

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

40.

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MORAZZONI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, 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)	483
PRESIDENTE	483, 513
AMODEO	492
BAGHINO	496, 498
BRICCOLA	506
CUFFARO	485
FARAGUTI	489
FIORI GIOVANNINO	495, 496
LAMORTE	510
PICANO	506
TAMBURINI	508
TOMBESI	484

La seduta comincia alle 15,20.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, 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 in-

terventi 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 ».

Prima di proseguire la discussione sul provvedimento avverto che il ministro dei trasporti replicherà alla discussione stessa nella seduta di domani, al termine del dibattito in Assemblea sul caso Itavia.

TOMBESI. Desidero cominciare facendo due premesse che possono sembrare ovvie, ma che credo si debbano avere presenti in questa discussione.

Noi affrontiamo un settore — quello delle ferrovie — che si trova in condizioni di grande inadeguatezza rispetto alle esigenze reali e al confronto che se ne può fare con quanto avviene negli altri paesi; sono, quindi, comprensibili le perplessità e le lamentele che emergono quando si affronta il problema dei programmi di intervento.

D'altra parte a me pare che si debba ricordare, come premessa, che con i mezzi limitati che abbiamo siamo pure riusciti (tramite lo sforzo di chi propone e di chi approva, nonché di chi solleva critiche) ad arrivare a determinati impegni.

Detto questo, voglio fare brevemente cenno a tre argomenti, il primo dei quali riguarda il tema generale. Il piano di sviluppo presentato a seguito della legge n. 377 del 1974 è il risultato di un tentativo, fatto dall'Azienda delle ferrovie nel 1976, di mettere mano alla inadeguatezza ed alle esigenze del settore fotografando la situazione esistente, tenendo conto del naturale sviluppo della stessa, senza prefiggersi una programmazione che indirizzasse lo sviluppo in un senso o in un altro.

Il momento di svolta si è avuto nel giugno del 1978 con la famosa risoluzione della Commissione trasporti della Camera, approvata all'unanimità. La stessa Conferenza nazionale dei trasporti (senz'altro importante e significativa soprattutto per la partecipazione che ha registrato) non

ha detto molto di più di quanto era contenuto nella risoluzione unitaria.

Oggi, affrontando il piano integrativo, ci troviamo nella spiacevole condizione di dover prendere decisioni in materia di programmazione senza avere il piano nazionale dei trasporti che dovrebbe essere nella logica di questi fatti (senza nemmeno avere i sette progetti finalizzati o, quanto meno, i sei poiché uno si riferiva alla riforma della gestione, che scaturivano da ciò). Questo è un grosso limite.

Per questo dico che oggi — fiducioso che entro il 31 dicembre 1981 si arrivi a questi riferimenti — l'unico punto fermo che abbiamo con il rappresentante del Governo è quello della risoluzione unitaria. A questo proposito chiedo al Governo di dirci in quale misura il provvedimento in questione è congruo rispetto a quella risoluzione. Mi riferisco all'ossatura della legge, signor sottosegretario, ma anche a quelle opere evidenziate, come il quadruplicamento della linea Roma-Firenze e l'elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna, che sono specificate nella legge. Chiedo al Governo di dirci se il provvedimento è congruo o no, ma il punto di partenza deve essere a mio giudizio questa risoluzione unitaria.

Mi permetto di darle un suggerimento, onorevole sottosegretario, per quando il Governo, nel 1981, presenterà l'elenco definitivo delle opere, cioè che le opere non siano raccolte per categorie o per regioni, ma in rapporto alle finalità che esse si prefiggono, alle finalità del piano nazionale dei trasporti, se ci sarà, dei progetti finalizzati, se ci saranno; se non ci saranno, si dovrà tenere conto delle priorità che sono precisate nella risoluzione unitaria.

Vorrei accennare, ora, alla questione dei portabagagli. In uno dei testi che sono stati elaborati dal Comitato ristretto vi era un articolo 9-bis che prevedeva la possibilità di affidare servizi accessori connessi con il trasporto viaggiatori alle cooperative dei portabagagli. Poi questo articolo è stato tolto, per cui preannuncio che presenterò un emendamento in questo senso, in quanto ritengo che questa

richiesta della categoria sia da accogliere, naturalmente garantendo l'azienda che questo affido non avvenga in condizioni di particolare onerosità, ma lasciando un maggiore potere di regolamentazione all'azienda in questo rapporto con la cooperativa dei portabagagli.

Vorrei poi sollevare il problema del raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio-Pontebbana, non in una visione campanilistica ma in riferimento agli impegni che il Parlamento ha preso. Ricordo che l'impegno per tale raddoppio è stato preso nel 1974 con il cosiddetto « PIS ». Gli avvenimenti che si sono succeduti in quella regione hanno accentuato la necessità di tale raddoppio. Mi riferisco all'impegno di sviluppo per il porto che il Governo ha preso in occasione dell'approvazione degli accordi di Osimo, quando ci sentivamo tutti in grande debito verso quella regione. Non siamo campanilisti, ma severi custodi degli impegni presi dal Governo, tra i quali l'impegno di sviluppare il porto, che si riacciava al raddoppio della linea Pontebbana. Gli impegni assunti dal Governo dopo il terremoto del Friuli comprendevano anche questa linea ferroviaria. E la Commissione ha fatto propri tali impegni con dei documenti. In termini generali questo impegno rientra senza dubbio nella risoluzione già citata del 1° giugno 1978, che comprende questo raddoppio, quanto meno quando si fa riferimento al collegamento con i porti e all'integrazione della linea ferroviaria italiana con quella europea. Occorre tenere presente anche il problema del trasporto di carbone, che presto si porrà, e il fatto che la linea Udine-Tarvisio costituisce uno dei collegamenti del nostro paese con i paesi europei.

Questo impegno del raddoppio è stato preso inoltre con due risoluzioni, una con la prima firma del collega Belci e l'altra del collega Cuffaro, che sono state approvate il 18 giugno 1978, dopo la visita che la nostra Commissione aveva fatto a Trieste.

Qual è lo stato delle opere? La legge n. 377 (una legge ordinaria, quindi non è vero che questa opera sia stata finanziata

solo con leggi straordinarie, come dice qualcuno) ha dato i primi soldi. Il secondo stanziamento è stato fissato dalla legge n. 546, che riguardava i danni provocati dal terremoto. Rimane da finanziare il tratto Tarcento-Pontebba per gli impianti. Quindi, quello che si è speso finora non solo non ha raggiunto lo scopo, ma anzi mantiene improduttivi degli investimenti. Vi è poi da fare il tratto Pontebba-Tarvisio.

La finalità del provvedimento in esame è sostanzialmente quella di razionalizzare la spesa, per cui è chiaro che tra tali finalità rientra il completamento delle opere iniziate che sono necessarie.

Il raddoppio della Pontebbana si può finanziare o con i finanziamenti previsti per le opere contenute nell'elenco da formulare entro il 31 dicembre 1981 oppure per altra via scelta dal Governo, ad esempio in sede di rifinanziamento della legge n. 546. Chiediamo al Governo che tale finanziamento sia comunque dato entro il 31 dicembre 1981.

Concludo il mio intervento ricordando che ho preso in considerazione tre punti: in primo luogo ho posto in rilievo la necessità che venga presa come riferimento per la legge e per il piano che dovrà essere presentato, in mancanza del piano nazionale dei trasporti o di progetti finalizzati, la risoluzione unitaria della Commissione; ho trattato poi il tema della cooperativa dei portabagagli, che mi pare possa essere guardato con disponibilità; inoltre ho sollevato, al terzo punto, il problema del finanziamento per il completamento della Pontebbana, completamento che chiedo venga realizzato entro il 31 dicembre 1981.

Invito il Governo ed il relatore a rispondere alle questioni da me poste, riservandomi anche di presentare eventualmente emendamenti ed ordini del giorno.

CUFFARO. Diceva prima l'onorevole Tombesi che la mancanza di un piano nazionale dei trasporti ci pone nella condizione di discutere di queste misure senza avere chiaro il quadro degli effetti che esse avranno; non solo, ma persino nella

relazione dell'onorevole Federico - relazione anche molto seria, per certi aspetti - manca un qualsiasi accenno ai nuovi problemi che il paese dovrà affrontare relativamente alla questione energetica. Mi riferisco a tutti i problemi connessi con la produzione, l'uso ed il risparmio di energia.

Può dirci il Governo cosa succederà nel paese se andranno a buon fine i provvedimenti suggeriti a proposito del piano energetico? Vi sono stati, in merito, incontri e scambi di opinioni tra i vari ministeri? Esiste un concerto tra i ministri sul piano relativo alle ferrovie dello Stato, per prevedere quali saranno gli effetti sui costi che l'Italia si troverà a dover affrontare per il prezzo dei combustibili ed anche per la produzione di energia elettrica?

Diceva prima il collega Tombesi - che sembrava quasi parlare dai banchi dell'opposizione - che qui ci sono risoluzioni che restano lettera morta, impegni che si assumono e che poi non vengono portati avanti. La stessa Conferenza nazionale dei trasporti non so quali effetti abbia prodotto: c'è una responsabilità storica delle classi dirigenti italiane per quanto riguarda il sistema dei trasporti, non è un fatto nuovo. Se si considera come sono stati affrontati i problemi dei trasporti dall'unità d'Italia ad oggi, ci si accorge che abbiamo sempre camminato a rimorchio di altri paesi e che le nostre decisioni arrivano troppo spesso in ritardo rispetto a quelle prese nel resto dell'Europa; ci si accorge che vi sono ritardi sia per quanto riguarda la rete ferroviaria e la sua modernizzazione, sia per quanto riguarda lo sviluppo che dovrebbe appoggiare la creazione di un sistema di trasporti ottimale, sia infine nei confronti della ricerca.

Leggevo proprio ieri sera un rapporto sulla ricerca e sull'uso delle innovazioni nell'economia italiana: per parecchio tempo, e soprattutto nel campo dei trasporti, il nostro paese ha acquistato dall'estero ed ha trovato soluzioni in ritardo; e tutto ciò lo si deve principalmente alla posizione di subordinazione e di sudditanza che ci proviene dalla mancanza di preveggenza della nostra classe dirigente.

Questo ritardo, che innegabilmente esiste, deve essere superato anche per quanto riguarda il collegamento tra il nostro sistema dei trasporti, l'uso delle innovazioni e la possibilità di qualificare i nostri centri di ricerca e di sperimentazione.

C'è stato un tempo, credo, in cui le ferrovie dello Stato hanno avuto centri di progettazione e di ricerca che muovevano anche passi coraggiosi, mentre oggi assistiamo ad un processo di decadenza, al punto che le ferrovie dello Stato alcune progettazioni non se le possono assumere, e le regioni - come avviene nel Friuli-Venezia Giulia - devono sostituirsi ad esse, al Ministero dei trasporti e ad altri centri della Pubblica Amministrazione, per la produzione dei progetti.

Certo, non dovrebbe spettare alle regioni il compito di progettare una parte della rete ferroviaria italiana, di progettare, per esempio, lo scalo di Cervignano. Eppure, di fronte alla lentezza, di fronte ai ritardi, di fronte (ormai abbiamo anche questo) allo scarto tra le esigenze e le competenze, l'Azienda delle ferrovie dello Stato non attrae più tecnici di valore, per cui diventa inevitabile il processo di surrogazione da parte delle regioni, che finiscono con il concedere grandi appalti di progettazione a società e centri privati, sappiamo bene con quali conseguenze e con quanto dispendio di pubblico denaro.

Sono stati qui sollevati anche problemi squisitamente tecnici. Per quanto riguarda, per esempio, l'estensione della elettrificazione, noi concordiamo sull'opportunità del massimo ammodernamento, però vorremmo delle garanzie sull'equilibrio tra l'elettrificazione stessa, ovvero la sua estensione, e l'uso di altri tipi di propulsione, perché riteniamo che anche da questo punto di vista debba essere fatto un calcolo legato ai costi. Certo, su alcune linee l'elettrificazione è assolutamente indispensabile; però sappiamo bene qual è il rendimento e quali sono le cadute di energia nel caso della trasformazione, per cui determinate misure devono essere prese con coraggio, mentre altre devono essere limitate tenendo anche conto del costo per chilometro.

Il problema più grave, poi, non è quello di non avere un piano nazionale dei trasporti, bensì quello di non avviarcene nemmeno verso un sistema dei trasporti integrato, cercando di superare l'attuale mancanza di raccordo, per esempio, tra il traffico marittimo e quello ferroviario; continuiamo, infatti, a congegnare gli sbocchi delle nostre linee ferroviarie senza minimamente considerare cosa avviene nella distribuzione del traffico marittimo, senza che le ferrovie dello Stato si siano mai preoccupate di prendere in considerazione anche un piano di sostegno allo stesso traffico ferroviario, sostegno che potrebbe provenire dallo sviluppo della navigazione di cabotaggio.

Eppure, onorevole Tombesi - mi riferisco al richiamo che lei ha fatto - nella Conferenza nazionale dei trasporti si è insistito molto sulla navigazione di cabotaggio, ed esiste un progetto che già dovrebbe essere stato presentato all'attenzione del Parlamento, che è invece in forte ritardo.

Scarti di considerazione sono poi anche rilevabili nei confronti delle aree metropolitane; riteniamo che in questa direzione ci sia da superare una timidezza di fondo, dannosissima, visto che si tratta di problemi che stanno affliggendo la vita delle nostre città. Basta vedere cosa sta succedendo oggi nelle grandi città italiane per capire come questo problema diventerà dominante nei prossimi anni; noi, invece, ci limitiamo ad andare avanti con provvedimenti tampone, ed è probabile che gli stessi tecnici delle ferrovie dello Stato - alcuni dei quali sono di valore - avvertano una sorta di freno alle loro iniziative per la lentezza con cui si giunge a determinati provvedimenti e per la distanza che intercorre tra i programmi che si stendono e la loro realizzazione attraverso l'adozione di misure concrete.

C'è il grande problema del Mezzogiorno. L'Italia è divisa in due anche dal sistema dei trasporti. L'onorevole Casalino ha denunciato questo aspetto che io vorrei riprendere. Il terremoto ha messo a nudo tutta una serie di manchevolezze e di deficienze. Credo che vi siano davvero

delle scelte nuove da fare, anche in relazione a quanto è avvenuto il 23 novembre; e credo che anche per quanto riguarda il sistema dei trasporti noi dovremo considerare lo stretto legame che esiste tra ripresa economica, sviluppo, trasformazione e rinascita e una diversa impostazione di questo sistema in Italia. Questo è un discorso che faremo, che si potrebbe anche fare oggi; ma, ripeto, credo che ci sia la necessità di agire in base a idee precise per un piano *ad hoc* e all'intervento anche della comunità scientifica italiana, tenendo conto di tutta una serie di misure che devono essere prese nel Mezzogiorno, per evitare che si ricostruisca l'esistente e soprattutto per evitare quelle deficienze e carenze che si registrano oggi.

Ma non vi sono soltanto i gravi problemi sorti a seguito del terremoto; c'è anche da denunciare un atteggiamento, una tendenza che porta a trascurare i problemi del Mezzogiorno e a non capire che si tratta di problemi nazionali e non soltanto delle popolazioni meridionali. Tutti sappiamo cosa significa viaggiare nel sud, qual è la composizione dei convogli, la mancanza dei sistemi di sicurezza, i ritardi, le lentezze. Si pensa talvolta che queste cose riguardino soltanto una parte della popolazione italiana. In realtà si tratta di questioni di carattere generale che investono il problema della nostra economia in generale e del sistema dei trasporti nel suo complesso.

Vorrei, onorevole Caldoro, che si pensasse cosa vuol dire non aver affrontato il problema del raccordo con le isole, e continuare ancora ad insistere, per quanto riguarda le grandi isole italiane, con gli accessi tradizionali, senza aver ripensato questo sistema. Abbiamo importanti aree portuali nelle isole e nel Mezzogiorno le quali finiscono per restare inutilizzate proprio per questo motivo; si dilapidano così centinaia di migliaia di miliardi per costruire banchine e attrezzature porti, senza che vi sia una integrazione e una visione generale dei problemi.

Ma le disfunzioni non riguardano certamente soltanto il Mezzogiorno, bensì tut-

ta la rete italiana. E vorrei qui riprendere le questioni sollevate poc'anzi dall'onorevole Tombesi. Un'area come quella di Trieste, con la sua collocazione geografica e l'apertura che ha verso i traffici del centro e dell'est europeo, è più volte oggetto di retorica da parte di chi si occupa di questi problemi. Non c'è ministro che venga a Trieste il quale non parli, con una espressione frusta, di « Trieste cara al cuore di tutti gli italiani ». Quando però si va alle soluzioni concrete, vediamo che la galleria di circonvallazione ha battuto tutti i primati di lentezza. Riferivo la questione della galleria, l'altro giorno, in un consesso di ricercatori, scienziati e docenti universitari che non sapevano inizialmente di quale località parlassi, riferendomi ai tempi di attuazione; ritenevano si trattasse di una delle tante opere della Cassa per il Mezzogiorno. Si tratta invece di un'opera che dovrebbe essere compiuta in una città che aveva una tradizione di buona amministrazione e di efficienza che oggi rimpiange. Ritengo che quando si commettano questi errori non si incida soltanto sull'economia del nostro paese o si trascuri una determinata zona, ma si commetta persino un delitto di lesa patria. Avrei desiderato che fosse stato presente il rappresentante del Governo, domenica scorsa, alla mostra su Maria Teresa e sui progetti della casa absburgica. Certo, non possiamo dar ragione a coloro che sono laudatori del tempo scomparso, ma certamente i tempi di percorrenza e di attuazione delle opere, in quella fase storica, erano di gran lunga più rapidi, nonostante le differenze di carattere tecnologico, di quelli che si possono avere oggi da parte dell'amministrazione italiana. Vi lascio immaginare quali siano le reazioni dei cittadini di Trieste e quanto siano credibili un intervento del Governo o i soliti piagnistei e la solita retorica fatta dal ministro di turno che visita quella città. La X Commissione trasporti ha visitato Trieste, ha preso in considerazione il suo patrimonio, i suoi collegamenti e i suoi rapporti con l'entroterra ed ha approvato una risoluzione. Ebbene, non vi è stato ministro o sottosegretario, onore-

vole Caldoro, che l'abbia mai richiamata e che abbia detto di averla esaminata e valutata o abbia fatto qualcosa per renderla concreta!

Andiamo ai collegamenti internazionali fatti un po' sull'onda di pressioni che vengono da altri paesi. Vi sono delle iniziative anche delle stesse ferrovie dello Stato verso l'Austria e la Jugoslavia che non sono sostenute come dovrebbero essere. E molte volte i nostri funzionari finiscono per trovarsi soli nel loro rapporto con le amministrazioni degli altri paesi. Nello ambito della Comunità economica europea vi è distrazione per quanto riguarda i problemi del trasporto.

Ricordo, in occasione della discussione del provvedimento per le zone terremotate, la risposta del ministro del tempo. Ci si disse, a proposito del raddoppio della Pontebbana, che i finanziamenti erano garantiti e si fece un conto economico che oggi si dimostra errato. Abbiamo bisogno di garanzie perché quell'opera vada avanti; non solo perché essa sia al più presto realizzata, ma anche per rivedere gli interventi per i collegamenti con l'est europeo. Sarebbe sbagliato arrivare, da parte nostra, con ritardo, mentre nell'ambito della CEE si discute di un progetto di idrovia adriatica. Se l'Italia non darà il suo esempio e non attrezzerà le strutture di collegamento col centro dell'Europa, quei discorsi diventeranno vani e si ritorceranno contro di noi in sede CEE.

Per concludere, vorrei sottolineare il problema dello scalo di Cervignano. Il Parlamento non sa quali sono le determinazioni del Governo in proposito. Sappiamo solo che gli appalti sono stati bloccati. Lo scalo di Cervignano comporta certo grossi problemi e vi sono anche motivi ragionevoli per riflettere. Ma si è anche di fronte alla difesa di interessi particolari che il Governo deve respingere. Il Governo si deve pronunciare a proposito di quest'opera che è assolutamente necessaria per il porto di Trieste e per l'economia nazionale. Se vogliamo che quel porto funzioni bisogna che abbia un polmone alle spalle. Lo scalo, individuato dalle ferrovie dello Stato a Cervignano,

con il concorso della regione, riteniamo che sia veramente un'opera indispensabile. Vi sono errori nella localizzazione? Vi sono dissesti prevedibili? Occorre che il Governo si pronunci al più presto e dia garanzie e non che agisca soltanto sotto la spinta di questo o quell'altro gruppo di interessi, perché purtroppo accanto a motivi giusti e ragionevoli vi è anche la difesa di interessi particolari cui finiscono per essere sensibili i ministri e i sottosegretari, per la pressione o magari la preoccupazione di qualche risultato elettorale. Bisogna dare garanzie precise alle amministrazioni locali, alla regione e alle nostre popolazioni, agendo con grande coerenza e, mi auguro, in futuro, anche con una certa tempestività.

FARAGUTI. Vorrei limitare il mio intervento ad alcune questioni essenziali perché ritengo che non sia compito mio affrontare una serie di considerazioni generali importanti — che per altro condivido — già sviluppate dalla relazione e da molti interventi, non soltanto dei miei colleghi di gruppo.

Nella storia complessa del dibattito sulla ricerca e sul ruolo delle ferrovie dello Stato nel nostro paese, che ha accompagnato l'evolversi di questo progetto di legge, oggi ci troviamo a cercare punti di raccordo tra maggioranza ed opposizione, quale quello rappresentato dalla famosa risoluzione nella quale mi riconosco, anche se non ho partecipato personalmente a quei lavori.

Credo sia significativo il fatto che tutti i colleghi si siano richiamati a questa risoluzione approvata dalla X Commissione trasporti della Camera il 1 giugno 1978.

La ricostruzione di questo paese, per quanto riguarda la politica delle strade e delle autostrade, è avvenuta come è avvenuta e a quel periodo si può rian dare con la mente, così come ai rapporti che si sono instaurati nell'ambito delle lotte sociali ed agli indirizzi di politica economica. Ma per queste cose mi rifaccio all'intelligente scritto del professor Saraceno (da tutti stimato) per non an-

noiare i colleghi che mi ascoltano circa gli indirizzi di partenza — per un lungo tratto seguiti — in relazione alla ricostruzione del nostro paese, nonché agli investimenti e ai vincoli che esistevano in qualche modo per il settore in questione.

Sia chiaro che questo non significa assolvere niente e nessuno, bensì svolgere una ricerca che, guardando al passato, alle realtà storiche, tenga presente quello che sono state e non quello che si vorrebbe che fossero.

Sta di fatto che oggi siamo qui e dobbiamo discutere dell'argomento, giudicare e poi decidere in merito ad alcuni interventi di natura economica e di organizzazione.

Un primo intervento è relativo al potenziamento ed alla riorganizzazione della struttura dell'Azienda delle ferrovie dello Stato; il lavoro, anche difficile, che è stato fatto in proposito con i rappresentanti delle regioni e di tutte le altre forze sociali pone, in un certo senso, una attesa particolare nei confronti del Governo, del Parlamento, della nostra Commissione per vedere come questo lavoro venga a concretizzarsi in una legge e nei relativi stanziamenti.

Sull'importanza del traffico su rotaia credo non vi sia — a questo punto della discussione, a quest'ora — necessità di spendere altre parole; penso sia chiaro a tutti anche il riflesso immediato e positivo che gli investimenti in questione hanno sui problemi dell'occupazione, della ripresa produttiva nei confronti dei settori tecnologicamente avanzati e di alta incidenza occupazionale come l'elettromeccanico, lo elettronico, il cibernetico ed altri ancora.

In effetti investimenti intelligenti e giustificati sono della massima importanza per il ruolo di « maglia portante » del settore in connessione con l'intero sistema dei trasporti e per l'introduzione di elementi di carattere intermodale con particolare riferimento sia al trasporto delle merci a media e lunga distanza, sia al rapporto con i porti ed i loro servizi.

Tutti coloro che vivono e lavorano in regioni come la Liguria (deputata a fornire servizi di trasporto all'interno di un

sistema complesso e difficile) sanno quali sono le urgenti necessità che questo intervento del traffico di merci su rotaia pone all'interno del sistema dei trasporti del nostro paese, necessità che appunto si riferiscono ai livelli tecnologicamente più avanzati pena il rischio di aggiungere ulteriori vincoli alla nostra capacità di competitività rispetto ai grandi porti del nord Europa o del Mediterraneo francese. Credo che questa esperienza possa estendersi ai porti dell'Adriatico e agli altri porti del Tirreno. Siamo dunque in presenza della necessità di giudicare, signor sottosegretario, se questi stanziamenti corrispondano a queste esigenze e di chiedere un impegno per la realizzazione degli obiettivi contenuti nella risoluzione del 1 giugno 1978 della X Commissione.

Ritengo che la definizione del disegno di legge in esame abbia bisogno di alcuni approfondimenti (perché non tutti abbiamo potuto seguire i meritori lavori del Comitato ristretto) e che probabilmente alcune parti di esso debbano essere modificate, dal momento che viviamo in una situazione che potrebbe assumere qualche aspetto schizofrenico. Abbiamo un disegno di legge contenente indicazioni programmatiche, una definizione di stanziamenti, di procedure, l'indicazione della necessità — in parallelo con quella che dovrà essere la riforma dell'azienda — della costituzione di corpi di direzione di unità speciali (articolo 15); al disegno di legge è allegato un piano delle voci di spesa con la indicazione dei provvedimenti per categorie di interventi e con il programma integrativo del settembre 1979.

L'ultimo comma dell'articolo 3 prevede il dovere del ministro dei trasporti di trasmettere alla Camera il programma di utilizzo delle somme 30 giorni prima dell'emanazione del decreto di approvazione dei programmi per acquisire il parere delle Commissioni permanenti competenti per materia. Non vorrei essere frainteso, in quanto mi sforzo di dare un contributo aperto alle critiche e sono disposto ad accettare le delucidazioni del Governo, del relatore e dei colleghi. Il fatto è che ho il dubbio che non sempre all'espressione

della volontà politica del Governo abbiano corrisposto... (*Interruzione del deputato Bocchi*).

Onorevole Bocchi, devo dire che sono un po' frastornato dal modo in cui si discute in questa Commissione, perché se un deputato non dice una quantità di cose, ma tenta solo di approfondire qualche punto viene accusato di voler allungare i tempi della discussione. Questo non è giusto, e non vorrei che il resoconto non riportasse il mio fermo rifiuto di una interpretazione di questo genere del mio intervento. Sono quindi costretto a raccogliere l'interruzione per la dignità della discussione e per il significato che altrimenti il testo del resoconto potrebbe dare al mio intervento.

Come stavo dicendo, ritengo che non vi sia una completa omogeneità tra le parole della risoluzione della X Commissione e alcuni punti del progetto di legge in esame. Ritengo comunque che l'impianto complessivo del provvedimento si muova nell'ambito di tale risoluzione e che sarebbe errato affermare il contrario. Sta di fatto che con la previsione del citato comma dell'articolo 3 siamo in presenza di un fatto ben preciso, cioè che se domani questo provvedimento dovesse essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* non si avvierebbero contemporaneamente le cose scritte nel programma integrativo. Non è vero: è nella durezza delle cose la priorità necessaria, ed allora da qualche parte bisognerà pur cominciare, ma nel frattempo purtroppo l'inflazione, quale che sia, ad una o a due cifre (in questo momento è a due cifre) erode la capacità del denaro di essere trasformato in opere di raddoppio, di elettrificazione, in acquisto di materiale rotabile, in interventi nel settore dei traghetti, in interventi in favore del benessere del personale, eccetera.

Allora c'è, necessariamente, una priorità, ma non per questo dobbiamo intimorirci, né per il fatto che occorrerà prendere in proposito una decisione responsabile leggendo strategicamente, nello sviluppo dei tempi e delle possibilità, queste cifre e questo articolato.

La relazione allegata al testo del disegno di legge sembra ormai superata e va presa per quello che le cifre — cui essa si riferisce — contengono. Non possiamo infatti dimenticare che all'interno delle cose positive che sono la grande maggioranza di questo provvedimento, all'interno della nuova fase che le ferrovie dello Stato e il trasporto su rotaia vivranno, se le azioni dell'azienda e dell'esecutivo saranno conseguenti a quanto è stato detto e scritto (ed io non dubito che si farà il possibile perché lo siano e perché non manchi la capacità di spesa che deve assolutamente aumentare, almeno in misura quadrupla), una parte della strategia compresa all'interno del punto 2) della risoluzione deve essere fortemente sottolineata. Mi riferisco agli impegni affidati al Governo laddove si dice, nel quadro dello sviluppo generale della rete di collegamento con i porti: « Assumono un carattere rilevante il potenziamento ed il rinnovamento della linea Pontremolese e della linea Orte-Falconara. Questi due impegni si collocano in alternativa a medio termine al proseguimento della direttissima Orte-Firenze, nel senso che la scelta di queste due linee transappenniniche raggiunge lo scopo di evitare un eccessivo accentramento sulla dorsale, di decongestionare il nodo di Bologna, di aumentare le capacità di trasporto tra nord e sud e di riequilibrare l'uso del territorio nazionale ».

Ebbene, io ritengo che questa scelta, pur contenuta nel disegno di legge e pur rappresentata in qualche modo nelle cifre del programma integrativo, abbia bisogno, onorevole sottosegretario, di essere — ripeto — fortemente sottolineata, per quello che è accaduto in un recente passato.

Come tutti ricordano, abbiamo addirittura scoperto che in giro per la Comunità economica europea c'era una cartina sulla quale questa linea non era nemmeno segnata, per cui — nei modi più pacati — abbiamo dovuto richiamare l'esecutivo perché, a livello di Commissione della CEE, si facesse notare l'errore compiuto nel non considerare questa strozzatura presente

nelle ferrovie italiane che, se non è la più importante, non è certo da sottovalutare, perché al di fuori di qualsiasi tentativo di collocare un intervento in questa direzione nel particolarismo di campanile, tutti conosciamo l'importanza strategica di questo nodo per il passaggio delle merci. Se a livello di Comunità un disagio è avvenuto, e l'esecutivo si è poi adoperato per porvi rimedio; se il punto d) dell'articolo 1 non ha la pregnanza graffiante delle indicazioni presenti nel punto 2) della risoluzione; se le priorità saranno necessarie, perché non sarà possibile fare tutto insieme; se la debolezza della capacità di spesa dell'azienda ferroviaria non sarà superabile con un colpo di bacchetta magica; se questo maledetto male dell'inflazione si continuerà ad abbattere sul nostro denaro, perché io non devo temere? Perché non posso parlare di questo problema — nel timore di essere frainteso — che è un problema vitale, e non riservato a poche persone che desiderano spostarsi più velocemente da un posto all'altro? Questo è un problema vitale, ripeto, per utilizzare quella grande linea d'acqua che è il Tirreno, sorella dell'Adriatico; altrimenti è inutile parlare del problema del collegamento tra porti e sistema ferroviario, discutere del traffico intermodale, della possibilità di accorciare le distanze tra nord e sud utilizzando questa grande via d'acqua sulla quale far camminare le nuove navi a propulsore — che lasciano se stesse nel porto per tornarsene via solo con il motore — con risparmi di energia, di tempo e di risorse incredibili.

Io credo che questo problema, onorevole sottosegretario, come altri non di poca importanza, debba essere ripreso in questo nostro dibattito per essere considerato con attenzione, affinché il Governo si impegni subito con atti di volontà politica validi anche in prospettiva, a livello di questo piano, a livello della necessità di affidare questi progetti strategici alle ferrovie con particolari raccomandazioni e decisioni, perché da parte della comunità si ripari — come in parte è stato fatto — all'errore, perché ci si impe-

gni nella scelta delle priorità, perché alla fine — e mi rivolgo specialmente a coloro che erano in questa Commissione nella precedente legislatura — il vostro lavoro, la vostra fatica, insieme allo studio, alle proposte delle regioni e delle forze economiche e sociali, possa trovare nella definizione di questo provvedimento significativo riscontro di una nuova consapevolezza in merito a questi problemi.

AMODEO. Nel manifestare il mio compiacimento al relatore, vorrei evidenziare che il disegno di legge in discussione è frutto di impegno responsabile di tutti i gruppi politici, i quali hanno avuto la collaborazione dei sindacati.

Ma a questa fase, che dovrà condurci alla « dirittura di arrivo », difficilmente saremmo pervenuti senza la volontà del Governo e se non ci fosse stato l'impegno del ministro teso a recuperare ritardi e a ridare fiducia, almeno nel settore di sua competenza, alla popolazione che, a mio giudizio, non chiede altro se non atti concreti, azioni coerenti, decisioni serie, per non distruggere le istituzioni con la sfiducia agli uomini che le istituzioni rappresentano.

Ma prima di entrare nel merito del disegno di legge, che rappresenta un momento importante dell'intervento pubblico, particolarmente nel settore delle infrastrutture, e che riguarda il potenziamento della più grande azienda di tutto il comparto dei trasporti, vorrei fare un'altra considerazione di carattere generale. Vorrei cioè notare, con soddisfazione, come il Governo si stia muovendo, attraverso i vari strumenti legislativi e i comportamenti politici generali, per una seria, fattiva realizzazione di quel disegno generale che scaturì dalla Conferenza nazionale dei trasporti e in armonia con le indicazioni unitarie più volte ribadite dalla X Commissione della Camera.

Infatti, non si può non rilevare come il piano integrativo delle ferrovie dello Stato, il disegno di legge per la nuova azienda delle ferrovie, il programma per

la riorganizzazione delle ferrovie concesse; il disegno di potenziamento dei trasporti locali, ed ancora i provvedimenti per il sostegno dell'autotrasporto merci, in particolare di quello cooperativo, nonché le iniziative in atto per quanto riguarda una diversa organizzazione in termini di autonomia funzionale del servizio dei controllori e gli assistenti di volo e di Civiltavia, rientrano, insieme alle proiezioni che giungono al settore dei trasporti marittimi, in quell'impegno concreto che, se muove a passi lenti, pur tuttavia si mostra già coerente e funzionale al fine del coordinamento e della programmazione di tutti i vari modi di trasporto e che fu uno degli impegni di questo Governo.

Al ministro dei trasporti va il riconoscimento non solo della volontà di realizzazione, ma dell'adempimento degli atti che alla realizzazione del programma portano. Atti che sono in armonia con gli obiettivi generali dell'azione politica nel settore dei trasporti. Essi possono sintetizzarsi nel concentrare lo sforzo pubblico in un modo di trasporto ottimale per specifici ruoli, intervenendo anche sui miglioramenti gestionali, onde accrescerne l'efficienza; nell'accentrare al massimo le scelte intermodali; nell'affermare il criterio dell'integrazione fra i diversi modi di trasporto; nel rendere concomitanti le scelte e i tempi di realizzazione; nel favorire il recupero di produttività ed il risparmio energetico. I benefici che ne conseguiranno riguarderanno essenzialmente l'aumento della capacità annua di trasporto, in particolare delle merci e dei pendolari; il conseguente risparmio energetico derivante dalla più congeniale utilizzazione del mezzo ferroviario; un sensibile miglioramento della qualità del servizio mediante la progressiva regolarizzazione della marcia dei treni, con benefici effetti economici dovuti alla riduzione delle immobilizzazioni del valore capitale delle merci trasportate, dei mezzi di esercizio dell'azienda e del personale utilizzato; l'aumento della produttività aziendale grazie ai provvedimenti di automazione e meccanizzazione nei diversi settori, nonché all'adozione delle misure volte ad aumentare la capacità operativa e di spesa.

È stato già detto dal collega Potì che il gruppo socialista concorda con la relazione dell'onorevole Federico.

A me compete evidenziare la necessità di mantenere il disegno di legge, che sarà approvato a conclusione del dibattito, massimamente coerente con la risoluzione e quindi con il programma di spesa concordato con le regioni, i sindacati, con le forze sociali e approvato alla unanimità dal Comitato ristretto.

Debbo altresì evidenziare il valore di quegli articoli del disegno di legge che riguardano il potenziamento della capacità di spesa dell'azienda, lo snellimento delle procedure che rappresentano queste e le altre significative anticipazioni del disegno di legge sulla riforma, e ribadire l'impegno meridionalista dello stesso disegno di legge che tende a colmare le scelte premeditate del passato, le discriminazioni volute, le offese scientemente preparate e arrecate che hanno portato a dividere il paese in due.

Se questo impegno non ci fosse stato e non venisse mantenuto nel provvedimento, con quale coraggio noi deputati del sud, noi parlamentari, il Governo, potremmo decidere sul raddoppio o sul quadruplicamento di linee e sulla elettrificazione di altre, quando la Castelvetro-Ribera è ancora a « scartamento ridotto », quando in quelle linee ferrate si prova il brivido dei 20 chilometri l'ora, quando treni lanciati a folle velocità coprono un percorso di 71,2 chilometri in appena 2 ore e 15 minuti, comprese le soste nelle stazioni intermedie?

Questo stato di cose comporta danni economici enormi alla produzione: a quella agricola, per la difficoltà che incontra per arrivare ai mercati; a quella industriale, che non può diventare competitiva con la produzione straniera per il costo aggiuntivo del trasporto; a quella del turismo, i cui flussi non possono essere incoraggiati da lunghe file, che a volte raggiungono i 20 chilometri, di macchine che non riescono ad essere imbarcate sulle navi in esercizio sullo stretto di Messina, ad esempio. Chi non ha visto, magari proiettate dalla

televisione, immagini di bivacchi sotto la canicola estiva? Sono scene pietose che non vorremmo si ripetessero. Per restare allo stretto di Messina, per il trasporto di persone e di carri occorrono due ore: esattamente il tempo necessario che al treno occorre per fare i 200 chilometri tra Napoli e Roma. Chi dalla Sicilia va al continente, o viceversa, con il treno o con la macchina, ha il privilegio di compiere un doppio mutamento del *modus* di trasporto: ferroviario-navale-ferroviario, oppure autoveicolare-navale-autoveicolare. Ma sorte peggiori tocca alle merci. L'attesa per attraversare lo stretto spesso dura dei giorni. E cosa accade ai carri frigoriferi quando restano fermi per lungo tempo è facilmente intuibile: non funziona il compressore del frigoriferi collegato al girare delle ruote del carro o azionato da un motore collegato alla rete elettrica ferroviaria a mezzo del locomotore, che non c'è; o si consuma il ghiaccio dei vecchi carri ghiacciaia. Da qui il danno nel trasporto delle primizie prodotte in serra, che arrivano ai mercati in condizione di non commestibilità.

Noi riteniamo ottimale la soluzione di un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente. D'altronde questo è stato l'argomento collaterale nella Conferenza nazionale del traffico tenutasi a Stresa nel 1978 e nel 1979. Ed è stato l'argomento centrale della quinta commissione della Conferenza nazionale dei trasporti tenutasi nell'ottobre 1978, quando gli organismi ACI di Sicilia e di Calabria presentarono una serie di memorie sull'argomento. Addirittura vi è la legge 17 dicembre 1976, n. 1158, che prevede la costituzione di una apposita società per azioni per la realizzazione del collegamento viario tra la Sicilia e il continente. Ma fino ad oggi questa società non è stata costituita.

Noi ci rendiamo conto che questo non può essere il discorso dell'oggi, né può interessare i singoli ministri. Si tratta di una questione che impegna il Governo e l'intero Parlamento, che ha bisogno di tempi lunghi, di politica lungimirante, di volontà eccezionale. Comunque, il problema esiste ed il disegno di legge in questione

lo affronta secondo i limiti di ogni legge, non solo di quelle eventualmente specifiche per la Sicilia e per lo stretto di Messina.

Nel provvedimento in questione è stato fatto uno sforzo per il Mezzogiorno.

Lo spirito meridionalista lo troviamo non per le erogazioni delle somme di spesa riservate al Sud ma, soprattutto, per lo spirito fissato dall'articolo 1 che privilegia il trasporto ferroviario con e nelle isole maggiori e nelle regioni meridionali della penisola.

Ma la situazione delle linee e degli impianti del centro-sud richiede l'adozione di misure urgenti e radicali, rispetto alle quali i provvedimenti programmati appaiono giustificati e risulteranno corrispondenti alle necessità se accompagnati dalla tempestività di esecuzione che tutti ci auguriamo.

A tale proposito sarà indispensabile che anche gli enti territoriali competenti sul territorio si adoperino per facilitare gli interventi e gli sforzi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, onde ridurre lo immobilizzo di capitali come purtroppo tuttora avviene nelle zone dove la realizzazione delle opere è pregiudizievole allo sviluppo dell'economia locale e nazionale.

Naturalmente tale azione sarà tanto più utile a facilitare l'attuazione del programma integrativo all'esame, quanto più le regioni si troveranno nella possibilità di sintetizzare le diverse istanze locali in un superiore interesse della collettività.

La rapidità di esecuzione delle opere, inoltre, sarà maggiore se troveranno favorevole accoglimento le norme previste dagli articoli 6, 9 e 11 che riguardano la scelta dei contraenti e la possibilità di affidamento dei lavori a trattativa privata anche nei casi non attualmente contemplati.

Pur tuttavia, come abbiamo osservato più volte in sede di Comitato ristretto e come è stato più volte ribadito, per conto del Governo, dal sottosegretario Caldro, il disegno di legge rappresenta solo il primo, seppure importante, passo avanti a cui deve seguire il piano pluriennale e, quindi, i progetti finalizzati come quel-

lo, ad esempio della eliminazione dei passaggi a livello. La realizzazione di tali progetti è indispensabile per rendere la nostra rete ferroviaria sempre più sicura e sempre più efficiente, sia nel settore trasporto merci, sia nel settore viaggiatori.

Chiediamo al Governo che l'impegno già assunto per la riforma dell'azienda sia senza soluzione di continuità e che contemporaneamente si proceda alla istituzione del comitato nazionale dei trasporti, che per i suoi compiti e la sua composizione dovrà rappresentare la giusta sede di confronto permanente e di scelte programmate tra le forze sociali, imprenditoriali e le varie aziende che gestiscono i vari sistemi di trasporto.

Da un punto di vista tecnico mi siano consentite alcune osservazioni di merito. L'obiettivo di realizzare la maggiore sicurezza nella gestione del trasporto, cioè la necessità di superare la cosiddetta « mappa del pericolo » è sufficientemente realizzato dal piano.

Però non si può tralasciare di raccomandare al Governo di accelerare i tempi per garantire, al più presto, la massima sicurezza, anche sotto l'aspetto geologico, a tutta la rete ferroviaria.

Occorre imprimere, altresì, una particolare cura alla parte della spesa tesa a potenziare le apparecchiature elettroniche della marcia dei treni.

Nel disegno di legge è previsto uno sforzo nel settore del rinnovo del parco carrozze, carri merci e locomotori. A parte la questione della monofase in Sardegna, per la quale io mi richiamo a quanto deciso, all'unanimità, in Comitato ristretto, va sottolineata la notevole attenzione dedicata al trasporto dei pendolari anche se, e bisogna dirlo, rimane una preoccupante sperequazione tra il parco per il trasporto merci e quello per i viaggiatori.

Convengo che, dovendo fare delle scelte prioritarie sotto l'incalzare della necessità, l'azienda debba privilegiare la parificazione dell'indice per il trasporto merci e quello delle altre ferrovie europee; pur tuttavia mi sembra opportuno su que-

sto argomento che, nei fatti, significa costruzione dei mezzi ferroviari, raccomandare al Governo la vigilanza più rigorosa e il controllo più severo nella assegnazione delle commesse nel rispetto delle riserve per le aziende e le imprese del Mezzogiorno.

Ritengo, infine, opportuno evidenziare che noi socialisti abbiamo sempre attribuito rilevante e qualificante significato al metodo del confronto e della ricerca dell'accordo con le regioni e con i sindacati nella fase di preparazione del piano.

