scarsa capacità di spesa dell'Azienda ferroviaria può e deve essere affrontata con decisione e rigore.

Altri nemici sono individuabili nella manifestata volontà di ritardare l'approvazione di questo provvedimento con aggiunte settoriali, con modifiche consistenti, con la difesa di problemi particolari, con l'individuazione di priorità che risultano non essere tali.

Noi ci opponiamo fermamente a questo tipo di nemici e vogliamo anche in questa occasione trovare le opportune convergenze per sconfiggerli.

Vi sono anche interessi economici che vogliono snaturare le finalità politiche che il piano si prefigge. Mi riferisco, in particolare, alla messa in discussione delle direttrici che si vogliono dare al piano nel campo dell'elettrificazione delle sperimentazioni. Si parla di una grande azienda industriale italiana contraria all'elettrificazione in quanto produttrice di materiale per trazione a combustione *diesel*.

A parte il fatto che un parco *diesel* va comunque mantenuto, dato che non possiamo pensare di avere trazioni esclusivamente elettriche, dobbiamo mantenere comunque inalterate le indicazioni politiche sulla sperimentazione di locomotori elettrici alternativi a corrente continua, così come è previsto per la rete sarda, in quanto essa rappresenta uno stimolo alla ricerca e alla sperimentazione per

trovare vettori di traino e di trasporto economicamente veloci, potenti, sicuri e di sempre maggiore affidabilità.

Ciò non significa che il *diesel* o il *diesel* elettrico debbano essere applicati su tutti i convogli, ma semplicemente che va incoraggiata la sperimentazione e la ricerca.

Occorre tenere bene presente l'importanza del trasporto merci e che esistono grandi spazi da recuperare in termini di percentuale di traffico. Tale recupero è condizionato da un miglioramento qualitativo dell'offerta, che a sua volta dipende da un risanamento organizzativo della gestione, oltre che da un più corretto uso delle tecniche ferroviarie per i ruoli cui la ferrovia è maggiormente preposta. Tra le tecniche ferroviarie si trova al primo posto la trazione *diesel*; quest'ultima e la trazione elettrica non sono incompatibili e rappresentano comunque, dal punto di vista del consumo energetico, una soluzione positiva. Vorrei citare due dati: si consumano 1.026 calorie per tonnellata/merce netta per il trasporto merci su linea ferrata, mentre ne occorrono ben 3.985 per il trasporto merci su gomma.

Desidero ricordare inoltre che nel settore della ricerca e del mercato del *diesel* una significativa indicazione è venuta proprio da un accordo integrativo tra la FLM e il raggruppamento *diesel* della Finmeccanica.

Basta guardare che lo spazio di mercato mondiale riservato ai motori *diesel*, nella cui gamma viene anche individuata la trazione ferroviaria, è del 26 per cento sul totale della domanda di motori e, all'interno di questo, nel 1979 sono state prodotte ben 1 milione e 400 mila unità nel settore dei motori *diesel* e il comparto ferroviario ne ha beneficiato per il 10 per cento.

Sottolineo che, sulla base di prospettive di mercato niente affatto negative considerando per questa gamma di motori uno sviluppo del mercato nel prossimo quinquennio pari al 68 per cento, l'accordo prevede anche la costituzione di un centro di coordinamento per la ricerca scientifica e tecnologica sui motori

diesel, con un investimento di 10 miliardi e mezzo, e che a tale centro partecipi anche il consorzio Ansaldo per il trasporto e la trazione ferroviaria. Esistono prospettive per lo sviluppo, e quindi uno stimolo alla ricerca ed agli investimenti, del traino mediante vettori *diesel* e *diesel*-elettrici che, a parità di peso, sviluppano una potenza maggiore, anche se non eccellono in velocità: ciò è confermato dal fatto che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha comunque realizzato razionamenti e trasporti mediante le nuove locomotive *diesel*-elettrico del tipo D-145.

Pertanto, non possono essere accettate pressioni o condizionamenti tesi ad imporre svolte nell'impostazione data dal piano al campo della elettrificazione, perché non sono giustificati per quanto ho accennato.

Desidero sottolineare anch'io, come ha fatto il relatore, l'importanza dello stanziamento per il materiale rotabile, non solo in relazione alla necessità di modernità, *comfort*, sicurezza, ma anche al valore di sviluppo della domanda e della occupazione, sapendo che vanno eliminate le strozzature nella spesa che rappresentano un ostacolo determinante.

È vero che le imprese di produzione di materiale rotabile sono scarsamente competitive, ma ciò è dovuto anche alla instabilità e al rallentamento delle commesse, che non rappresentano sempre una certezza dato che i parametri iniziali di domanda si riducono notevolmente per gli effetti che dicevo prima, e cioè per la inflazione e la lentezza nella capacità di spesa.

Pertanto, i problemi di ristrutturazione e di economie di scala possono essere affrontati se da parte delle ferrovie dello Stato si rispettano le certezze delle domande: ciò è contenuto esplicitamente nell'articolo 10 della legge n. 52 del 1973. Certo, produzioni con sistemi artigianali o polverizzate in appalti e subappalti, scarsamente tecnologiche e non sempre coordinate tra di loro, non possono rappresentare per le imprese italiane una strada per produrre materiale in modo competitivo. Ma se questo piano nasce tempestivamente e altrettanto tempestiva-

mente attua i propri obiettivi, anche per le imprese costruttrici di materiale rotabile vi saranno certezze tali da giustificare investimenti per processi di ristrutturazione tecnologica e per migliorare la rispettiva competitività in modo da essere alla altezza della nuova situazione. Dobbiamo sapere che questo e il problema della competitività sono il nodo del dibattito in corso tra le organizzazioni sindacali e le imprese.

Pertanto, in questo caso il piano deve essere un volano di stimolo affinché ricerca, sperimentazione e produzione siano sempre al livello più elevato e rispondano alle nuove esigenze di modernità e di sicurezza che vengono chieste dal trasporto.

Credo che dalle esigenze complessive del trasporto, dalle difficoltà energetiche, nonché dai costi sempre più rilevanti, si possa presumere che le ferrovie dello Stato saranno chiamate in futuro a svolgere servizi decisamente superiori all'attuale capacità. Il mio, quindi, è un intervento ottimistico, di grande fiducia anche in questo piano. Il piano integrativo e la riforma delle ferrovie dello Stato sono due grandi occasioni strategiche che si muovono in questa direzione, in quanto costituiscono un complesso di interventi tesi ad aumentare la capacità di offerta dei servizi e a migliorare le strutture operative in una logica che veda le imprese di pubbli-

co servizio obbligate dall'esplosione dei bisogni a coinvolgersi sempre di più in un processo di assimilazione reciproco fra imprese private ed enti di pubblico servizio.

Non dobbiamo perdere questa occasione e soprattutto il Governo è chiamato a dare chiaramente il suo apporto per raggiungere questo fine ed obiettivo che il paese chiede, rivendica e affida proprio nelle mani dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, dei suoi dirigenti e dei suoi lavoratori che hanno dato prova di sensibilità politica, attraverso le loro organizzazioni, nella definizione del piano integrativo. Ecco perché questa nuova prova di appello che viene affidata alle ferrovie dello Stato, e in cui le forze politiche e il Ministero hanno l'occasione di misurarsi, non può essere assolutamente mancata.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di martedì 16 dicembre alle ore 15.

La seduta termina alle 13,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO