

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

41.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PANI

INDI

DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):	
Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488) . . . . .	515
PRESIDENTE . . . . .	515, 516, 517, 527, 533, 534, 535, 540
BERNARDI . . . . .	535, 536, 537
BOCCHI . . . . .	516, 527, 534, 535, 536, 537
CASALINO . . . . .	517
DEGAN . . . . .	538
FORTE SALVATORE . . . . .	518
NAPOLI . . . . .	516, 517
PANI . . . . .	535
ROBALDO . . . . .	522
RUSSO FERDINANDO . . . . .	525
TAMBURINI . . . . .	517

La seduta comincia alle 18,20.

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 riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento per l'esecuzione di un programma di riclassamento, po-

tenziamento 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».

Riprendiamo la discussione sulle linee generali interrotta nella seduta di ieri.

NAPOLI. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, ho voluto prendere la parola sul disegno di legge in esame per fare alcune considerazioni, soprattutto per ciò che concerne il problema del riequilibrio territoriale nel settore dei trasporti, tema che è già stato trattato in tutti gli interventi fin qui svolti e che costituisce, a mio giudizio, il nodo centrale di questa fase del dibattito.

Infatti, sono passati due anni dal momento dell'elaborazione del programma integrativo: sono stati due anni duri, di profondo e drammatico cambiamento che, a mio avviso, hanno finito con il cambiare il quadro nel quale il programma integrativo dei trasporti si pone. Infatti, chi poteva pensare nel settembre 1979 — data di elaborazione del programma integrativo — che la Battipaglia-Potenza, la Sodola-Avellino, la Avellino-Rocchetta avrebbero finito con il diventare agli occhi non tanto dei parlamentari, quanto degli italiani, il punto più basso del disfacimento del settore dei trasporti nel Mezzogiorno? Ciò è avvenuto anche attraverso il dramma del terremoto che ha costituito un elemento di rottura delle vecchie impostazioni programmatiche, anche di quelle vecchie solo di un anno. Perché non v'è dubbio che il terremoto pone — lo diciamo tutti, lo hanno scritto soprattutto i giornali — in modo diverso il problema del Mezzogiorno e ne fa — lo si voglia o no — il nodo della discussione su questo disegno di legge. Non basta, infatti, il richiamo al Mezzogiorno e la notifica della riserva destinata al Mezzogiorno per fare del programma e degli investimenti un programma e degli investimenti destinati a riequilibrare il territorio, soprattutto a favore del sud, una zona d'Italia nei confronti della quale, a mio avviso, non si riesce nemmeno

a fare assistenza, date le condizioni di partenza diverse rispetto al resto del paese che fanno dire che non è colpa di nessuno se al sud — è un'accusa che è stata affacciata in questi giorni — non si riescono a spendere i soldi che al sud vengono destinati. Certo, perché le condizioni di partenza sono diverse, l'efficienza delle strutture è diversa, soprattutto — se volete — è diversa la capacità di direzione politica degli interventi tra il sud ed il resto del paese.

Ebbene — è un giudizio personale, ma è anche un giudizio politico quello che sto per esprimere —, la strategia del settore dei trasporti, così come è stata sostenuta da trenta e più anni, ha favorito e continua a favorire il rafforzamento delle aree forti del paese.

BOCCHI. Sono le scelte dei governi della democrazia cristiana!

NAPOLI. Adesso lo diciamo di chi sono le scelte; se lei permette, alla fine del mio intervento dirò di chi sono le scelte, perché le scelte sono delle forze reali ed ora dimostrerò che questo paese ha compiuto delle scelte contro il Mezzogiorno, perché siamo stanchi di sentire — lo leggiamo anche sui giornali — che qui c'è qualcuno che nel passato non c'era. Il Mezzogiorno — strana cosa! — era dei governi, quasi che non fossero state fatte le scelte economiche non governative.

BOCCHI. Altro che falsa politica: le false politiche hanno delle responsabilità!

NAPOLI. Te lo dico subito, te lo dico subito: caso mai, il patto Lama-Agnelli di unificazione del punto di contingenza non ha finito con il trasferire 6.000 miliardi al nord del paese? E il Governo non c'entra! Io mi scuso, non interrompo mai nessuno, in genere, ma non voglio essere interrotto.

PRESIDENTE. Onorevole Napoli, le sarei grato se lei volesse cortesemente non raccogliere le interruzioni.

NAPOLI. Basta non farle: cosa vuole? Ognuno ha il carattere che ha: io rispondo quando mi attaccano.

TAMBURINI. La Camera dei Lords!

NAPOLI. Io non sono un tipo da Camera dei Lords! Ieri ho ascoltato interventi nei quali sono stati espressi anche concetti che non condividevo, eppure li ho ascoltati. Se volete fare polemica, possiamo farla!

Veramente ci credete che non ci accorgiamo che, ad esempio, mentre a Melegnano si finanziano i *tunnel* insonorizzati per non disturbare gli abitanti di quel centro, a Lamezia mancano i servizi di sicurezza e, mentre si quadruplicano, con l'accordo di tutti, le linee attorno a Milano, o tra Milano e Torino, Milano e Venezia, sulla linea ionica della Calabria ci vogliono quattro ore per percorrere 150 chilometri. E dicono che queste sono scelte di Governo, mentre sono le scelte che le forze reali nel paese compiono ogni volta che utilizzano anche la pressione politica.

Questo, infatti, è un sistema democratico nel quale contano le forze democratiche prima ancora che il Governo! E, mentre si annuncia sulla Roma-Milano un servizio di vagone-letto sempre più moderno, sulla Reggio Calabria-Roma, nonostante le lamentele, la carrozza, quando c'è, ha 70 anni di età.

Ebbene, qui occorre una valutazione circa, ad esempio, la strategia di carattere economico collegata con i problemi del trasporto.

CASALINO. Lei non fa neanche parte della Commissione!

NAPOLI. Anche se non sono componente di questa Commissione, ne faccio parte per Regolamento e quindi prendo la parola.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di lasciar terminare l'onorevole Napoli: è nell'interesse di tutti che il dibattito vada avanti.

NAPOLI. Se si tiene conto che le strutture di trasporto, strade e ferrovie...

CASALINO. È offensivo quello che dice, perché non sa nulla di quello che abbiamo discusso!

NAPOLI. So perché ho letto.

Se si tiene conto che le strutture di trasporto, strade e ferrovie, costituiscono l'elemento essenziale per lo sviluppo economico, c'è da chiedersi se la politica dei trasporti non ha fatto sì che lo sviluppo si localizzasse dove si è localizzato, e se, partendo da quella tesi, una immediata spinta al rafforzamento e rinnovamento della rete in tutto il Mezzogiorno non costituisca un passaggio obbligatorio non solo per il riequilibrio del paese e dei trasporti nel paese, ma per la soluzione di molti problemi delle aree di concentrazione industriale.

Non vi è dubbio infatti, a nostro giudizio, che è contraddittorio quadruplicare le linee nelle zone forti e non raddoppiarle in quelle deboli. Certo, si dice che al Nord si spende e al Sud no, ma perché non dire che la direzione per realizzare gli interventi è senz'altro più forte nelle aree forti rispetto alle aree deboli, dove occorre trasferire la direzione degli interventi?

Ed allora, quando nel disegno di legge si stabilisce che vengano distribuite nel territorio cinque unità speciali, chiediamo che venga privilegiato il sud nel momento in cui si localizzano questi punti di direzione degli investimenti per i trasporti.

Mentre in Calabria si possono promettere le grandi officine, poi riprometterle, ancora, ed ancora non riescono a nascere a Saline Ioniche, al Nord nessun ministro potrebbe prometterle senza poi costruirle. Questa la differenza e la debolezza politico-culturale che dobbiamo affrontare; al Nord, infatti, basta citare il potere della stampa e degli strumenti di informazione come momento di controllo sociale per imporre le scelte; basta la forza dei sindacati, in termini positivi, per determinare le scelte, mentre questi strumenti al Sud sono certamente più deboli.

In questo senso, molto spesso il Mezzogiorno diventa un obiettivo a parole ed un nulla nei fatti; eppure non vi è dub-

bio che l'investimento nel settore ferroviario potrebbe avviare processi più vasti e indiretti di industrializzazione. Nel corso del dibattito già ci siamo chiesti quali conseguenze potrebbe avere il raddoppio e l'elettrificazione della linea Taranto-Reggio Calabria in termini di sviluppo complessivo ed occupazionale in quel territorio e in tutto il Mezzogiorno, nonché in termini di alleggerimento del traffico sulla tirrenica, la cui percorrenza richiede tempi prolungati almeno del venti per cento negli ultimi due anni e sulla quale il trasporto merci, essenziale per le produzioni meridionali, è ormai a livelli « africani ».

Il trasferimento dei centri decisionali al sud e di una delle unità proposte dal disegno di legge in Calabria si rendono pertanto necessari, così come la costruzione delle grandi officine, l'accelerazione degli investimenti al sud ed il loro blocco al nord nel caso sia obbligatoria una scelta finanziaria.

Mi si consenta, infine, una annotazione. Il terremoto ha colpito l'Irpinia, ma tutto il sud è terremotato e la Calabria è al centro di questo dramma: su 800 chilometri di ferrovia — purtroppo la natura geografica della regione li rende tutti necessari — soltanto 160 sono a doppio binario e la parte raddoppiata è quella che serve « soprattutto » il paese ed « anche » la Calabria.

Siamo quindi di fronte all'esigenza reale di rimettere in cammino il processo di ristrutturazione del sistema ferroviario per dare una prospettiva di sviluppo a queste regioni. Eppure dobbiamo ancora constatare che una officina come la OMECA, nonostante i vari impegni, anche del Governo, non viene utilizzata mentre si danno commesse di lavoro alla Breda ed alle Pistoiesi, che hanno più capacità di seguire il lavoro a Milano ed a Firenze che non in Calabria.

Non c'è dubbio che una scelta reale e concreta in favore del Mezzogiorno debba essere in questa direzione: non basta dire che ci vogliono più commesse, bisogna avere il coraggio, senza che il nord protesti, di dire che devono andare al sud. Il fatto è che la protesta di trenta per-

sone in Calabria si sente poco, in ogni caso molto meno di quella di cinquemila persone in un'altra regione.

Si passerà dalle parole ai fatti solo quando Firenze, Milano e Savigliano parleranno per conto di Reggio Calabria o di Taranto.

Non è mia intenzione fare polemica. Quando ho detto che in un sistema democratico non basta un Governo per determinare le scelte, ho voluto dire che tutti — come del resto sta avvenendo sui giornali e nei discorsi degli esponenti di quei partiti che hanno qui voluto polemizzare con me — devono fare una autocritica e meditare sulla capacità di ciascuno di pagare alcuni prezzi reali, non solo a parole; ho voluto richiamare la necessità che ognuno si carichi delle proprie responsabilità, e cioè i partiti, i sindacati, gli imprenditori, il Governo, i gruppi parlamentari, nei confronti del Mezzogiorno.

**FORTE SALVATORE.** Ritengo che non sia possibile dare un contributo concreto e fattivo a questa discussione prescindendo dal lavoro che si è svolto in merito al piano integrativo delle ferrovie, sia nel corso di questa legislatura che della precedente. Infatti, attraverso una serie di audizioni di tecnici ed esperti e con il contributo di tutti i parlamentari, giungemmo all'approvazione di una risoluzione che deve restare impegnativa, così come lo è nella stessa relazione del collega Federico, per far sì che questo piano venga realizzato al più presto e nel modo migliore possibile.

Credo non sia neanche utile contrapporre le due questioni, quella meridionale e quella del centro-nord, per risolvere il problema del trasporto ferroviario a favore dell'una o dell'altra, ma occorre operare in modo coordinato e affrontare con le dovute priorità e le necessarie scadenze i problemi che da tempo travagliano la condizione del trasporto nel nostro paese.

Ho voluto ricordare il lavoro svolto nella VII legislatura perché ritengo che noi comunisti, fin da quel momento, senza cambiare posizione né a livello individuale né collettivo, abbiamo contribuito

notevolmente a far sì che questo piano venisse approvato nel più breve tempo possibile e che i 12.500 miliardi fossero investiti nel modo più giusto e coerente. Credo che di questo dobbiamo tenere la massima considerazione soprattutto perché, per questi obiettivi, il movimento dei lavoratori e le organizzazioni sindacali dal 1977 ad oggi hanno promosso lotte, discusso e affrontato questo problema in termini chiari e proposto addirittura una vertenza contrattuale, l'ultima, di cui è stata interessata la X Commisisione, che aveva al centro problemi di fondo, quali la riforma delle ferrovie dello Stato e la attuazione del piano integrativo delle stesse.

Assieme a queste questioni storiche, come mi sembra le abbia definite il relatore, dobbiamo tener conto anche dei dati reali e drammatici che fanno parte della vita quotidiana di chi opera e di chi si serve del trasporto ferroviario. Credo che non dobbiamo ricordarci soltanto degli scioperi fatti dai lavoratori delle ferrovie dello Stato quando sono costretti alla lotta oppure dell'occupazione delle linee ferroviarie da parte dei pendolari quando i treni che devono prendere hanno un ritardo di molte ore, ma dobbiamo riflettere e vedere in quale modo, attraverso un piano per opere concrete ed organiche, possiamo riuscire a risolvere questi problemi che travagliano il nostro paese.

Certamente, pur essendo le ferrovie il problema centrale del futuro assetto del sistema dei trasporti nel nostro paese, questo piano avrebbe potuto essere affrontato e risolto in forme più organiche se, assieme al disegno di legge al nostro esame, avessimo avuto la possibilità di discutere ed approvare anche le leggi riguardanti i progetti finalizzati, la riforma istituzionale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato che ancora non riesce ad andare avanti e lo stesso piano generale dei trasporti. Ma, come ha rilevato anche il collega Tamburini, non possiamo parlare oggi di queste cose per le colpe precise e le responsabilità chiare dei governi che si sono succeduti alla guida del nostro paese. Pertanto, la responsabilità è di quelle forze poli-

tiche che hanno governato il paese, perché non serve ad alcuno fare d'ogni erba un fascio anche su una questione di questo tipo e parlare di classe dirigente o di classe politica, di cui poi non si capisce chi sono i responsabili. Vogliamo evidenziare queste responsabilità, perché anche gli aspetti di fondo, concreti, stabiliti dalla prima Conferenza nazionale dei trasporti, sono stati disattesi.

Ma è chiaro che tutto questo non può e non deve significare un ulteriore rallentamento del cammino di questo piano e della sua approvazione. Tale piano, anche se parziale e settoriale, rappresenta comunque uno strumento di intervento considerevole, anche di taglio meridionale a differenza dei piani precedenti, che andrà ad incidere positivamente sull'economia complessiva della nazione, non soltanto sul settore del trasporto ferroviario ma anche sui settori della produzione industriale che oggi, in particolare nel Mezzogiorno d'Italia, hanno tanto bisogno di essere alimentati e corretti nella loro impostazione produttiva.

Il piano delle opere potrà essere realizzato con priorità e fini che tengano conto del dibattito sviluppatosi, per la formazione del piano generale dei trasporti, nella prima Conferenza dei trasporti del Governo. D'altra parte, credo che i lavoratori del settore, le organizzazioni sindacali e i comunisti con loro non si stancheranno di battersi affinché il Governo adempia al più presto ai suoi doveri in materia e non faccia trascorrere altri trenta mesi, come hanno fatto i precedenti ministri dall'approvazione della risoluzione del giugno 1978 alla discussione di oggi, per tutte le altre questioni ancora da risolvere e che sono state ricordate negli interventi dei colleghi del mio gruppo che hanno contribuito a questo dibattito.

Ho detto che vi sono di fronte a noi dati drammatici, dai quali non possiamo prescindere, che non lasciano certamente spazio ad alcun modo di tergiversare per allungare i tempi di approvazione del disegno di legge. I dati sono rappresentati dal collasso verso cui sta andando il trasporto delle ferrovie dello Stato e che

deriva dai nodi mai sciolti e dalle strozzature anche tecniche, che sono stati qui richiamati, esistenti nel nord ma soprattutto nel sud, da Roma a Reggio Calabria, e nelle isole.

Credo che dire di no ai trafori e riferirsi solo al Mezzogiorno significhi parlare in modo astratto dell'organizzazione coordinata di un servizio di trasporto. Certo, i trafori al nord e la direttissima sono anche necessari — lo dico in quanto meridionale e con convinzione —, ma in questa fase non sono prioritari — è un punto che va ribadito — rispetto ai grossi problemi dei nodi, come quelli di Napoli e dell'area metropolitana che riguarda il Napoletano e il Salernitano.

L'altro dato drammatico è che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, nonostante gli sforzi di molti suoi dirigenti, soprattutto dei quadri intermedi e dei lavoratori che operano giornalmente sui binari, non riesce più a soddisfare le esigenze e le richieste che le provengono dall'utenza. Poi vi sono le opere da completare dei precedenti piani molto più astratti e disarticolati di quello che stiamo approvando e, come ho già detto, i ritardi di dieciododici ore nel settore merci e di oltre due-tre ore nel settore passeggeri.

Il collega Napoli ha parlato della tecnologia in Calabria. Il disastro nella stazione di Eccellente, con una struttura tecnologica diversa dei servizi di sicurezza, molto probabilmente poteva essere evitato, ma il problema della tecnologia investe un'area molto più ampia che va dalle linee del Friuli a quelle della Sicilia. Vi sono duemila stazioni ancora manovrate a mano, sedicimila passaggi a livello e sistemi di esercizio antiquati in Sardegna e in Sicilia. Di fronte a questi dati, non credo che possiamo continuare a discutere e polemizzare su cose abbastanza astratte.

A questo punto vorrei essere estremamente concreto e sintetico, per cui affronto la questione che ritengo sia la più importante e che viene proposta da questo piano, e cioè la grande questione rappresentata dal Mezzogiorno, che oggi viene alla ribalta in forma più drammatica

dopo l'evento sismico del 23 novembre che ha colpito mortalmente non solo le persone, ma anche alcune aree, soprattutto le zone interne della Campania e della Basilicata, anche grandi città come Napoli, Salerno e l'agro nocerino-sarnese.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo è stato un sisma che ha scoppiato la grossa pentola della speculazione edilizia, delle case costruite sulla sabbia, dell'inefficienza dei servizi e ha messo a nudo il sistema di potere trentennale che ha accelerato il disastro del Mezzogiorno dal punto di vista sociale ed economico.

Credo di dover aderire, signor Presidente, alle cose dette dal collega Lamorte, a questo proposito, e concordare anche sugli esempi che ha citato e che dovrebbero essere emblematici di quelle zone: ha citato la Matera-Ferrandina, le trasversali del Mezzogiorno, eccetera. Condivido pienamente le sue richieste che, in parte, contempla lo stesso piano che stiamo discutendo e che lo stesso relatore ha proposto in alcune parti della sua relazione. Infatti, ritengo che quelle richieste non siano provincialistiche e che, tanto meno, rappresentino il solito contributo assistenziale al Mezzogiorno. Devono essere, invece, la conseguenza operativa delle indicazioni che la stessa risoluzione del 1978 ci propone a favore delle aree depresse meridionali.

Ma qual è il compito immediato al quale possiamo assolvere con questo disegno di legge nell'interesse non soltanto meridionale, ma nazionale? A questa domanda, a mio avviso, si può rispondere asserendo che dobbiamo operare, soprattutto, su un ordine di priorità, quello, cioè, di rendere omogenea la rete statale delle ferrovie italiane fra l'area del centro-nord, economicamente avanzata, e quella del sud e delle isole, enormemente arretrata. Questa, a mio avviso, è la priorità nazionale di fondo che unifica il problema del sud e del Mezzogiorno, che mette assieme la Pontremolese e la Sapri-Lagonegro. Da qui è necessario, quindi, organizzare e definire, attraverso il controllo

del Parlamento, un piano che nella sue scadenze e nella sua realizzazione assolverà a tale compito. Coordinando, cioè, questo intervento nazionale, le giuste e necessarie opere ferroviarie e funzionali, al disegno di unificazione delle due aree del nostro paese.

Questo piano soprattutto per quanto riguarda la parte del Mezzogiorno, dovrà rispondere a tre esigenze fondamentali sempre elencate, ma mai realizzate, enunciate anche in questo piano e che oggi non possono essere più disattese, pena il decadimento totale di questa struttura riguardante la vasta area del Mezzogiorno. È necessario, cioè, collegare fra loro le regioni meridionali, potenziare le strutture ferroviarie esistenti in prossimità delle aree metropolitane densamente popolate, soprattutto in occasione dell'altro disegno di legge approvato ieri dal Senato che riguarda il fondo nazionale trasporti e che fornisce alle regioni le direttive per meglio collegare al sud il resto dell'Italia.

Un altro aspetto da considerare, e che certamente non è secondario, è quello della riqualificazione tecnologica della quasi totalità della rete ferroviaria statale. Il problema della elettrificazione va risolto anche perché è collegato a quello dell'uso energetico e perché, soprattutto, riguarderebbe linee che non possono essere rifatte completamente, ma che, appunto, possono essere migliorate tramite l'elettrificazione. È necessario portare il 36 per cento delle linee elettrificate nel Mezzogiorno al parametro, almeno, del centro-nord che è oggi del 60 per cento. È necessario, cioè, portare gli 8.838 chilometri di linee del nord ad una migliore funzionalità, ma è altrettanto necessario portare le linee a doppio binario del Mezzogiorno allo stesso livello di quelle del nord.

A questi dati, poi, dobbiamo aggiungere l'arretratezza del sistema di esercizio di alcune regioni della Campania, con 525 chilometri di linea esercitata a dirigenza unica e la Sicilia dove il sistema antiquato non corrisponde più a nessun interesse né dell'azienda, né dei ferrovieri, né

dell'economia in genere ed è esteso, invece, a tutta la tratta ferroviaria a semplice binario.

Ebbene, se portiamo avanti un discorso chiaro — cosa che non tutti gli intervenuti al dibattito hanno fatto — potremo dare, effettivamente, un contributo concreto e realizzare questi investimenti nella misura migliore.

Sono questi i punti fondamentali della nostra azione e dell'orientamento che il gruppo comunista intende seguire su questa specifica questione. Ciò, infatti, ci consentirà di ovviare agli aspetti drammatici attualmente riscontrabili nella rete ferroviaria del Mezzogiorno e di ottenere quel recupero di produttività di cui da tempo si parla, quello, cioè, del personale ferroviario impegnato su itinerari scarsamente trafficati per la carenza di strutture e di forme tecnologicamente avanzate.

Ho detto che l'omogeneizzazione della rete nazionale è fatto importante e prioritario ed aggiungo che essa dovrà riguardare non solo il Mezzogiorno, ma anche altre linee del nord. È chiaro, però, che non si possono non fare scelte prioritarie. Infatti, come non considerare, fra le prime, la trasversale che da Napoli attraverso Caserta porta a Foggia e continuare a tenere nelle condizioni attuali la linea di Benevento a proposito della quale va ripetuto, ancora una volta, che non è ammissibile che il Ministero dei trasporti continui a concedere miliardi a chi l'ha portata nelle condizioni di disastro in cui si trova, nonostante che nel piano integrativo delle ferrovie dello Stato sia stato scritto che essa debba passare alle competenze dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Una scelta di fondo s'impone, altresì, per evitare il caos della città di Napoli e per la realizzazione della linea est del Vesuvio che potrà rendere più visibile la stessa città e potrà consentire un collegamento più rapido fra il nord ed il sud.

C'è, infine, una questione, anch'essa di carattere nazionale, che mi permetto di ricordare al Governo, al relatore, ed a tutti noi, quella, cioè, che riguarda la scelta operata per le isole e, in partico-

lare, per la Sardegna. Una scelta per determinare possibilità di sperimentazione, collegata alla produzione del materiale rotabile che, pur essendo in gran parte dislocata nel Mezzogiorno, è spesso inutilizzata, che potrebbe, quindi, riconvertirsi e specializzarsi e non essere più quella che ieri il collega Briccola definiva un'industria stracciona. Invece, dal momento che già attraverso la legge n. 503 della precedente legislatura abbiamo cercato di darle un contributo, credo che oggi sia ancor più doveroso intervenire per evitare che questa industria continui ad essere assistita.

Per ultimo, la questione di fondo emersa con il terremoto nel Mezzogiorno nel settore dei trasporti. La cito non per fare richieste di carattere specifico, ma per parlare di un solo problema, quello dei rami secchi. Io ho potuto verificare nelle zone colpite dal terremoto, soprattutto nell'Avellinese e nel Salernitano, che della politica dei rami secchi sono state vittime, che tale politica si è dimostrata ancora una volta deleteria e grave per il nostro paese; credo che il rappresentante del Governo sappia che quelle linee chiuse dal Ministro dei trasporti con decreto nel 1964 sono state riaperte dai cittadini e che su di esse hanno viaggiato i carri delle ferrovie dello Stato che hanno portato i primi soccorsi alle popolazioni della valle dell'Irno, di Montoro e dell'Avellinese nel suo complesso; ora si tratta di riaprire quei rami secchi e di riaprirli anche in una logica di struttura di protezione civile. È importante che questo venga fatto, e ai 60 miliardi di lire di danni di cui si parla dovranno sommarsi finanziamenti aggiuntivi per il piano integrativo delle ferrovie dello Stato che vadano a far parte di quella legge-quadro di cui si sta parlando e per la quale si vanno predisponendo gli stanziamenti. Non più, dunque, la politica dei rami secchi nel Mezzogiorno, ma l'uso, il potenziamento, il « rinverdimento » di questi rami secchi in direzione della realizzazione di un trasporto migliore e in considerazione dell'uso che di questi rami si può fare.

In effetti il terremoto ha messo in evidenza come non sia possibile, nel Mezzogiorno, andare ad una ricostruzione *sic et simpliciter* degli attuali tracciati ferroviari. Non si chiedono nuove linee per migliaia e migliaia di chilometri, ma si chiedono interventi che riescano a modificare quelle strozzature che hanno portato alla politica dei rami secchi. Di conseguenza, i problemi della Salerno-Mercato-Sanseverino o della Sicignano-Lagonegro vanno visti in questa logica e vanno inseriti nel quadro dello sviluppo che il trasporto può avere nel nostro paese.

Questi, in effetti, signor presidente, signor rappresentante del Governo, sono i dati, le scelte che sembrano più coerenti con la risoluzione che tutti insieme abbiamo approvato nel 1978 e sulla quale molti colleghi si sono soffermati, per un motivo o per l'altro; sono questi i dati che riescono a finalizzare in modo organico e concreto il programma di cui stiamo parlando, che, pur non rappresentando la panacea di tutti i mali, né del Mezzogiorno né del nord, potrà consentire uno sviluppo organico del settore ed intervenire per il miglioramento della stessa economia nazionale. Sono queste le cose che noi vogliamo sottoporre alla vostra attenzione nella speranza che vengano prese nella dovuta considerazione.

ROBALDO. Mi corre l'obbligo, innanzi tutto, di scusarmi nei confronti dei colleghi della Commissione trasporti per non avere mai partecipato ai lavori del Comitato e della Commissione relativi a questo argomento perché facevo parte di altra Commissione o avevo incarichi che mi impedivano comunque la presenza.

Devo dare atto della scelta politica fatta dal ministro Formica di portare avanti con rapidità questo provvedimento e della assidua presenza, direi tenacia, del sottosegretario onorevole Caldoro nel seguire i lavori e nel pervenire ad un risultato che costituisce un tassello estremamente importante in quel piano generale dei trasporti che dovremo andare gradatamente e, io spero, rapidamente a



vedere nel suo insieme e nella sua organicità.

È chiaro che noi stiamo approfondendo un settore di programma di trasporto che, se vogliamo, è quello più importante per la vita economica e sociale del nostro paese. Dobbiamo però tenere conto di quello che è l'insieme di tutta la problematica del trasporto e credo che il modo in cui è stato formulato l'articolato, in particolare l'articolo 3, consentendo al ministro di fare dei programmi da sottoporre al vaglio della Commissione parlamentare, dia questa possibilità di programmare nel contesto di quelle che sono le altre iniziative, per il trasporto aereo, per la viabilità generale, sia ANAS sia autostradale, portuale e via di seguito.

Noi riteniamo che in questo quadro di insieme si inserisca il piano integrativo che cerca di integrare il vecchio con il nuovo. Noi ci rendiamo conto di quella che è la situazione di obsolescenza ormai veramente cronica del nostro sistema ferroviario, inadeguata a quelle che sono le esigenze di una nazione industrialmente avanzata, con delle penalizzazioni che molte volte corrono il rischio di portare i nostri prodotti fuori del mercato, proprio per il costo aggiuntivo che l'unità di trasporto viene ad avere in più, non essendo il servizio ferroviario in grado di assolvere al trasporto.

Io ho sentito, permettetemi di dire con un certo disappunto, una polemica esasperata nord-sud. Questo non deve esistere, perché noi abbiamo certamente al sud delle zone che hanno bisogno di ferrovie per avere gli insediamenti industriali, ma abbiamo anche zone industrializzate che, non avendo il supporto di un trasporto ferroviario adeguato, corrono il rischio di andare fuori mercato e di vedere perse certe prospettive di mantenimento occupazionale e certamente di espansione. Quando abbiamo delle industrie che devono trasportare i loro prodotti su gomma, perché certi carichi non possono essere fatti su ferrovia, potete ben immaginare quali siano le incidenze supe-

riori e le conseguenze di questa situazione.