Ora bisogna, signor ministro (e mi risulta che ella lo stia facendo), continuare con tale metodo anche nella fase di attuazione del piano stesso.

Mi rendo conto che potranno sorgere nuovi problemi, soprattutto di natura tecnico-amministrativa; comunque, bisogna fare in modo di realizzare un raccordo tra le novità che il piano nazionale delle ferrovie introduce nelle realtà regionali e le decisioni e gli investimenti già decisi o in corso di preparazione da parte delle regioni in tema di piano-regionale dei trasporti oltre che per quello, in discussione al Senato, sulle ferrovie secondarie.

Quello che mi preme è che bisogna evitare duplicazioni, diseconomie e disarticolazioni, proprio in relazione a quanto dicevo all'inizio del mio intervento a proposito degli strumenti di coordinamento e di programmazione.

Pur con il timore di uscire fuori dal tema vorrei dire che il gruppo socialista della Camera, e l'altro del Senato (con il partito) si sono da tempo impegnati sui problemi della riforma dello Stato e della Pubblica Amministrazione. I socialisti componenti delle Commissioni trasporti ribadiscono la necessità urgente di realizzare la unificazione delle competenze e della responsabilità politica del sistema dei trasporti oggi articolato fra vari ministeri, quali quelli della marina mercantile, dei lavori pubblici, ed altri ancora.

È indispensabile porre fine alla confusione che in atto si registra, alla diseconomia complessiva, alla poca trasparenza di responsabilità che poi è tipica del nostro paese.

Tutto questo ha impedito e impedisce la necessaria separazione tra le funzioni del Governo, che debbono essere quelle di coordinamento, di programmazione e di controllo e le altre, quelle di gestione, che debbono essere affidate ai dirigenti tecnici e amministrativi delle aziende.

Al discorso pertinente al disegno di legge mi sono permesso di aggiungere alcune riflessioni. Ritengo che le preoccupazioni che da queste riflessioni possono scaturire non siano solo personali.

Vorrei affidarle alla sensibilità del Ministro Formica e del Governo perché possano farne l'uso più giusto nell'interesse generale del paese.

FIORI GIOVANNINO. A me pare che la discussione di oggi debba trovarci tutti d'accordo nel ritenere il piano integrativo che ci è stato presentato dal Governo come l'epilogo sia di un lungo travaglio che ha visto la X Commissione impegnata nella elaborazione di varie leggi, quali la n. 337, un piano integrativo precedente a quello del 1968 e la successiva legge n. 377, sia del modo di corrispondere da parte del Governo a quelle indicazioni unanimemente poste dal comitato incaricato di studiare e valutare lo stato di approvazione delle leggi di spesa relative alle ferrovie dello Stato.

Dico questo anche perché, valutando sia la relazione sia il testo sottoposti dal Comitato ristretto, ho visto che le indicazioni contenute nella famosa risoluzione sono state tutte riproposte dal Governo e rappresentano l'obiettivo dei 12.250 miliardi di lire da spendere. Si parla di elettrificazione di determinati tratti di linea che ancora non sono elettrificati, di eliminazione di nodi e di strozzature come quelli di Genova e di Bologna; si parla di creare strutture per i trasporti intermodali, corrispondendo ad una esigenza oggi profondamente sentita nel nostro paese, per dare soluzione a problemi, come quello dell'esportazione, che sono essenziali per un paese industrializzato come il nostro, per corrispondere a problemi umani e sociali, come quello del pendolarismo, che esigono un rapporto nuo-

vo tra ferrovia e mezzi urbani di trasporto, per corrispondere all'esigenza profondamente sentita in questo momento di consentire al Sud, attraverso determinate scelte prioritarie, di percorrere quel cammino che non ha potuto percorrere nei decenni trascorsi.

Mi pare che tutto questo sia compreso tra gli obiettivi del piano, così come è compresa la determinazione della spesa che si intende sostenere per il rinnovamento del materiale rotabile, anche allo scopo di dare alle imprese del settore una indicazione chiara degli interventi che il Governo intende compiere.

In verità non vedo perché questo programma debba essere affrontato oggi in termini tanto polemici tra i partiti che sostengono il Governo e l'unico partito di opposizione qui rappresentato...

BAGHINO. È rappresentato anche il mio partito che è di opposizione!

FIORI GIOVANNINO. Considero il collega Baghino un po' svuotato di argomenti. Egli mi perdonerà, ma l'intervento di Cuffaro, che nel suo sforzo — per altro apprezzabile — di oppositore di dimostrare che dall'unità d'Italia in poi tutto è andato male, che questo « modello Italia » è un fallimento, forse per compensare il fallimento del « modello Polonia », nella considerazione di una determinata fascia elettorale, ha tolto tutti gli argomenti al collega Baghino, perché praticamente ha spostato la causa dell'autarchia e del nazionalismo. Non so quindi su quali posizioni il collega Baghino potrà portare la sua critica al programma di Governo.

Comunque, vorrei richiamare ai colleghi la relazione del collega Federico, che mi pare abbia posto due problemi ai quali dovremo dare una risposta. Nella precedente seduta si è detto che non era stato chiarito il processo logico attraverso il quale il Governo era arrivato a formulare il piano e a stabilire certe priorità. Non sono affatto d'accordo; ho visto che anche nella relazione illustrativa è detto con chiarezza che il Governo ha formulato il piano passato attraverso l'esame della situazione esistente, la determinazione del-

le finalità da conseguire, delle principali opere da realizzare e delle misure da prendere per incrementare la capacità di spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

A me pare che la nostra risposta debba essere data a due problemi fondamentali, cioè a quelli che ci ha posto il relatore.

Il relatore ha posto con chiarezza l'ipotesi se sia opportuno inserire nel piano certe opere che ne costituiscano lo aspetto fondamentale o se si debba rinviare la parte operativa a quel programma annuale che, in base ad un preciso articolo di legge, l'esecutivo dovrebbe presentare alla X Commissione della Camera per il parere. A mio avviso è necessario fin da questo momento indicare alcune opere essenziali che caratterizzano il piano e sottoporle ad una scelta del Parlamento. Rinviare, infatti, alla formulazione di programmi e di piani annuali senza alcun parametro, senza alcun punto di riferimento, potrebbe forse snaturare le finalità e l'attuazione del programma, in quanto sappiamo per esperienza che in quelle condizioni si è soggetti a pressioni di interessi locali, ad una visione spesso regionalistica, municipalistica delle cose da fare.

A me è piaciuto moltissimo l'intervento del collega Amodeo, il quale, pur provenendo da una condizione che è quella della gente del Sud, tuttavia è arrivato ad affermare che è necessario vedere i problemi, almeno nella scelta di certe priorità, non in una dimensione regionalistica ma tenendo conto di quelli che sono i grandi interessi del paese. Penso che se sbagliassimo in questa scelta potremmo compromettere questo aspetto essenziale del programma e del piano in fase di realizzazione.

L'altro aspetto sul quale ci è stato posto un quesito preciso e chiaro dal relatore è quello dei mezzi indicati nel piano per incrementare le procedure di spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Ora, a me pare che su quasi tutti i mezzi di miglioramento della capacità di spesa si possa concordare. Indubbiamente è necessario organizzare le unità operative specia-

li che si intendono creare per aumentare la capacità di progettazione e per evitare che si debba fare ricorso a regioni ed enti locali per progettare opere che rientrano nella competenza dell'azienda stessa. Occorre dare a queste unità operative speciali competenze per progetti, superando il vecchio sistema della competenza per materia, fondamentale nell'organizzazione dell'amministrazione pubblica in generale.

Concordo anche sull'aumento delle competenze previste dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, il famoso decreto sull'alta dirigenza dello Stato. Vi sono attualmente competenze sulla base del valore di 600 milioni come capacità autorizzativa della spesa pubblica per il dirigente generale. Con le proposte previste nell'articolato si arriva ad un miliardo e 200 milioni, una cifra ragguardevole, che penso possa consentire agli organi compartimentali di realizzare molte delle opere previste dal piano, senza ricorrere a fasi di approvazione ministeriale.

Vi è un punto sul quale ho qualche perplessità, ed è quello del ricorso generalizzato alla trattativa privata per l'affidamento delle opere, con il superamento in pratica della casistica prevista dall'articolo 41 del regolamento sulla contabilità dello Stato. Sono d'accordo sul fatto che il sistema della licitazione, specie oggi, in una fase di inflazione così intensa, non consente di arrivare in tempi brevi all'affidamento delle opere. Bisogna tuttavia tenere presente la legge 2 gennaio 1973, n. 14, che aveva lo scopo di mettere tutti coloro che potevano avere titolo a stabilire contratti con lo Stato in una stessa condizione, cioè di consentire a tutti di partecipare a gare pubbliche. Con quella legge sul piano procedurale fu stabilito il principio della pubblicità più ampia per tutelare tale diritto. Sono perfettamente d'accordo che, di fronte all'inflazione che incalza, si debbano escogitare mezzi nuovi ma che si debba anche tenere conto dei diritti del cittadino. Vorrei quindi suggerire di considerare attentamente anche quell'istituto della concessione, che, sia a livello regionale sia a livello nazionale, ha consentito per alcuni settori della Pubblica

Amministrazione di realizzare i programmi in tempi relativamente brevi, attribuendo al concessionario o all'agenzia, o all'appaltatore diretto di opere che sia, determinate fasi procedurali che, in genere, l'Amministrazione Pubblica svolge con estrema lentezza.

Vorrei infine raccomandare un'ultima cosa, proprio per migliorare la capacità di spesa, ma soprattutto per verificare i risultati della spesa pubblica: il controllo sui tempi tecnici di realizzazione dei programmi.

Per quanto riguarda la materia dei controlli viviamo in un momento particolare: la Corte dei conti e la Procura generale hanno già dimostrato la volontà precisa di voler superare i controlli di legittimità e di essere propense ad instaurare dei controlli di gestione, per lo meno nella misura in cui il Parlamento corrisponderà alla richiesta esplicita degli organi oggi preposti al controllo sugli atti della Pubblica Amministrazione.

Vorrei pertanto porre l'accento — ripeto — sull'opportunità di stabilire anche controlli sui tempi tecnici di realizzazione dei programmi.

Concludendo, vorrei fare un cenno alla riforma aziendale. A me pare che questo piano dimostri come il sistema attuale di organizzazione dell'azienda — un sistema che pure è basato su alcuni aspetti di autonomia, come il controllo successivo sugli atti, e qualche altro aspetto che caratterizza la condizione operativa delle aziende autonome — sia tale da lasciare scarsa capacità alla azienda stessa di provvedere speditamente, attraverso decisioni interne.

Auspico pertanto che si possa giungere rapidamente ad una riforma aziendale che consenta di prendere decisioni, all'interno del consiglio d'amministrazione dell'azienda, anche nel campo dei programmi, perché non è assolutamente concepibile che in un mondo come quello di oggi si possa andare avanti per decine di anni arrivando all'obsolescenza degli impianti, e magari del materiale rotabile, per dover elaborare grossi piani — come quello che stia-

mo esaminando — dopo che sono in atto da molti anni disfunzioni e grosse situazioni di inadempienza nei confronti della mutevole domanda dell'utenza.

BAGHINO. Dopo aver ascoltato i primi interventi, stavo per cambiare il mio, perché coloro che avevano messo in atto una forte pressione perché si approvasse con urgenza il disegno di legge n. 1488, hanno poi qui sollevato notevoli critiche nei confronti del testo elaborato dal Comitato ristretto.

Quindi, che quello al nostro esame sia un provvedimento complesso e rilevante non lo dicono solo i 12.250 miliardi, ma lo dice tutta la materia che comprende la spesa da eseguire. Allora mi sia concesso (anche se il presidente l'altro giorno, in apertura di seduta, ci ha invitato a non rifare la storia delle ferrovie e dei provvedimenti ad esse dedicati) richiamare l'attenzione dei colleghi su qualche dato. Noi attualmente abbiamo una rete di 16.451 chilometri, di cui ben 7.780 sono stati costruiti tra il 1839 ed il 1876, ed altri 1.313 prima del 1885. Certo, non sono sufficienti questi dati a caratterizzare l'arretratezza dell'intera struttura del sistema ferroviario, però se ne possono consultare degli altri.

Nell'agosto del 1978 fu abbinata, ad un documento che gli organi tecnici delle ferrovie dello Stato avevano preparato (soprattutto badando al sistema idrogeologico ed alle difficoltà di installare impianti ferroviari in determinate zone d'Italia), una relazione della direzione delle ferrovie, dalla quale è interessante ricavare qualche dato.

Tanto per cominciare dalla difesa del suolo, cioè dall'insediamento ferroviario, già allora si affermava (anche se l'inflazione e la diminuzione del potere della lira non erano ancora giunti al punto in cui sono oggi) che per gli interventi necessari per porre rimedio ai movimenti franosi sarebbero occorsi 50 miliardi, mentre ne sarebbero occorsi 130 per porre rimedio alla instabilità di pendici, 90 per l'instabilità di piattaforme, 60 per le zone in cui

è frequente la caduta di massi, 210 per la caduta di slavine, 330 per la difesa lungo la costa del mare e le difese fluviali. Già allora, quindi, avevamo ben 1000 chilometri di cui interessarci e cui provvedere.

Inoltre, sempre in quella relazione, si valutava in 170 miliardi la cifra necessaria per la modifica del regime dei corsi d'acqua attraversati dalle ferrovie, in 190 miliardi quella necessaria per lavori connessi alla natura dei terreni, in 240 miliardi quella necessaria per il rifacimento di manufatti vetusti (esclusi i ponti), in 2.750 miliardi quella necessaria per la eliminazione completa dei passaggi a livello (dal 1961 al 1970 sono stati eliminati 3.448 passaggi a livello per cui ne rimangono, secondo i dati dell'agosto 1978, ben 12.850). La relazione prevede ancora, per rifacimenti e consolidamenti di opere d'arte vetuste, come ponti in muratura eccetera, 240 miliardi; per rinnovi e rifacimenti ciclici degli impianti (rotaie, scambi e massicciate), 950 miliardi; per meccanizzazione dei tronchi di linea e potenziamento delle attrezzature tecniche, 100 miliardi. Inoltre la situazione... (*Interruzione*). Non raccolgo queste interruzioni perché non sono pertinenti; non solo, ma esse non riguardano l'utilità dell'andamento dei nostri lavori, perché allora potrei dire — e cadrei abbastanza in basso — che anch'io prendo a ridere una cosa così importante e rilevante.

Molte volte crediamo di conoscere il problema a fondo, e invece non è vero. Infatti questi dati io non li conoscevo, pur essendomi interessato del problema dal 1972, quando qualcuno sperava nel piano decennale delle ferrovie! Credevo di conoscerli! Esaminando i documenti, la relazione, tutte le considerazioni fatte, non c'è che da spaventarsi, sia per l'ignoranza in cui spesso si cade per la presunzione di conoscere il problema, sia per l'entità del problema stesso. Tutte le attività, tutte le iniziative che sono state svolte dal dopoguerra ad oggi non sono neppure servite al tamponamento dell'usura del servizio ferroviario, ed hanno portato ad un suo costante declassamento. Dei 16.451 chilometri di rete, 8.413 sono elettrificati, e appena 5.244 sono a doppio

binario e appena il 13 per cento (2.194 chilometri) hanno il blocco automatico, mentre 7.605 chilometri di rete sono a semplice binario e non elettrificati.

Forse per il materiale rotabile la situazione è migliore? Per quanto riguarda il parco carrozze, alla data del 31 dicembre 1981 dovremmo avere 11.880 unità, se fosse realizzato tutto il programma, mentre già il fabbisogno per il 1981 è di 11.940 carrozze, quindi anche se raggiungessimo l'obiettivo prefisso, esso sarebbe già insufficiente.

Abbiamo attualmente 1.068 carrozze che risalgono al 1920, da 51 a 60 anni; 1.881 carrozze da 41 a 50 anni; 1.566 da 31 a 40 anni; 1.716 da 21 a 30 anni; cioè 6.251 carrozze, i tre quinti del parco, ha una età di oltre 20 anni. Vi sono poi 2.508 carrozze da 11 a 20 anni, 3.121 da uno a 10 anni. Su un totale di 11.880 carrozze, appena tremila carrozze hanno meno di 10 anni. Per un rinnovo completo del parco anche col programma prevedibile, ma non specificato, nel provvedimento in esame dovremmo attendere il 1991 e dovremmo avere la opportunità, la capacità e la possibilità di una sostituzione graduale di tremila carrozze in 10 anni.

Per quanto riguarda il parco merci, su 116 mila carri ne sono disponibili appena 100 mila che, data la situazione della rete ferroviaria, non hanno possibilità di libera circolazione, per intoppi, ingorghi, mancanza di spazio per muovere i veicoli, mancanza di parchi. Nasce da ciò l'esigenza di intervenire, non soltanto per il rinnovo dei veicoli, ma anche per mantenere la priorità di quegli impegni che erano stati precedentemente preannunciati e che non sono precisati nel provvedimento in esame. Sappiamo tutti le proteste degli spedizionieri per il ritardo nel carico e scarico delle merci, soprattutto nei porti. Ci si chiede allora come mai non si sia provveduto, e non lo si specifichi nel provvedimento, a questo collegamento della rete ferroviaria con il movimento dei porti, che avrebbe consentito un maggiore sveltimento nelle operazioni di carico e scarico. Ognuno pensa per sé e non vi

è tra i vari dicasteri che hanno diverse responsabilità per quanto si attiene ai trasporti, quella integrazione che sarebbe necessaria. Tutto ciò ci ha portato ad una situazione di grande disagio. Con la prevalenza che abbiamo sempre dato alle autostrade, abbiamo continuato ad arretrare nella percentuale di traffico merci e viaggiatori, non soltanto rispetto alle esigenze interne, ma anche rispetto al movimento internazionale. Quindi, rispetto al movimento europeo, rispetto ai traffici e alle esigenze di scambio, abbiamo diminuito il nostro potere e siamo andati continuamente perdendo terreno.

Ad esempio, rispetto al servizio stradale, il servizio ferroviario per quanto riguarda le merci nel 1976 costituiva il 17,7 per cento, mentre nel 1978 costituiva il 15,9 per cento. Per quanto riguarda i viaggiatori, il servizio ferroviario costituiva nel 1976 il 9,2 per cento, ed è diminuito nel 1978 all'8,6 per cento.

Quando ci siamo preoccupati di guardare a fondo questa situazione, abbiamo cercato di vedere con chiarezza che cosa è stato fatto e che cosa si voleva fare e non è stato attuato. Consultando un ottimo servizio di documentazione della Camera sullo stato di attuazione delle leggi relative ai programmi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, per quanto riguarda il piano decennale delle ferrovie, che fa riferimento alle leggi n. 211, del 1962, n. 688, del 1967, n. 374, del 1968, n. 1039, del 1963, ci si dice che esso non è stato realizzato per il diminuito potere di acquisto della lira. Addirittura si dà la colpa della mancata realizzazione del piano decennale alla diminuzione del potere di acquisto della nostra moneta, non nella misura di un eventuale 10 o 15 o 18 per cento (genericamente viene addotto questo motivo senza spiegare cosa è stato impiegato della cifra stanziata dalla legge n. 503, che doveva rappresentare il proseguimento dell'opera iniziata dal piano decennale, più il completamento di tre grandi officine).

Si è avuta, poi, la legge n. 53 (400 miliardi di stanziamento), ma neppure allo-

ra è stato realizzato quanto contenuto nel provvedimento.

Forse, quando si è arrivati alla legge n. 377 del 1974 (2 mila miliardi) si è realizzato quanto previsto nella legge stessa? Neppure allora.

La legge n. 546, del 1971, prevedeva il raddoppio della linea Pontebbana, ma ancora oggi siamo al punto di non sapere se vogliamo o meno realizzarla.

Desidero inoltre ricordare che dei 190 miliardi previsti nel 1971 per investimenti ne sono stati spesi solo 46, dei 220 previsti nel 1972 solo 63, dei 275 previsti nel 1973 solo 61 sono stati spesi, dei 390 previsti nel 1974 solo 105, dei 450 previsti nel 1975 solo 245, dei 525 del 1977 solo la metà sono stati spesi, dei 600 previsti nel 1977 solo 285 e dei 750 previsti nel 1978 solo 328 risultano spesi.

È evidente che queste cifre sono servite per tamponare l'usura del materiale, le esigenze immediate, addirittura quelle sopravvenute al di fuori del piano, ma non sono state certo utilizzate per il potenziamento.

Siamo pertanto arrivati ad una vera e propria arretratezza, ad una diminuzione dei viaggiatori e delle spedizioni di merci a vantaggio del trasporto su strada, sia perché non si sono costruite nuove ferrovie e non si è utilizzato nuovo materiale rotante, sia perché non si è neanche provveduto ad aumentare i raccordi indispensabili necessari agli svincoli.

In effetti l'entità numerica dei nostri raccordi è di un settimo rispetto a quella della Germania e di un ottavo rispetto a quella della Francia (per la precisione 1.475 nostri raccordi contro 7.604 della Germania e 8.876 della Francia).

Tutto questo ha portato ad un aumento del *deficit*, ad un disastroso bilancio delle ferrovie dello Stato: la percorrenza per ogni chilometro di un viaggiatore costa più del doppio di quanto questi non paghi, mentre quella riferita ad una tonnellata di merce ha un costo di tre volte superiore alle tariffe.

La soluzione del problema non può essere trovata nell'aumento delle tariffe

che comporterebbe una richiesta maggiore per quanto riguarda gli orari ed il rispetto delle consegne: tutto questo non è possibile poiché non vi è stato un miglioramento della rete ferroviaria, non vi è stato aumento di raccordi, non vi è stata costruzione di nodi atti a sveltire il traffico. L'aumento dei costi e l'aumento delle tariffe rappresenta una corsa senza risultati.

Il piano del 1976 previsto dall'azienda non è un provvedimento, quindi non rappresenta un impegno bensì una memoria. La realizzazione di tale piano sarebbe costata allora 17 mila miliardi di spesa ove fosse stato affrontato al momento.

La X Commissione trasporti della Camera lo prese in esame proprio per vedere quale poteva essere la realtà nell'ambito delle ferrovie e quali potevano essere le iniziative da adottare, anzi a seguito di ciò si fecero alcune audizioni con i rappresentanti sindacali, con le regioni, con i funzionari ed i dirigenti dell'azienda. Dopo tutto questo a cosa si è giunti?

Si è giunti ad una risoluzione che ha trovato l'accordo unanime dei gruppi politici presenti nella X Commissione e che dà un indirizzo al Governo circa l'azione da compiere per affrontare questo grosso problema delle ferrovie. Questo piano poliennale quando è stato presentato è stato affiancato da un piano integrativo straordinario, contenuto nel disegno di legge n. 2496 che non è stato approvato per la fine anticipata della legislatura e che è stato riportato nel disegno di legge in esame. Per piano integrativo potrebbe intendersi un piano di ripresa, di ricostruzione, di potenziamento, di ammodernamento. Qualcuno lo ha chiamato — ed io sono d'accordo — piano di recupero di ciò che si è perso, di ciò che non è stato realizzato, tant'è vero che nel provvedimento si è costretti a stanziare una notevole somma per completare quelle iniziative che dovevano essere realizzate con i precedenti provvedimenti. Dal momento che non è previsto nel provvedimento un termine preciso per la realizzazione delle opere, qualora la somma stanziata non fosse sufficiente per tutte, quali

saranno le opere che rimarranno a metà strada e che avranno bisogno di un ri-finanziamento o dello storno di altri finanziamenti? Ciò potrebbe accadere per il parco di Cervignano o per il raddoppio della Genova-Ventimiglia o per la Pontremolese. Questa è la preoccupazione che deriva dal provvedimento così com'è formulato.

Comunque, il piano integrativo con la sua impostazione tende ad inserirsi entro un piano organico. Tuttavia, mentre noi consideriamo indispensabile provvedere all'attuazione di un sistema di trasporti intermodale, qui non è previsto alcun collegamento. È il piano per le ferrovie, e basta. Non sappiamo se questo programma, che riguarda per esempio il collegamento con l'aeroporto di Pisa o con il porto di Voltri o di Vado o con i porti dell'Adriatico, procederà contemporaneamente con quelle opere portuali necessarie perché il collegamento stesso sia efficace e valido. Non vi è alcun collegamento tra programma ferroviario e piano generale dei trasporti (che, come sempre, sta per venire ma non viene mai), né tanto meno con quei piani settoriali che i ministeri dell'industria, delle partecipazioni statali, dei lavori pubblici e della marina mercantile devono per forza avere.

Secondo l'articolo 1 del provvedimento questo piano, che dovrebbe portare ad una capacità annua di trasporto merci da 18 a 23 miliardi di tonnellate/chilometro e ad una capacità di trasporto e qualità di servizio per il traffico dei pendolari di notevole entità, dovrebbe essere né più né meno che l'attuazione della volontà della X Commissione della Camera espressa nella risoluzione approvata all'unanimità. Vediamo se effettivamente vi è una corrispondenza, per avere la soddisfazione di vedere tradotto in un provvedimento legislativo tutto il nostro pensiero in fatto di programma di ristrutturazione e di ammodernamento.

Il punto a) della risoluzione, dopo avere richiamato la storia del piano poliennale e dei successivi documenti che varrebbero a definire la politica ferroviaria

dei prossimi anni, dovrebbe realizzare un punto di partenza, che non dovrebbe essere meccanicamente il punto dello sviluppo attuale, condizionato quindi alle strutture esistenti, ma direzioni da una analisi globale dei flussi di traffico in essere o potenziali, per poter coinvolgere interamente i comparti del trasporto. Risulta forse questa considerazione nell'articolato del disegno di legge? Non mi pare.

Al punto b) della risoluzione si afferma la necessità di raccordare il piano poliennale delle ferrovie con il piano nazionale dei trasporti. Noi esaminiamo un provvedimento con il quale vengono erogati 12.250 miliardi per completare tutte le opere avviate sulla base di precedenti provvedimenti, per aumentare il materiale rotabile, per migliorare il trasporto pendolare ed il traffico di carattere internazionale, però non diciamo se il provvedimento che stiamo per votare sia coerente con il piano generale dei trasporti. Non lo possiamo dire. Allora la risoluzione rimane così, nella speranza.

Al punto c) si dice che è necessario realizzare la rigorosa integrazione del sistema dei trasporti, ma è ovvio che con un provvedimento del genere la rigorosa integrazione non ha assolutamente modo di esistere, perché si tratta di un provvedimento a sé stante, giusto giusto per la rete ferroviaria, per i vagoni, per i binari, per qualche stazione; certo esso non riguarda quelle istanze che nei progetti precedenti risultavano prioritarie, quali i parchi, l'elettrificazione, il raddoppio (e non solo quello della Genova-Ventimiglia, ma anche quello della Bari-Taranto, per intenderci, ed altri ancora).

Se noi vedessimo che viene veramente realizzata questa spesa (non posso dire programma, perché un programma non esiste), non sapremmo tuttavia mai se essa ha raggiunto lo scopo che è previsto e che vuole la nostra risoluzione laddove dice «dare nuovo sviluppo al trasporto collettivo, in particolare a passeggeri e merci su rotaia»: questo perché non sappiamo quale ammodernamento e quale at-

trezzatura nasceranno da queste erogazioni, e non sappiamo nemmeno dove.

Ancora nella risoluzione, al punto 1), si parla delle esigenze emergenti dalle constatazioni precedenti, e si vuole definire il piano settoriale ferroviario tenendo conto delle sue varie componenti che comprendono, oltre alla rete delle ferrovie dello Stato, anche quelle in regime concessionale e di gestione governativa. Non mi pare che questa parte venga tenuta presente nel provvedimento; tanto è vero che, nonostante io dall'inizio di questa legislatura vada chiedendo cosa accade delle ferrovie concesse — e se veramente è cambiata la politica dell'eliminazione dei cosiddetti « rami secchi », proprio perché il problema energetico ha mutato anche l'orientamento nei confronti di un diverso uso della ferrovia secondaria — non riesco a conoscere i termini della situazione, né ad avere gli elementi necessari e sufficienti per potermi orientare.

Evidentemente, allora, non corrisponde al vero la frase contenuta al punto d) dell'articolo 1: « ... tenendo conto delle priorità stabilite nella risoluzione unitaria... ». Ma di quali priorità si parla? Se le priorità sono citate nella risoluzione e non vengono ripetute, inserite nel provvedimento in esame, esse possono appartenere al piano poliennale, al piano integrativo, al piano per interventi straordinari, possono appartenere ai desiderata di tutti noi della Commissione, ma non rappresentano un obbligo per il Governo, costituiscono un imperativo, perché non sono legge.

Dice ancora la risoluzione che tutta questa azione dovrebbe condurci ad una armonizzazione dei flussi di traffico anche con l'obiettivo di un'adeguata integrazione della rete ferroviaria italiana nel sistema ferroviario europeo. Ma dove si dice, nel provvedimento, che è prioritario e categorico eliminare tutti gli ingorghi e tutti gli intralci, tutte le insufficienze esistenti nel traffico europeo a carattere internazionale? Qui non si dice niente di tutto questo! Cosa intendete fare? Favorire Tarvisio o favorire Ventimiglia, o né l'uno e né l'altra, ma qualche

altra linea su pressione di Tizio o di Caio? Questa scelta è possibile, perché manca l'impegno categorico della legge, perché nel provvedimento un impegno del genere non esiste.