Ora noi siamo arrivati ad una situazione in cui l'80 per cento del traffico ferroviario praticamente si svolge sul 25 per cento della nostra rete ferroviaria. Questo denota, evidentemente, che c'è stata una mancanza totale di programmazione. Prima abbiamo fatto una politica di rami secchi, poi siamo andati a recuperare i rami secchi perché la crisi petrolifera ci ha fatto avere un ripensamento necessario. Abbiamo sempre fatto interventi « a pioggia », non ci siamo mai posti in termini reali il problema del pendolarismo, che non è mai stato né affrontato né tanto meno risolto, e abbiamo, come dicevo, un trasporto merci che diventa sempre minore in quella gara, se vogliamo nobile sul piano degli intenti, tra trasporto su gomma e trasporto su rotaia, che però spesso finisce con il penalizzare noi e col favorire i trasportatori stranieri su gomma.

Se questa è la situazione oggettiva del nostro paese, sulla quale non voglio aggiungere altro a quanto è stato già detto in questa Commissione, dobbiamo anche vedere qual è il rimedio che sul piano normativo questo provvedimento cerca di porre. Si impone, innanzitutto, una capacità di spesa dell'Azienda ferroviaria che sia adeguata a quelli che sono gli investimenti che oramai non possono essere differiti. Oggi abbiamo una capacità di spesa della Azienda ferroviaria che si aggira sui 250-300 miliardi l'anno, e ne conosciamo i motivi: abbiamo i metodi di aggiornamento dei lavori che sono quelli che sono; abbiamo una mancanza di dirigenti, con una riduzione di organico del 40 per cento ancora come effetto dell'applicazione della legge n. 748, e sappiamo che in molti casi, mancando magari il funzionario che deve apporre la firma, i ritardi si accumulano; abbiamo dei regolamenti della contabilità di Stato obsoleti rispetto a quelle che sono le necessità di spesa; e, se vogliamo, abbiamo anche una industria privata inadeguata a quelle che sono le richieste delle ferrovie dello Stato quando queste vengono fatte in modo

massiccio. Ora, è inutile che ci nascondiamo che fino a questo momento l'Azienda è stata una fabbrica di residui passivi: si è speso più o meno il 50 per cento del potenziale a disposizione ed è chiaro che, con questi ritmi, per spendere le somme previste in questo disegno di legge, occorrerebbero alcune decine di anni.

Ora, il piano vuole essere un misto di norme di finanziamento e di modifica della capacità di spesa per decuplicare tale capacità. Ciò è stato voluto dall'Azienda — e gliene riconosciamo il merito — e dalle forze sindacali, cui va aggiunta una notevole volontà politica del Governo e di questa Commissione, volontà politica che si traduce, a nostro avviso, in uno strumento valido dal punto di vista operativo. Si è innestata una logica che va a scardinare la vecchia e — se vogliamo — è già una anticipazione di riforma dell'Azienda, è un piano riformatore che costituisce una « cerniera » tra la vecchia e la nuova Azienda, però è già un ponte che necessariamente dovrà approdare a qualcosa di più avanzato: la riforma dell'Azienda — noi speriamo — e il piano poliennale che sarà gestito dall'Azienda riformata, che potrà dare nuovo impulso all'ammodernamento dell'Azienda stessa.

Non vorrei porre tanto l'accento sulla cifra prevista come stanziamento complessivo, anche perché — queste cose dobbiamo pur dircele, l'articolo 1 alla lettera a) lo dice con chiarezza — questi fondi devono essere necessariamente destinati a coprire investimenti già *in itinere*, revisioni prezzi, eccetera.

Quindi, è soprattutto il fatto nuovo normativo quello che ci vede favorevoli; formalizzarci sull'elenco delle opere indicate in base alla risoluzione del 1° giugno 1978 riteniamo che possa essere un errore nella misura in cui gli investimenti debbono essere raccordati al piano generale dei trasporti e nella misura in cui il controllo del Parlamento e della Commissione vengono garantiti da un comma specifico dell'articolo 2, che impone al ministro di trasmettere i programmi alla Camera, programmi che debbono essere armonizzati con tutto il contesto program-

matorio di interventi sul piano dei trasporti, ma che possono, in quella sede, puntualmente avere il conforto delle forze politiche rappresentate in Commissione e, quindi, quello che oggi noi vorremmo vincolare, direi, tabellarmente come intervento, tra sei mesi o un anno può essere anteposto o posposto o anche sostituito da ciò che, in quel momento, la Commissione riterrà di indicare al ministro.

Abbiamo apprezzato — ripeto — questo sforzo normativo che migliora la capacità di spesa dell'Azienda: l'articolo 4 contiene ancora un fatto nuovo perché prevede per l'Azienda, con l'autorizzazione dello Stato, la possibilità di contrarre mutui, di emettere direttamente obbligazioni. Si nota la tendenza a svincolarsi da vecchie procedure: il primo comma dell'articolo 9 infligge un *vulnus* molto grande al vecchio sistema di spesa che, tutto sommato, finiva con il creare residui passivi e praticamente non permetteva che gli investimenti avessero immediata traduzione sul piano operativo. Un fatto importante è costituito anche dalla concessione a terzi — persone fisiche o giuridiche — per studi particolari, progettazioni e via di seguito.

Abbiamo dei dubbi, e lo diciamo con franchezza, sull'articolo 11-bis: sappiamo che l'Azienda ha delle sue strutture di collaudo che nel tempo si sono dimostrate efficienti ed efficaci; tale articolo prevede, invece, una commissione di collaudo completamente nuova. Riteniamo che, nel momento in cui si instaura una normativa più agile, che prevede la trattativa privata — ed anche su questo siamo d'accordo —, a quel punto è necessario che il controllo, che viene dato dalla struttura di collaudo dell'Azienda, sia più rigido e che non sia opportuno, in questo momento, allargarlo eccessivamente.

Sono questi i concetti che brevemente ho voluto esprimere. Nell'augurarmi che rapidamente si concluda l'iter del provvedimento in esame sia in questo, sia nell'altro ramo del Parlamento, desidero sottolineare che, se non cominciamo in modo serio ad « aggredire » il problema del trasporto ferroviario, le polemiche, che ho sentito qui, da « guerra dei poveri » — per-

mettetemi questa espressione — finiscono con il creare situazioni che non hanno ritorno.

Concludendo, ribadisco il mio apprezzamento per l'impegno finanziario e soprattutto per il tipo nuovo di normativa che permetterà all'Azienda delle ferrovie di compiere uno sforzo di aggiornamento nel quadro di un'iniziativa allineata con le prospettive economiche e sociali del nostro paese.

**RUSSO FERDINANDO.** Desidero unirmi al coro di apprezzamenti per il lavoro svolto con impegno dal Governo, dal relatore e dal Comitato ristretto e per la larga convergenza che si va realizzando attorno a questo provvedimento.

Il piano integrativo al nostro esame, ha un ampio respiro ed è proiettato in un periodo di tempo entro il quale dovremmo trovare la possibilità di recuperare al trasporto su rotaia una crescente fetta del trasporto passeggeri e merci del nostro paese. Ciò nel quadro della politica di risparmio energetico ed anche nel tentativo di recuperare alla nostra economia quella competitività sul piano del trasporto su rotaia che viene richiesta dagli altri *partners* della Comunità europea.

Da questo punto di vista, forse, una proiezione decennale nel documento allegato al disegno di legge avrebbe potuto meglio mobilitare l'Azienda delle ferrovie almeno sul piano delle progettazioni e della fissazione delle proposte che sono venute dalle regioni in un quadro più completo di quello che deve essere la rete ferroviaria nel nostro paese.

I problemi e le preoccupazioni sollevate nel corso della discussione su alcuni temi fondamentali, quali il raddoppio di alcuni tratti, la politica dell'Azienda sulla dorsale appenninica, il raddoppio completo dell'adriatica, le richieste sollevate da tante regioni, avrebbero potuto trovare un punto di riferimento preciso nella proiezione dell'Azienda; successivamente avremmo potuto trovare le fonti di finanziamento per dare sostegno ad un piano, il più completo possibile.

Il dibattito che stiamo svolgendo, che viene dopo la Conferenza nazionale dei trasporti ed in un momento in cui l'attenzione politica torna a focalizzarsi sui ritardi con cui si è provveduto alle infrastrutture viarie nelle regioni del Sud, ci porta alla necessità di disporre di strumenti di piano organici. Mi sembra altresì di aver registrato pochi dissensi in quella che deve essere una decisiva e marcata svolta meridionalistica del piano delle ferrovie e in questo senso sono significativi, a mio avviso, alcuni precisi obiettivi fissati nel documento che accompagna il disegno di legge e che devono avere un valore vincolante per la spesa. Tale documento, che si può dire nobiliti il provvedimento stesso, fissa alcuni progetti di finanziamento ed alcune esigenze che non possono essere più rinviati, anche perché richiesti dall'esercizio della rete e dalla domanda di traffico; non c'è, nel documento, alcuna improvvisazione.

La conferma delle quote riservate per legge al Mezzogiorno e la definizione nel documento di alcuni progetti nei nuovi investimenti non esonereranno l'amministrazione delle ferrovie e questa Commissione dal riflettere sulla condizione della rete ferroviaria al Sud, che accusa ritardi ed ingorghi, e sullo scotto che le regioni meridionali e le isole sopportano oggi per la loro attività commerciale, per il turismo e per le loro attività produttive.

È questo un dato emerso anche nel corso del dibattito che stiamo svolgendo: ogni carenza delle Ferrovie dello Stato si traduce in perdita per il turismo ed in ritardi nella valorizzazione del potenziale agricolo ed industriale del Sud.

Va altresì ricordato che le posizioni geografiche delle regioni meridionali, le difficoltà derivanti dal mancato potenziamento ed ammodernamento della rete, la sua vetustà, i ritardi nei raddoppi, i nodi del traghettamento, rendono più lontane queste regioni dalle aree forti del paese e dall'Europa, ritardandone certamente lo sviluppo.

Il doppio binario nel nostro paese si è fermato, come Cristo, ad Eboli. In que-

sti venti anni le altre regioni hanno richiesto ed ottenuto la quadruplicazione e le direttissime: in Sicilia, o in Puglia, i raddoppi avanzano con lentezza esasperante e, dopo venti anni, abbiamo solo 40 chilometri, sui 240 della Palermo-Messina, a doppio binario pur trattandosi di una linea sulla quale transitano circa cento treni al giorno. Analogamente per la Messina-Catania ove è stato realizzato solo qualche chilometro di raddoppio; eppure, senza il doppio binario su questa linea, perde significato anche la elettrificazione della linea Palermo-Fiumetorto-Bicocca-Catania prevista nel piano integrativo al nostro esame. Anche il traghettamento, per i modi in cui si realizza, rappresenta, per gli insufficienti mezzi delle Ferrovie dello Stato, l'impossibilità di utilizzare il trasporto merci da e per la Sicilia per molti imprenditori; il raddoppio della Battipaglia-Villa San Giovanni risale, infatti, a venti anni fa, e doveva proseguire con la Palermo-Messina e la Messina-Catania-Siracusa: ebbene, oggi per percorrere la Palermo-Messina (240 chilometri in tutto) occorrono ancora da quattro a cinque ore per i passeggeri e molte più ore per le merci, mentre da cinque a sei ore occorrono per percorrere la Palermo-Catania, sempre di circa 240 chilometri.

Per i prossimi cinque anni, nel piano integrativo è previsto un finanziamento di 47 miliardi, non sufficiente neppure a realizzare i 38 chilometri della Fiumetorto-Cefalù, prevista nel documento che accompagna il disegno di legge. Di questo passo occorrerà un secolo per il raddoppio della linea Palermo-Catania-Messina.

Va tuttavia sottolineata la positiva inclusione nel programma del breve raddoppio Palermo-Catania, che si proietta a congiungere nel tempo i porti e gli aeroporti di Palermo, Trapani e Mazara per lo sviluppo dei traffici intermodali con l'Africa. Non è infatti da sottovalutare l'ipotesi che il traffico con questo continente potrà passare attraverso la Sicilia, come oggi avviene per la rete delle telecomunicazioni; ma tale ipotesi si potrà realizzare solo se il passaggio per la Sicilia non rappre-

senterà un ritardo nel trasporto delle merci e dei passeggeri, come di fatto è avvenuto in questi ultimi anni.

Come ricordava l'onorevole Baghino, la quota di trasporto merci su rotaia è bassa, intorno al 17 per cento, contro il 46 per cento della Francia ed il 54 della Germania occidentale. I segni di incremento per questo tipo di trasporto che si sono registrati globalmente nel 1979 non trovano riscontro per quanto riguarda il traffico merci dalla Sicilia al resto del paese; negli ultimi anni in questa regione si è avuta una flessione preoccupante nel traffico delle merci, dovuta principalmente all'intasamento del traffico nello stretto di Messina.

Le regioni meridionali si sono sviluppate, hanno aumentato le proprie produzioni e, di conseguenza, i propri traffici commerciali; sono parimenti aumentate le esigenze di trasporto passeggeri (dalle 78 mila carrozze del 1965 alle 128 mila del 1978); pertanto il dimezzamento dei carichi merci trasportati sottolinea la quasi impossibilità di adoperare il mezzo ferroviario per il trasporto commerciale da e per la Sicilia, ciò nonostante l'apporto che nel traghettamento danno le società private all'opera delle Ferrovie dello Stato.

Le cause di questa situazione vanno ricercate innanzitutto nell'incremento del traffico passeggeri, nella irregolarità dei treni passeggeri, nella vetustà delle navi-traghetto, nei pochi terminali e nel ridotto ed insufficiente numero delle navi-traghetto. Tali condizioni hanno messo in crisi il traghettamento delle merci proprio negli ultimi anni, e cioè quando si è avuto questo *boom* anche del traffico passeggeri che, dovendo essere privilegiato, ha portato ad abbandonare via via la domanda di trasporto merci. Quando una nave va fuori servizio per manutenzione e per guasti, il sistema del traghettamento si paralizza con danni ed elementi di irregolarità che vengono introdotti nell'intera rete del paese. L'aritmia nei tempi di consegna delle merci porta a scoraggiare gli operatori, specie quelli delle merci a carro e ad ogni disservizio corrisponde una perdita di traffico; ha resistito

leggermente il traffico differito delle merci a treni bloccati, ma anche questo rischia di entrare in crisi se non si riesce a potenziare il traghettamento.

Possiamo pertanto concludere che i finanziamenti previsti nel piano per la costruzione di sole due navi-traghetto sono da ritenere insufficienti, ed un correttivo in questo senso dovrebbe essere apportato. Ciò soprattutto perché la flotta delle navi-traghetto utilizzate per lo stretto (si tratta di sei traghetti) è assai vetusta: la *Cariddi* è del 1953, l'*Aspromonte* del 1948, la *Reggio Calabria* del 1960, l'*Igina* del 1969, la *Sibari* del 1970 e la *Rosalìa* del 1972.