Prosegue ancora la risoluzione; « potenziare i collegamenti con i porti, e migliorare il sistema delle linee relative ai valichi di confine ». Ma qual è il collegamento con i porti, qual è il collegamento con gli aeroporti, qual è il collegamento con le frontiere (inteso il senso lato, perché si può anche aumentare la velocità, però poi si provocano gli intasamenti)? Addirittura c'è differenza di trattamento e di comportamento tra la nostra dogana e quella dell'altro Stato, tanto che le due dogane non concordano nemmeno sull'orario di apertura del servizio, in tal modo complicando ulteriormente (questo in verità succede soprattutto nel servizio stradale) la situazione.

Chiaramente, quindi, al punto d) dello articolo 1 la risoluzione è tenuta presente per citazione, non per attuazione, non per volontà realizzatrice.

Al punto 5) si parla di « ... favorire la istituzione di strutture intermodali che garantiscano una integrazione dei vari modi di trasporto ». Sono costretto a ripetere: di ciò niente è riportato nel provvedimento; non esiste alcun collegamento, non sappiamo niente di cosa avviene nell'ambito dei trasporti che dovrebbero essere integrati gli uni con gli altri. A parte questo, non si parla neppure della necessità di provvedere ai centri di interscambio tra trasporto su gomma e su rotaia. Se c'è, qualcuno me lo faccia rilevare, perché non può che farmi piacere apprendere che c'è un impegno e un rispetto della risoluzione; ma non c'è, e non c'è neppure l'indicazione di una connessione con il sistema aeroportuale.

Al punto 7) della risoluzione della Commissione trasporti si prevede di « evitare l'accumulo dei residui passivi ed aumentare la produttività aziendale per avvicinarla a livelli europei ». Con tutta quella differenza che è stata posta in risalto tra somme erogate e spese, che dà la dimostrazione della impossibilità da parte della

azienda ferroviaria di spendere, voi pensate che si possa rispettare questo punto della risoluzione quando nel quinquennio vi dovrebbe essere una capacità di spesa di 1.685 miliardi annui? Andando avanti, al punto 3) si dice che il Governo è impegnato, nel contesto della valorizzazione del Mezzogiorno, a dare particolare rilievo a determinate linee, per esempio, a potenziare la linea Napoli-Foggia-Bari. Nei documenti che abbiamo, del settembre 1979, sulla situazione dei lavori e le opere in atto o da iniziare, non c'è alcun cenno al potenziamento di questa linea. Si parla poi del completamento, del raddoppio e dell'adeguamento tecnologico della linea adriatica. Possiamo dal sottosegretario Caldrore avere l'assicurazione che si intende adoperare una quota dei 12.250 miliardi previsti per il piano integrativo per realizzare queste previsioni della risoluzione. Ma se, per combinazione, il sottosegretario Caldrore diventasse ministro dell'agricoltura e vi fosse un nuovo sottosegretario per i trasporti, non esistendo nel provvedimento questo impegno, chi ci darebbe la garanzia che esso poi verrebbe rispettato, che questa priorità verrebbe mantenuta? Nessuno. Non è una insinuazione questa. Io ritengo che tra gli inconvenienti che hanno dato luogo all'incapacità di spendere tutti i miliardi erogati per le ferrovie, vi è anche quello del frequente cambio dei responsabili del dicastero, dei mutamenti di maggioranza, di situazioni contingenti che inducono a comportamenti diversi anche per accontentare un certo ambiente anziché un altro.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MORAZZONI

BAGHINO. Tutto questo avviene perché la legge non è tassativa; se si impiegano le somme stanziare per un certo lavoro, previsto, si è in regola, altrimenti, non dico che si va sotto processo, ma si potrebbero passare dei guai. In questo modo vi sarebbe certamente un freno.

Sempre nella risoluzione si prevede la qualificazione delle direttrici trasversali

dell'Italia meridionale e insulare, e il potenziamento dei collegamenti marittimi tra le isole e le linee continentali. Per l'attuazione di questo punto ritenete che siano sufficienti i 50 miliardi previsti in questo provvedimento? Basterebbero per un traghetto! Anche questo punto, quindi, non viene rispettato.

Vi è, nella risoluzione, il richiamo specifico al potenziamento e al rinnovamento delle linee Pontremolese e Orte-Falconara, oltretutto la riorganizzazione dei grandi nodi di Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Bologna, Venezia, Mestre e così via; non prevedendosi ciò nel provvedimento, non sappiamo se la risoluzione verrà sempre ricordata e rispettata. Ci viene, tra l'altro, un piccolo sospetto. Quando abbiamo chiesto, proprio al sottosegretario Caldrore, un appunto sulla linea Pontremolese (perché mi sembra di ricordare che l'onorevole Lucchesi aveva scoperto che in una richiesta del Governo alla CEE, accompagnata da una « cartina », si erano dimenticati proprio della Pontremolese), abbiamo avuto allora qualche chiarimento che, se permettete, chiarimento non è. In quella « cartina » c'erano Pisa e Genova, e basta. Il direttore generale delle ferrovie ad un certo punto ha comunicato che « a parziale modifica di quanto a suo tempo comunicato, si segnalano come strozzature della rete ferroviaria gestita dalle ferrovie dello Stato, anche le linee Parma-La Spezia, Messina-Palermo e Messina Catania; l'opportunità di inserire tali linee nel precedente elenco è dettata per quanto riguarda la prima sia dall'esigenza di un valido itinerario merci alternativo per i traffici che dal sud si dirigono verso il centro d'Europa, esigenza che diventa particolarmente pressante in presenza degli enti preposti alla sistemazione... sia per il crescente sviluppo del traffico da e per i porti di Livorno e La Spezia ». Per quanto riguarda invece le altre due linee, c'è tutta una spiegazione dettagliata e, tra l'altro, si aggiunge un particolare circa la Bologna-Verona, e si aggiungono altri particolari circa le linee citate, circa la galleria del Mont'Olimpino sulla linea Chias-

so-Milano, eccetera. Praticamente questa lettera, che devo pensare sia stata tale e quale trascritta alla CEE, come comunicazione di aggiunta di tre strozzature a quelle già indicate, si sofferma brevemente sulla linea Parma-La Spezia, mentre insiste molto di più su altri argomenti e su altre linee. Avrò avuto quindi una importanza, per chi l'ha letta, assolutamente secondaria. Non solo, ma poi cosa meraviglia? Meraviglia il fatto che il Presidente della nostra Commissione, in una intervista rilasciata al *Corriere della sera*, dichiara di riconoscere la necessità di costruire la linea Pontremolese, avvertendo, però, che la somma stanziata è insufficiente e che pertanto si richiederà l'aiuto della CEE.

In sostanza noi partiamo sapendo già che con i 12 mila e 250 miliardi di stanziamento non realizzeremo la linea Pontremolese nel modo con il quale abbiamo bisogno di realizzarla. Personalmente mi chiedo perché non pensare direttamente adesso a spostare le cifre in modo tale da dare veramente carattere prioritario a questa linea, senza aver bisogno di finanziamenti CEE.

A questo proposito debbo ricordare che in sede comunitaria l'Italia è lo Stato che versa di più e riceve di meno (esattamente al contrario della Germania, Stato che versa di meno e riceve di più); senza contare che, sempre in sede CEE, siamo stati costretti più volte a ridimensionare i progetti relativi ai cantieri navali.

Questo problema mi perocupa particolarmente non perché sono deputato di La Spezia, ma perché — e lo abbiamo riconosciuto tutti — si tratta di una linea il cui potenziamento darebbe una maggiore velocità ed un maggiore sveltimento a tutti i collegamenti con il nord. Del resto, si tratta di preoccupazioni che trovano riscontro sui giornali e perfino all'interno di diversi consigli provinciali.

Nella seduta del 25 novembre scorso, il consiglio provinciale di Parma ha sentito la necessità di approvare un ordine del giorno che fa riferimento alla Pontremolese ed alla risoluzione unitaria della

Commissione trasporti; non hanno cioè inventato un altro documento.

Si tratta di prese di posizione analoghe ad altri enti pubblici, quali la camera di commercio di Milano o addirittura la regione Emilia Romagna.

Ci si può addirittura riferire ad una interrogazione che nel 1977 lo stesso Presidente della nostra Commissione, onorevole Marzotto Caotorta, fece dichiarando la sua sorpresa per la mancata realizzazione del progetto esecutivo riferito allo stanziamento di 10 miliardi di lire previsto per la linea ferroviaria Pontremolese (si trattava di uno stanziamento previsto all'interno dei 2 mila miliardi di cui alla legge n. 377 del 1974). Nella risposta a tale interrogazione (del 1977) si disse che « il graduale potenziamento e raddoppio della linea Pontremolese è considerato nelle previsioni dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per migliorare i collegamenti tra Livorno e Milano lungo l'itinerario Carrara-Fidenza, quindi di Genova con Bologna e Milano verso La Spezia-Fidenza ».

Cioè ancora confusione dal momento che — a tre anni di distanza dalla erogazione dei 10 miliardi — « è nelle intenzioni dell'Azienda » procedere alla linea in questione.

Da qui derivano le nostre perplessità, poiché si è continuato ad andare avanti con lo stesso passo: previsioni generiche e scarsa realizzabilità; la stessa cosa si avrà per l'avvenire.

Quando avremo concluso questo dibattito e la maggioranza avrà approvato il provvedimento in questione, l'applicazione dello stesso dipenderà dai cinque centri speciali che verranno istituiti tramite il provvedimento stesso e dalle direttive che verranno dall'esecutivo. Chi sarà il beneficiario immediato o futuro? Alla conclusione dei cinque anni, spesi 12.250 miliardi, ci sentiremo dire che occorrono altri miliardi per il completamento delle opere avviate? E noi quale potere avremo? Quello che deriva dall'articolo 3, che prevede: « Il ministro dei trasporti, almeno trenta giorni prima dell'emanazione del decreto di approvazione dei pro-

grammi, trasmette alla Camera il programma di utilizzo delle somme, per acquisire il parere delle Commissioni permanenti competenti in materia. Trascorsi i trenta giorni procede ugualmente». Mi chiedo che cosa rappresenterà questo documento, una volta che lo avremo avuto. È chiaro che rappresenterà uno studio approfondito che avrà richiesto molto tempo, per cui non so chi si sentirà di dire di no. Quanto al termine di trenta giorni, occorre considerare che questo tipo di programmi non sarà di competenza esclusiva della Commissione trasporti, ma riguarderà anche i settori dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali. Tanto vale allora prevedere nel disegno di legge che la somma stanziata debba essere utilizzata per determinate opere e per determinati risultati, in modo che solo il progetto esecutivo appartenga al Governo ed agli organi competenti, ma sia il Parlamento a decidere che una determinata opera è prioritaria rispetto ad altre. In caso contrario, se cedessimo questa autorità, ci ridurremmo a fare un lavoro da contabili, da ragionieri. Ci resterebbe — e da buon genovese ci tengo a dirlo — il mugugno, la lamentela, a puro titolo di soddisfazione.

Nella risoluzione si afferma che particolare attenzione dovrà essere dedicata al problema della elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna, a corrente alternata. Questo è un punto che è precisato nella legge, l'unico punto che è proprio categorico. Però vi è qualcuno, magari nel Governo, che già vorrebbe tornare indietro e non fare questo esperimento della elettrificazione con corrente alternata in Sardegna. L'unico punto che è precisato è già contestato, e presto qualcuno presenterà un emendamento al riguardo.

Con la formulazione dell'articolo 1 abbiamo sì degli impegni, ma non categorici, per cui non sappiamo se veramente verrà affrontato prioritariamente il problema del traffico pendolare e della riqualificazione tecnologica della rete.

Sono già state fatte alcune obiezioni, alle quali mi associo, in ordine alla trattativa privata prevista all'articolo 9. Mi

pare che per le ferrovie il sistema della trattativa privata sia già stato adottato, però con questa disposizione noi togliamo ad un fatto eccezionale ogni caratteristica di diversità e lo rendiamo comune ed ordinario, senza alcuna garanzia e senza quegli impegni che precedentemente nelle ferrovie dello Stato vi erano proprio per la suddivisione del lavoro; anche su questo occorre riflettere, sul rischio cioè di dare vita a dei carrozzoni, a delle ingiustizie, pur partendo con la buona volontà di snellire, di semplificare, di spendere tutto nel tempo giusto. Il rischio potrebbe inoltre essere — state attenti — di non realizzare proprio quell'equilibrio nella produttività cui noi tendiamo con questo provvedimento.

A questo punto possiamo fare due cose: o alleghiamo al provvedimento una tabella per fissare le opere aventi la caratteristica della priorità (se ci siamo accordati per la risoluzione, credo si possa trovare anche l'accordo per fissare una tabella), oppure fissiamo le linee essenziali nell'articolo 1, dando all'intera materia un orientamento categorico.

Se realizziamo questo, diamo un contenuto veramente chiaro al provvedimento e nel contempo diamo ai tecnici il modo di essere impegnati in quella precisa realizzazione e quindi di non sentire alcuna pressione, di non ascoltare alcun suggerimento, perché altrimenti andrebbero oltre la legge.

Ecco perché è opportuno approfondire il problema, è bene riflettere articolo per articolo, anche se non intendiamo, il collega Parlato ed io, ritardare l'approvazione del provvedimento; però insistiamo affinché esso sia reso chiaro e concreto. È inutile ad un certo punto affermare «sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative in sede nazionale», perché sono quelle presenti nelle aziende che occorre sentire dal momento che sono quelli gli interessati, i competenti, i capaci che si garantiscono il lavoro con la loro decisione. Altro che l'organizzazione maggiore...! E poi chi lo stabilisce se quella organizzazione è maggiore o minore? Chi? Come? Con le deleghe, forse? Devo pro-

prio dirlo io a tutti cosa sono queste deleghe? Tante deleghe avevano le tre organizzazioni a Torino, ma è bastata una manifestazione perché saltasse tutto, evidentemente quelle deleghe erano fasulle! Ricordiamocelo, questo!

PICANO. In vista dell'approvazione del piano integrativo, vorrei richiamare l'attenzione del Governo sulle due linee ferroviarie che collegano Roma a Napoli. Tutte e due le linee, oltre che per il collegamento tra il nord ed il sud del paese, servono uno dei pendolarismi più intensi che ci siano in Italia. Troppe volte le linee sono interrotte da pendolari che non riescono ad arrivare in orario al posto di lavoro. Tutte e due le linee sono elettrificate, ma la mancata realizzazione di lavori di completamento impedisce ai treni di muoversi con la velocità e con le cadenze necessarie per garantire un servizio regolare, che avrebbe il merito di favorire un decentramento dell'urbanesimo accelerato che si sta progressivamente realizzando nelle due metropoli collegate.