Ora, poiché non è prevedibile che il progetto del ponte si realizzi nel tempo del piano integrativo — e in questo provvedimento non se ne parla molto —, la somma per i traghetti dovrebbe almeno essere raddoppiata. D'altra parte, i cantieri italiani potrebbero costruire questi nuovi traghetti vista, tra l'altro, la carenza di commesse, mentre l'età media dei traghetti in servizio richiede un ammodernamento del parco-navi. Infine, si rende necessaria una linea alternativa per l'attraversamento dello stretto di Messina. Occorre cioè che il Governo, superata la fase degli studi di fattibilità, affronti con il piano integrativo la realizzazione dei nuovi terminali previsti per attuare una linea di traghetti alternativi alla Messina-Villa San Giovanni, oggi troppo intasata e non più in condizione di assorbire la domanda di traffico. Si tratta, in definitiva, di costruire i due nuovi terminali previsti nel piano per il traghettamento o a Milazzo, quindi Milazzo-Gioia Tauro, o a Palermo. Occorre cioè utilizzare i miliardi previsti nel piano per i due nuovi terminali non nell'area dello stretto, ma a valle di Messina e a monte di Villa San Giovanni, possibilmente a Gioia Tauro, dove gli investimenti per altre infrastrutture permettono di realizzare questo traghettamento rapido per navi più grosse, come quelle che solcano il mare del Nord, utilizzando quindi il trasporto intermodale in un modo sempre più intenso. Per i passeggeri, invece, non è da

escludere l'uso del traghettamento anche da parte delle ferrovie dello Stato con aliscafi, che potrebbero alleggerire l'attuale traghettamento.

Sul piano delle telecomunicazioni al servizio delle ferrovie dello Stato è da ricordare che da anni è fuori servizio il cavo sottomarino che collega la Sicilia al continente, mentre si rende urgente il potenziamento massiccio delle linee di telecomunicazione sullo stretto. Ciò potrà avvenire o utilizzando la rete dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici o con mezzi propri delle ferrovie, ma a questo punto è necessario che il piano integrativo, che prevede investimenti nel settore delle telecomunicazioni, si faccia carico delle comunicazioni nelle regioni meridionali.

Per concludere, occorre superare il divario che esiste fra nord e sud e questa occasione non va perduta. Il piano integrativo deve prefiggersi tale obiettivo e realizzare quelle priorità che portano, come è stato detto anche da altri colleghi, ad omogeneizzare la rete ferroviaria del nostro paese. Se si vuole rendere un servizio, oltre che all'ammodernamento della rete, anche alla gestione nel suo complesso, occorre realizzare con questo piano quella integrazione delle regioni del nostro paese sul piano almeno dell'uguaglianza delle infrastrutture viarie e le ferrovie dello Stato devono poter realizzare questo obiettivo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio anche lei per aver svolto un intervento ricco di contenuti con molta chiarezza e rapidità.

**BOCCHI.** Desidero soffermarmi prima di tutto sulla comunicazione che il presidente Marzotto Caotorta ha effettuato all'inizio della discussione di questo piano in relazione ad una sua visita, se non erro, nei meandri europei di Bruxelles. Dico subito che questa comunicazione, per la forma, il modo, il luogo e il tempo in cui è stata data, è stata quanto mai inopportuna anche per il carattere strumentale che ha assunto e che è stato subito raccolto dalla stampa e anche da molti col-

leggi intervenuti nel dibattito. Tale comunicazione non ha portato un contributo positivo alla nostra discussione, ma ha generato (mi domando se ve ne era bisogno, essendovi già chi dubitava dell'opportunità di approvare sollecitamente il piano di cui stiamo discutendo) molti e seri dubbi.

Non è stato molto importante il fatto che il presidente ci abbia comunicato di essere andato a Bruxelles ad implorare generici aiuti o assistenza per sopperire alle non sufficienti possibilità della nostra spesa pubblica di affrontare un piano di questo genere; al contrario, sarebbe stato opportuno e necessario che si fosse fatto riferimento ai ritardi, all'inadeguatezza e all'insufficienza dell'iniziativa politica dei governi passati, e anche di quello attuale, in relazione ad una presenza per i problemi del nostro paese come proiezione del resto del mondo e in particolare dell'Europa, il che avrebbe potuto portare un maggiore contributo.

Signor presidente e signor sottosegretario, credo che dobbiamo aprire un confronto in questo senso. Anche per la Comunità europea e per la politica europea è necessaria una politica chiara per i trasporti. Non possiamo delegare o lasciare all'Azienda delle ferrovie dello Stato la definizione della politica dei trasporti in Europa. Che oggi questo sia vero risulta dalla documentazione che abbiamo e che ci è stata cortesemente trasmessa dal ministro e dal sottosegretario. Per presentare quelle bozze, che tanto hanno fatto discutere in relazione al problema delle strozzature che ha contribuito a definire quel tracciato, sono intervenute l'Azienda delle ferrovie dello Stato e la direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARZOTTO CAOTORTA

BOCCHI. Non è stato un momento politico, non è stato il Governo, non è stata una iniziativa, quindi, che avrebbe potuto incidere. I documenti che circolano

poi e che hanno destato tutte le preoccupazioni ed i rilievi relativamente a proposte del Governo italiano per superare alcune strozzature non ci sembrano corrispondere allo spirito del disegno di legge che stiamo discutendo, a quella che è la elaborazione che sta nei precedenti di questo disegno di legge e, tanto meno, allo spirito, soprattutto, di quella risoluzione del 1978 alla quale così benevolmente ed abbondantemente hanno fatto riferimento molti per trarne, però, qualche volta, conclusioni contrarie.

In quel piano relativo alle strozzature non figurava la Pontremolese come itinerario alternativo di grande scelta, non tanto e non solo per alleggerire percorsi già oberati dal traffico, ma alternativo per riequilibrare e per bloccare interventi e risorse che sarebbero stati proiettati in quadruplicamenti, in direttissime, in treni veloci, in treni di prestigio, senza dare risposta all'utilizzo generale di quei tre quarti della rete ferroviaria che ancora oggi sono scarsamente o non utilizzati.

Come si è rimediato? Per quello che noi conosciamo, in modo molto burocratico: con una lettera della direzione delle ferrovie, con «alcuni contatti» della direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento con gli ambienti europei. Credo che dobbiamo far prevalere, nella presenza della politica europea, lo sforzo, signor sottosegretario, che è stato fatto, e che ha una sua prima seppur limitata ed insufficiente conclusione, con il piano che andiamo ad approvare. Seguendo la politica europea che ci è stata propinata dal Governo, questo Parlamento l'unico e significativo provvedimento che è stato costretto ad assumere è stato quello che riguardava l'installazione del cronotachigrafo che è costato agli autotrasportatori italiani — già onerati da tutta una serie di oneri e di balzelli — una somma di diverse centinaia di miliardi.

Dal momento che lei è arrivato, signor presidente, mi permetta di far rilevare, in termini critici, il modo in cui questa sua visita è stata ispirata e riportata dalla stampa. Ho qui il *Corriere della sera* del giorno successivo alla sua comunicazione

nel quale è detto: « Per avere treni più moderni e veloci lo Stato spenderà 12 mila 250 miliardi ». Ebbene, se c'è una filosofia in tutto il piano, io credo, sia proprio quella di non fare treni moderni e veloci, ma un servizio di trasporto ferroviario più aderente e confacente alle necessità del trasporto passeggeri e merci, in particolare. Non ci sembra che questa informazione sia stata un modo valido per dare indicazioni precise del provvedimento. In tutti i richiami che in questa corrispondenza sono fatti, signor presidente, si dice che tutti i collegamenti, tutti i provvedimenti, non sono ricoperti da sufficienti risorse e, quindi, bisognerà attendere l'aiuto, l'assistenza della Comunità economica europea.