Vorrei in particolare far presente al Governo la situazione della Roma-Napoli via Cassino. Questa linea, pur essendo di poco superiore per lunghezza a quella via Formia, fa impiegare ai treni che la percorrono il doppio del tempo necessario per l'altra. Eppure la linea via Cassino può essere alternativa a quella via Formia per tutti i treni che collegano Roma al sud. Inoltre, con l'industrializzazione accelerata che si è verificata nelle province di Frosinone e Caserta, un rapido ed efficiente servizio ferroviario favorirebbe la crescita economica di tali province, con notevoli introiti per l'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Un altro problema che vorrei sottolineare è quello della necessità di un controllo di gestione nei confronti delle aziende statali, così come già avviene per le aziende private. Certamente questo è un compito che bisognerà definire nell'ambito della riforma dell'azienda, attualmente all'esame del Parlamento.

Infatti, soltanto con un controllo costante è possibile accertare responsabilità

nei ritardi dell'esecuzione degli investimenti e garantire una gestione oculata del denaro pubblico.

Un altro problema che si pone è quello della pianificazione e del coordinamento della ricerca nel settore, se vogliamo favorire l'ammodernamento delle industrie fornitrici. Queste devono infatti poter contare su una programmazione di lungo periodo, se devono procedere a massicci investimenti nel campo della ricerca di nuove strutture e di nuovi mezzi ferroviari.

Se non prepariamo per tempo gli strumenti di programmazione, di coordinamento e di controllo, credo sia inutile continuare a stanziare somme notevoli che poi lo Stato non è in grado di spendere.

BRICCOLA. Desidero anche io, come tutti coloro che mi hanno preceduto, rivolgere un ringraziamento non formale al relatore, onorevole Federico, per l'impegno che ha dimostrato nell'esame del disegno di legge. Ritengo che ognuno di noi, appunto per quella capacità di sintesi che dovrebbe avere, potrebbe fare in modo di contenere il proprio intervento nella discussione, per cercare di arrivare ad una rapida approvazione del provvedimento. Non credo che con interventi quali quello fatto dall'onorevole Baghino si possano risolvere i problemi del nostro paese! Anzi ritengo che sia un vecchio metodo di far politica...

BAGHINO. Dipende dalla volontà.

BRICCOLA. Forse perché sono favorevole ad uno stile manageriale anche nella discussione politica, sentire un discorso di un'ora e mezza mi ha messo, anche fisicamente, a disagio. L'onorevole Baghino ha fatto delle osservazioni su ciò che non è stato fatto. Bastava che leggesse la relazione dell'onorevole Federico, che ad un certo punto afferma che, « pur trattandosi di cifre considerevoli esse, a mio avviso, non devono dare tuttavia la illusione di risolvere tutti i problemi », e ci avrebbe risparmiato un'ora di sofferenza fisica.

Il provvedimento in esame, con cui si stanziavano 12.250 miliardi, deve essere approvato perché prevede una serie di interventi dettati, ritengo, da una logica anche imprenditoriale: il finanziamento di opere già programmate e, quindi, il non lasciare inutilizzati degli investimenti; il potenziamento e l'ammodernamento di linee e di impianti; il potenziamento, anche se modesto, dei collegamenti, attraverso navi traghetto, con le isole; il potenziamento del parco del materiale rotabile; la protezione idrogeologica della sede ferroviaria; la ristrutturazione dei servizi, attraverso l'immissione di personale tecnico, perché è impensabile gestire un simile investimento senza una struttura tecnica adeguata. Il fatto positivo è che notevoli risorse finanziarie del paese vengono trasferite ai trasporti pubblici. Cioè siamo in linea con quello che ritengo lo *slogan* del futuro: «Meno autostrade, più ferrovia». Con ciò non voglio dire che tutto quanto si è fatto nel settore autostradale sia oggi da considerare negativamente; ricordiamoci cosa ha rappresentato per l'Italia lo sviluppo delle autostrade e oggi ci accorgiamo di cosa vuol dire un settore automobilistico in crisi. Non possiamo pensare di cambiare dall'oggi al domani i modelli di sviluppo, ma bisogna certamente prevedere delle linee di tendenza; e questa linea di tendenza è, a mio giudizio, positiva, e va presa in considerazione e potenziata anche per il futuro.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento (il nostro compito non è quello di fare la storia del trasporto in Italia e nel mondo, ma è quello di vedere se questo disegno di legge che stiamo esaminando corrisponde alle aspettative che in particolar modo stanno a cuore a coloro che vedono nella politica dei trasporti e nel potenziamento della ferrovia una linea del futuro), a me basta che le finalità degli investimenti di cui all'articolo 1 vengano rispettate rigorosamente. Mi riferisco all'aumento di capacità di trasporto nel settore merci (tutti comprendete cosa vuol dire questo in una nazione che basa la sua forza economica sullo sviluppo industriale), al potenzia-

mento del trasporto dei pendolari, operai e studenti (toglierei dalla norma la dizione «trasporto vicinale di massa» che mi piace poco), alla regolarità della circolazione dei treni, all'incremento della produttività, alla sicurezza del trasporto. Lascerei per ultimo il miglioramento del servizio, inteso come un lusso che, oggi come oggi, la nostra economia non può permettersi. Se rispettiamo queste finalità, allora non diventa più determinante, a mio giudizio, andare ad analizzare specificamente gli interventi che si prevedono, anche se ritengo che ben difficilmente ci si potrà discostare o modificare l'elenco allegato se è vero, come penso sia vero, che è il frutto di una mediazione tra le necessità reali dell'azienda e le necessità delle varie regioni del nostro paese.

Per quanto riguarda l'articolo 5, sono d'accordo sul primo comma in cui viene quantificato l'intervento per il potenziamento delle opere e delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare. Quello che invece mi preoccupa (ma non vorrei con questo che il mio intervento venisse giudicato come esclusivamente antimeridionalistico), è l'obbligo che si fa al secondo comma all'azienda ferroviaria di riservare il 45 per cento dell'importo globale per nuove costruzioni agli stabilimenti industriali localizzati nei territori dell'Italia meridionale ed insulare, e l'obbligo di acquistare dalle industrie delle stesse regioni macchinari, accessori, semilavorati ed i finimenti occorrenti per lo espletamento delle commesse acquisite. La mia preoccupazione è che gli stabilimenti industriali del Mezzogiorno non siano in grado di svolgere il compito che il provvedimento, così formulato, assegna loro, e che così facendo si rischi di non investire, di ritardare le opere e di vanificare, anche per la svalutazione, i finanziamenti stanziati. Chi vi parla sa quanta sofferenza si prova quando si è deciso di fare qualcosa e si sono trovati i mezzi finanziari, tra le pieghe del bilancio, per realizzarlo e, pur trovandosi in regioni altamente industrializzate e attrezzate, verifica quanto sia nocivo il ritardo per le

mancate consegne. Se noi, con legge, obblighiamo che alcune industrie sorgano, perché probabilmente alcune industrie non vi sono neanche nei territori del Mezzogiorno per poter svolgere i compiti loro assegnati, rischiamo con questo provvedimento di fare la filosofia degli investimenti senza arrivare poi a realizzarli. Occorre trovare un meccanismo legislativo che non preveda l'obbligo, ma una specie di raccomandazione, magari sotto il controllo delle Commissioni parlamentari che verificano la validità dei programmi, degli appalti e delle forniture.

Per quanto riguarda il primo e il secondo comma dell'articolo 3 (anche se ritengo che accanto alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale si debba anche tener conto delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative nell'ambito della Azienda delle ferrovie dello Stato), sono pienamente consenziente. È evidente che un programma di opere così importante debba essere attuato sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Per quanto riguarda gli altri articoli, in cui viene introdotto il principio di sentire il parere delle organizzazioni sindacali, sono invece abbastanza perplesso. Infatti mi sembra forzato il parere che le organizzazioni sindacali dovrebbero dare sulle variazioni compensative di spesa, quando queste sono contenute nell'ordine del 20 per cento. Non coinvolgerei le organizzazioni sindacali per quanto si riferisce agli articoli 6 e 9 (che si riferiscono alle trattative private) per una distinzione di ruoli che mi sembra ovvia.

Dopo queste osservazioni ritengo che si possa procedere speditamente all'approvazione del disegno di legge che mette in moto gli investimenti nel settore ferroviario (che a loro volta toccano molti altri settori produttivi, dalla meccanica, all'elettronica, all'edilizia), la cui urgenza non è più rinviabile.

TAMBURINI. Comprendo come una discussione generale per un provvedimento così importante si sia basata su molti elementi critici, che hanno certamente una

loro logica obiettiva se guardati nell'insieme della situazione in cui il sistema dei trasporti in Italia è venuto delineandosi.

Questi elementi di critica oggettiva sono riflessi anche in noi. Ad esempio, se dovessimo rispondere alla domanda se alla luce degli orientamenti emersi nella Conferenza nazionale dei trasporti le forze di Governo siano state capaci di far avanzare una linea coerente e decisa del processo di sviluppo del sistema integrato dei trasporti, dovremmo rispondere che vi sono stati squilibri ancora crescenti e ritardi notevoli.

Vi sono inoltre problemi, come quello della crisi energetica, dell'utilizzo del carbone, ed altri che toccano, in un certo senso, la scelta dei posti per la quale alcuni ministri si stanno già dando da fare ma solo singolarmente, non dopo aver sollecitato una apposita discussione parlamentare.

La confusione su questo terreno si inserisce all'interno dei problemi già esistenti nel sistema dei trasporti, rende più difficili le scelte settoriali e mortifica una parte degli sforzi che le forze politiche hanno compiuto a seguito delle linee emerse nella Conferenza nazionale dei trasporti.

Per quanto riguarda l'economia marittima portuale tengo a sottolineare che si tratta di un settore decisivo per il trasporto delle merci per il quale vale la pena di sollecitare un piano poliennale di investimenti. Va però detto che mancano le funzioni di direzione proprie del Ministero della marina mercantile poiché nel concerto dei ministri prevalgono quelle che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici (uno di quei ministeri che dovrebbero essere aboliti).

In sostanza, il problema dell'integrazione dei trasporti non va avanti e la situazione che si è verificata col terremoto del 23 novembre ha aggravato ulteriormente l'intero sistema, il che rende più difficili le scelte per il Mezzogiorno e per tutto il paese.

Su questa questione è necessario sottolineare l'esistenza delle responsabilità

governative e delle forze politiche nel loro complesso, che non possono essere nascoste come qualche collega ha fatto guardando solo ad una parte delle cose portate avanti. Qualcuno ha addirittura posto la domanda se il provvedimento in esame (e quindi il piano integrativo) sia coerente o meno con la risoluzione unitaria votata nel 1978, senza per la verità arrivare ad una risposta, anche se l'onorevole Faraguti nel mezzo del suo intervento ha detto — pur partendo da una critica iniziale — che la risoluzione in parte recepiva gli orientamenti in questione.

Da parte nostra debbo ricordare che abbiamo partecipato in larga parte alla stesura di quella risoluzione (assieme alle altre forze politiche), che pertanto riconosciamo come elemento positivo nel cammino finora percorso alla ricerca di soluzioni valide ai problemi del settore, e soprattutto alla attuazione delle finalità che vanno verso un decongestionamento delle principali linee di traffico, attraverso il rafforzamento della linea tirrenica e dell'adriatica.

Vi sono spostamenti di risorse nel Mezzogiorno, vi è una tendenza a rafforzare il settore delle merci, che è uno dei settori fondamentali dello sviluppo economico del nostro paese. Siamo consapevoli del fatto che il trasporto non è fine a se stesso, non è un servizio, e che il trasporto delle merci in particolare è parte decisiva dello sviluppo economico. Grandi paesi industrializzati stanno effettuando degli investimenti rispetto ai quali noi siamo veramente dei pulcini.

Si pone una particolare attenzione al problema del traffico pendolare ed al problema di una maggiore produttività delle industrie manifatturiere che producono materiali per le ferrovie.

Sono quegli elementi di carattere generale che abbiamo già discusso nella elaborazione della risoluzione unitaria e che troviamo raccordati nelle finalità.

Ritengo che occorra avere consapevolezza di un'altra questione di carattere generale. Il disegno di legge prevede un finanziamento di notevolissima entità, che tuttavia — bisogna dirlo con grande for-

za — non riuscirà a coprire tutte le esigenze fondamentali per definire una politica di sviluppo a livello europeo della rete ferroviaria e del trasporto integrato, che presenta ancora squilibri notevoli.

Bisogna anche dire che abbiamo perso tempo. Nella relazione giustamente si ricordano le varie crisi di Governo e le elezioni anticipate; ma vi sono stati anche ritardi incomprensibili, periodi in cui il piano veniva tenuto nei cassetti dei ministeri. Bisogna anche dire che il ministro Formica non è il ministro Preti e che vi è e vi è stata una differenza di accenti e di volontà politica. Questi sono elementi che vanno valutati ai fini dell'accertamento delle responsabilità per il tempo che è stato perso e per la maggiore percentuale di inflazione derivante dai ritardi, che si ritorcerà negativamente sul processo complessivo di sviluppo.

Ma una volta denunciate queste responsabilità, una volta constatati i ritardi e i dati oggettivi, occorre passare con maggiore decisione a tradurre in legge il nostro lavoro, con gli opportuni aggiustamenti e con i contributi che perverranno da tutte le forze politiche, che non dovranno però tendere a snaturare il piano integrativo, in modo che dopo due o tre anni di grande consapevolezza questa volontà possa essere attuata.

Alla luce di queste considerazioni vorrei rilevare alcuni elementi che sono emersi nel corso del dibattito. Da varie parti è stato posto il problema della linea Pontremolese, quasi che il piano consistesse solo in questo. Ho ricevuto molte pubblicazioni delle camere di commercio, che hanno condotto una campagna di stampa, ripresa da altri giornali, addirittura mettendo in dubbio il fatto che per la Pontremolese vi siano soldi. Un deputato di Carrara mi chiedeva se fosse vero che per questa opera non vi sarebbero stati 150 miliardi; da tutte le parti si parla di cento miliardi. Quella campagna di stampa metteva poi in discussione tutta una serie di studi alternativi, magari da far realizzare da società private e da vendere con il denaro pubblico. In pratica si è teso a mortificare ed a rendere parziale

la visione complessiva ed unitaria del piano.

Il collega Lucchesi è arrivato a parlare di emarginazione della Toscana. Sono toscano, e non mi sento di fare questa affermazione. So che vi sono problemi molto gravi che investono i processi di sviluppo delle grandi aree portuali della Liguria e della Toscana ed anche dello Adriatico, ma so anche che non può risolvere ogni problema il piano ferroviario. Questo deve risolvere in parte anche problemi di carattere generale attraverso una diversa selezione delle scelte e delle risorse, portando avanti una politica nel settore marittimo e portuale, che, insieme con quello ferroviario, è una componente fondamentale dello sviluppo del sistema integrato.

È necessario perciò, onorevole Caldoro, che nelle sue risposte il Governo, a proposito della linea Pontremolese, chiarisca bene il significato di queste scelte, affinché non rimangano margini oggettivi che consentano di continuare questa polemica.

Il problema è un altro, cari colleghi. Occorre guardare, partendo dal piano integrativo, alla nostra capacità contrattuale a livello nazionale ed europeo. Anche a questo riguardo occorre superare un ritardo notevolissimo. Il nostro paese subirà i rischi di emarginazione delle sue grandi aree portuali nella misura in cui a livello europeo andranno avanti quei processi di sviluppo che tendono a rafforzare ulteriormente le grandi aree del Nord Europa.

Mentre gli altri Governi della CEE hanno da tempo presentato i loro progetti di massima ed i progetti operativi, noi dobbiamo ancora definire le proprietà per potere ottenere gli interventi finanziari della CEE sulle grandi linee di comunicazione, che devono essere concertate anche tenendo conto delle grandi aree portuali. Occorre, onorevole Caldoro, una iniziativa coordinata del Ministero dei trasporti e di quello della marina mercantile, per recuperare ritardi ed incongruenze, per avere una capacità contrattuale maggiore di quella che abbiamo

avuto fino ad oggi, delegando al Ministero degli esteri la politica economica di sviluppo del nostro paese. Abbiamo visto a Bruxelles quali capacità avevano i nostri ministri agli esteri, che non conoscevano neppure i problemi che la nostra Commissione discuteva in quel periodo. Sono questi la posta in gioco e i livelli di impegno politico e culturale che dobbiamo portare avanti per affrontare e risolvere i problemi che ci stanno di fronte (occorre una impennata del nostro Governo all'interno della CEE attraverso una maggiore capacità di contrattazione, e quindi di forza politica), unitamente — sono d'accordo con quei colleghi che hanno sottolineato questo punto — a tutti gli altri problemi che il piano integrativo pone e alle capacità di intervento e di spesa che nei prossimi anni, con le modifiche che saranno introdotte e con i controlli che dovranno essere funzionali, ci dovranno consentire di fare avanzare il piano in modo serio e consolidato nel nostro paese.

Siamo riusciti, forse per la prima volta nella storia della politica integrata del sistema dei trasporti, a trasferire, in una parte almeno di tale sistema, una massa di risorse considerevoli in confronto a quanto è avvenuto in questi 30-35 anni in cui i vari governi hanno guidato il nostro paese.

Dobbiamo partire da questo per affermare con consapevolezza che abbiamo compiuto tutti insieme — opposizione, forze politiche di maggioranza e Governo — in questo momento particolare, uno sforzo che ci permette di avviare a soluzione i grandi problemi del trasporto; sarà un primo sforzo, ma sarà apprezzato da tutto il paese.

LAMORTE. Ho avuto la fortuna di partecipare al dibattito che nella precedente legislatura abbiamo svolto in questo ramo del Parlamento sulla bozza di piano poliennale allora presentato. Rilevo che anche la ripresa della discussione in questa legislatura sui temi inerenti al piano per lo sviluppo del sistema ferroviario italiano ha di fronte a sé un quadro che rende urgente pervenire ad una con-

clusione in questa materia per ridare concretamente, come da più parti viene auspicato, una maggiore capacità di incisione sul sistema ferroviario italiano e soprattutto, attraverso di esso, sull'equilibrio territoriale, sociale ed economico del nostro paese.

Mi pare, anche alla luce del dibattito come si è andato sviluppando e come si sta sviluppando oggi all'interno della nostra Commissione, che il punto vero di confronto sia rappresentato attualmente dalla verifica che deve essere compiuta fra il disegno di legge al nostro esame e le linee che unitariamente furono approvate dalla nostra Commissione con la risoluzione del 1978. Credo di poter affermare che il disegno organico che emerge da quella risoluzione resti ancora valido e che, rispetto a quel disegno e alla volontà politica che fu sancita con quella risoluzione, dobbiamo verificare i contenuti e le affermazioni del progetto di legge in discussione.

Non vi è dubbio, anche alla luce della condizione attuale che caratterizza il sistema ferroviario nel nostro paese, che il piano integrativo, presentato come stralcio del preannunciato piano poliennale delle ferrovie — e speriamo che si attui presto il piano generale dei trasporti —, debba attestarsi su alcuni punti. Non citerò tutti i punti che, secondo il mio parere, dovrebbero caratterizzare un provvedimento in questa materia, ma cercherò di estrapolare solo quelli che mi paiono di maggiore rilievo e che puntualmente troviamo definiti in modo organico nella risoluzione del 1978.

Nel precisare il nostro atteggiamento rispetto al tema del piano integrativo, credo che sbaglieremmo se non partissimo da un'affermazione contenuta nella stessa risoluzione che, nel definire un nuovo assetto del sistema ferroviario del nostro paese, in maniera molto esplicita e chiara afferma la necessità di partire non già meccanicamente dallo sviluppo in atto, condizionato dalle strutture esistenti così fortemente differenziate nell'agibilità e nella qualifica, bensì da una analisi globale dei flussi di traffico in essere o po-

tenziali, che coinvolgesse tutti i comparti del trasporto.

Questa affermazione punta all'elaborazione di un provvedimento che sia in grado di sfuggire ad una logica che mi pare sia stata già scartata con grande evidenza nel dibattito svoltosi sia nella precedente legislatura sia in questa, e cioè punta ad un provvedimento che, partendo dallo sviluppo in atto, vale a dire dalla struttura in atto, tenti esclusivamente di migliorare tale struttura, di renderla più funzionale e, come dicemmo anche nei dibattiti passati, di conservare quella che è una logica efficientistica o, come la definimmo allora, aziendalistica della vecchia bozza di piano poliennale. Questo non per sottrarre le legittime necessità, pur non trascurabili, di migliorare la struttura esistente, ma per evidenziare che oggi il paese, l'assetto del nostro territorio e gli equilibri che abbiamo di fronte sul piano sociale ed economico richiedono qualche provvedimento che vada più in profondità e che sappia non solo rendere più funzionale il sistema ma anche migliorarlo.

Se partiamo da questa premessa e dall'affermazione condivisa da tutti i gruppi già nel passato e inserita nella risoluzione del 1978, possiamo predisporre un provvedimento che sappia guardare in avanti più che all'esistente e che sappia cogliere l'importanza di non escludere il potenziamento delle linee secondarie, di dare una concreta ed effettiva priorità di tipo meridionalistico alle proposte contenute nel provvedimento, una priorità che è destinata a passare da una parte attraverso il potenziamento e dall'altra attraverso la realizzazione delle trasversali del sistema ferroviario del nostro paese.

Va ricordato che per recuperare realmente le aree emarginate interne, soprattutto nel Mezzogiorno, per dare un aspetto più moderno all'intero sistema ferroviario è necessario tendere alla realizzazione di relazioni interregionali all'interno di vaste aree, mentre non vanno più potenziate soltanto le grandi linee che collegano l'area settentrionale con quella meridionale del nostro paese.

Credo che valga la pena di ricordare, a questo punto, il provvedimento che ha interessato già la nostra Commissione e che riguardava il credito agevolato per l'autotrasporto merci in conto terzi, per il quale abbiamo sostenuto un raccordo con l'attuale disegno di legge, specie riguardo alla quota di finanziamento per il trasporto intermodale.

Alla luce di queste considerazioni, il quesito cui ci troviamo di fronte ed al quale dobbiamo dare una risposta è il seguente: il disegno di legge n. 1488 risponde ai quesiti contenuti nella risoluzione del 1978?

Non vi è dubbio che l'aspetto principale del presente disegno di legge è quello del finanziamento della direttissima Roma-Firenze e dell'elettrificazione della rete ferroviaria sarda. Infatti dalla formulazione del provvedimento non emerge abbastanza chiaramente il modo per superare la logica aziendalistica da noi più volte denunciata nelle precedenti legislature, cioè la logica che porta a completare le linee già esistenti.

Le stesse declamazioni meridionalistiche contenute nell'articolo 5 del disegno di legge, che pure provvede a riservare quote di finanziamento al Mezzogiorno, in sostanza poi non si allontanano da una riserva reale, concreta, pari all'11 per cento delle spese riservate agli impianti fissi e destinati alle linee dell'area meridionale del nostro paese.

Del resto, al di là di un teorico richiamo, contenuto nella premessa del disegno di legge, alla risoluzione del 1978, a me pare che manchino scelte specifiche sulle modalità degli interventi sulla linea ferrata, la previsione di tempi di realizzazione, ed espliciti riferimenti alle priorità.

Credo che da questo punto di vista si possa in qualche modo condividere quanto hanno affermato alcuni colleghi, e cioè che noi rischiamo di assistere ancora una volta a mere declamazioni in favore del Mezzogiorno completamente distaccate da azioni reali e concrete. Un tale modo di procedere rischia di farci ricadere in quello che un collega ha definito un « meridionalismo straccione ».

Da questa tentazione e da questo pericolo reale noi abbiamo il dovere di fuggire e lo possiamo fare se riusciamo a legare la richiesta di una inversione di tendenza nella gestione del finanziamento pubblico in termini concreti e non puramente declamatori; lo possiamo fare se riusciamo in maniera chiara a legare il disegno di legge al nostro esame all'elenco delle opere, che sembra essere ancora l'« oggetto misterioso » di questo dibattito.

Nell'avviarmi alla conclusione di questo mio breve intervento, desidero dire che non possiamo chiudere la discussione sul provvedimento in oggetto - che, d'altra parte, testimonia una volontà nuova di intervenire nel settore ferroviario nel nostro paese, se non altro per la cospicuità del finanziamento che ci predisponiamo ad approvare - senza affrontare due temi fondamentali. Il primo riguarda il coordinamento del programma predisposto dal Governo con le richieste più volte avanzate dalle regioni; il secondo riguarda il nostro intervento nelle zone colpite dal sisma del 23 novembre, intervento che dovrebbe essere più adeguato ad una richiesta che non è di mera solidarietà, ma che è tesa a voler percepire il senso nuovo del dovere della comunità nazionale nei confronti di aree che se ieri erano aree meridionali, quindi già di per sé emarginate, oggi a questo elemento caratteristico aggiungono anche quello di essere aree terremotate. Come vogliamo intervenire? Su questo credo che il Governo sia chiamato a pronunciare una parola chiara e decisiva. Vorrei anche ricordare che, quando il Governo stesso ed il Parlamento si occuparono del sisma avvenuto in Friuli, uno dei provvedimenti allora adottati fu quello di finanziare una nuova linea ferroviaria in quell'area. Ed io mi chiedo se il Parlamento, che casualmente si trova a discutere di questo provvedimento subito dopo l'evento sismico, sia in grado, di concerto ovviamente con il Governo, di lanciare un segnale nuovo e decisivo in favore di quelle aree e di quelle popolazioni a partire dal provvedimento medesimo. Segnale che, finora,

è mancato: cosa, questa, sulla quale richiamo l'attenzione dei colleghi e soprattutto del Governo che deve assumersi le proprie responsabilità.

A proposito di questo particolare aspetto della questione, mi limito a fare solo poche osservazioni: nel corso del confronto tra Governo e regioni, dedicato ai problemi delle aree interessate al sisma, furono formulate alcune richieste che erano compatibili con il disegno organico tracciato dalla risoluzione del 1978. Una di esse riguardava la realizzazione di due trasversali per le comunicazioni interregionali nel meridione e finalizzate soprattutto a snellire, nei fatti, i nodi sovraccarichi della linea ferroviaria italiana, non raddoppiando o quadruplicando, ma creando delle linee alternative. Mi riferisco, in particolare, alla linea Metaponto-Matera-Cerignola-Foggia ed a quella Sapri-Lagonegro-Potenza-Foggia. Mi si potrà obiettare che questa è materia oggetto di piano pluriennale e che, quindi, va affrontata nell'ambito di quest'ultimo; ma se una tale obiezione non vuole essere un modo per sfuggire alle argomentazioni realistiche che sin qui ho svolto, chiedo ufficialmente al Governo che, nel quadro della logica del provvedimento relativo al piano integrativo, rinunciando alle trasversali intese come linee nuove, si possa, in primo luogo, inserire nel provvedimento la previsione del collegamento — come riclassamento di linea concessa già esistente — della Matera-Ferrandina; ed in secondo luogo, che — almeno questo segnale dovremmo dare alle popolazioni in difficoltà — si possa realizzare il prolungamento della linea Sicignano-Lagonegro sino a Sapri per arrivare sulla tirrenica, come alternativa ad una linea che si dice oggi in difficoltà perché incapace di assicurare lo smaltimento del traffico esistente.

A conclusione di questo mio intervento desidero dire che credo che noi abbiamo la fortuna di trovarci, come Commissione, di fronte a questo appuntamento storico; abbiamo di fronte a noi la possibilità di definire un provvedimento che proprio per la mole del fi-

nanziamento si impone all'attenzione nazionale, di anticipare alcune scelte che vadano, contemporaneamente, ad esprimere con concretezza solidarietà alle popolazioni delle zone colpite e che soprattutto scrivano una pagina nuova per il meridionalismo moderno; una pagina che, prescindendo dalla logica dell'esistente, crei il nuovo senza perplessità — come quelle recentemente adombrate — o timori.

Tutti noi, infatti, siamo convinti che lo sviluppo delle aree meridionali del paese passi principalmente, se non prioritariamente, attraverso le linee di comunicazione. Ed io credo che sarebbe una grave accusa rivolta nei confronti delle aree meridionali affermare — come purtroppo recentemente è stato fatto — che, in fondo, destinare provvedimenti a queste aree è come dare un maggiore impulso all'inflazione perché tutto quello che è riservato al Mezzogiorno rischia di non essere speso. Nessuno si chiede il perché di questo, nessuno si chiese se questa « disarticolazione » del nostro paese, se questa spaccatura tra le due Italie sia un'invenzione della natura o non sia, invece, il risultato di comportamenti della classe dirigente e, quindi, degli uomini. Io credo che non sia da addebitare, almeno per grande parte, alla natura una tale difficoltà; essa è, invece, addebitabile all'uomo. Ed allora, tocca a noi rovesciare equilibri che non reggono; tocca a noi volere e saper dare delle risposte che vadano nella direzione dello sviluppo e non, come spesso nel passato si è verificato, delle risposte che consolidino il sottosviluppo.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.
(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