Nelle zone interessate alle linee qui ricordate, tutto questo ha destato serie preoccupazioni nei lavoratori, negli enti locali e nelle forze politiche; serie preoccupazioni alimentate, poi, da alcuni interventi, registrati in questa sede, di colleghi del gruppo della democrazia cristiana. Tanto per non parlare a vuoto, e per poter fornire una precisa documentazione, intendo riferirmi alla Liguria ed all'Emilia-Romagna che hanno espresso preoccupazioni al riguardo di questa famosa Pontremolese. Il testo di questa corrispondenza mette in dubbio che le risorse possano, quindi, essere mobilitate.

Vorrei chiederle ancora, signor presidente, se ha ricevuto e se ha risposto ad una comunicazione, ad una lettera che il presidente della Commissione per i trasporti del Parlamento europeo il 15 gennaio ha inviato a tutti i presidenti delle Commissioni trasporti dei parlamenti della Comunità chiedendo la loro opinione in merito alla necessità di convocare nella primavera del 1981 un incontro fra delegazioni delle varie commissioni per porre rimedio alle deficienze citate nella lettera.

A questo invito ad aderire, alla data della documentazione della quale io dispongo, 3 luglio 1980, avevano risposto tutte le Commissioni, compresa quella del Senato, per mezzo del senatore Tanga, ma manca la risposta della nostra Commis-

sione; non so se alla Commissione sia stata data comunicazione, a me non risulta, come non mi risulta che sia stata data una risposta. Ho voluto fare questo richiamo, signor presidente, perché la sua buona intenzione della comunicazione è stata invece utilizzata nel modo distorto e strumentale che vorrei qui ricordare.

A proposito del piano, permettetemi di fare un riferimento all'impegno che vi è stato da parte del relatore onorevole Federico, impegno che l'ha visto non ripetere ma rielaborare ripetute relazioni introduttive e gestire — se il collega Federico permette — i lavori del Comitato ristretto in modo produttivo, cercando di recuperare ritardi sempre presenti, all'impegno del sottosegretario Caldoro ed anche all'impegno del ministro Formica, che ha partecipato a gran parte dei lavori della Commissione e del Comitato ristretto. Anche a questo riguardo, però, se me lo permettete, vorrei ricordare, senza espressioni di trionfalismo, l'atteggiamento del nostro gruppo che è sempre stato coerente, per l'importanza e per la valutazione che abbiamo sempre dato a questo provvedimento: ce ne siamo occupati durante le passate legislature, quando vi era la cosiddetta maggioranza di solidarietà nazionale, e con la stessa coerenza ce ne occupiamo, signor presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, in questa occasione, dopo che abbiamo dichiarato la nostra opposizione, una opposizione seria e chiara, a Governi che riteniamo non all'altezza di risolvere i problemi del paese.

Fin dal primo giorno il nostro gruppo si è dichiarato disponibile alla approvazione anche senza alcuna modificazione, di un disegno di legge presentato da un Governo che giudichiamo nei termini che tutti conoscete, e questo proprio perché riconoscevamo l'importanza, l'urgenza, la necessità di un simile provvedimento. Non abbiamo utilizzato comodi modi di propaganda che avremmo avuto la possibilità di utilizzare e quindi ancora una volta, in questa occasione, vogliamo denunciare chi ha cercato, non partecipando ai lavori di questa Commissione, non prestando

contributi, non riferendo i problemi al quadro più generale della complessità di questo provvedimento, di fare soltanto della spicciola e qualche volta bassa propaganda per questo o quel problema di campanile. Ci siamo dichiarati favorevoli alla assegnazione dei provvedimenti alla nostra Commissione in sede legislativa fin dal primo momento perché ritenevamo che esso, oltre ai problemi specifici che ci saranno più chiaramente ed ufficialmente illustrati con il piano delle opere che dovrà essere sottoposto al parere del Parlamento, porta un po' più di chiarezza a proposito del ruolo che le Ferrovie dello Stato, ma anche le ferrovie più in generale, devono svolgere nel generale sistema del piano dei trasporti nel nostro paese.

Ci troviamo di fronte ad un provvedimento che affronta anche tutta una serie di questioni relative ai ritardi ed alle insufficienze che pongono l'Azienda delle ferrovie dello Stato in condizioni tali da non poter portare avanti oramai neanche l'ordinaria amministrazione e da non poter utilizzare neanche quelle risorse che molteplici provvedimenti parziali mettono a sua disposizione. Inoltre, credo che con questo provvedimento si affermi come il trasporto su ferrovia non rappresenti più soltanto un servizio ma stia diventando sempre di più elemento e componente essenziale per lo sviluppo economico e sociale del paese e per il riequilibrio dei vari territori. Devo dire, quindi, signor sottosegretario, che ci preoccupiamo per i troppi dubbi, per le richieste di approfondimento, per le incertezze che sono state in questa sede ripetutamente espressi in alcuni interventi di membri del gruppo democratico cristiano; perché riteniamo che, nonostante i limiti di questo disegno di legge ed il ritardo con cui viene presentato, ci sia comunque il tentativo di recuperare i gravi errori di scelta nella politica dei trasporti che sono stati ripetutamente compiuti dai passati Governi. Mi riferisco alla scelta autostradale, alla individuazione dell'auto come fattore trainante di tutta l'economia e di tutto il sistema dei trasporti, che ha por-

tato a non pochi danni, come la crisi energetica ed i provvedimenti punitivi assunti nei confronti di questo settore oggi stanno a dimostrare, che ha aumentato, superando le illusioni propagandistiche che spesso attorno a tale scelta erano sorte, gli squilibri all'interno dello stesso rapporto nord-sud. Credo, inoltre, che vada fugata la preoccupazione espressa dal relatore che si affronti la questione delle ferrovie negli stessi termini in cui in passato era stata affrontata la questione autostradale; penso che il terremoto, i tragici avvenimenti del Mezzogiorno, abbiano squarciato gli ultimi veli di questa preoccupazione di squilibri sempre più allarmanti e sempre più incidenti nello sviluppo globale del paese. E mi si permetta, a questo punto, di rivolgere al collega Briccola l'invito ad avere un po' più di fiducia nel Mezzogiorno, nella capacità, nella possibilità, nell'esigenza quanto meno, di ricostruire e di far risorgere quei territori così duramente provati.

Non sto a ripetermi i precedenti e l'iter di questo provvedimento, come non vi ripeterò molte cose che sono già state oggetto di interventi che hanno fatto riferimento anche alla risoluzione del giugno 1978; voglio però rigettare alcuni tentativi che sono emersi sulla stampa e si sono diffusi nell'opinione pubblica di attribuire al Parlamento le responsabilità del ritardo che questo provvedimento avrebbe avuto. Voglio ricordare come molti giornali, in occasione dell'incidente di Lamezia Terme, stazione di Eccellente, abbiano affermato che se il Parlamento avesse approvato il piano dei trasporti quell'incidente avrebbe potuto essere evitato; credo che dobbiamo rigettare questo atteggiamento, che rappresenta ancora una volta un modo abbastanza qualunquista e superficiale di dare ad ogni responsabilità un comune denominatore e di fare di ogni erba un fascio. A mio avviso il Parlamento ha operato, per i tempi che gli sono stati concessi, con una sollecitudine che trova la sua verifica nel consenso di tutti i gruppi a discutere ed approvare in Commissione in sede legislativa un provvedimento che avrebbe meri-



tato di essere posto all'attenzione più generale dell'Assemblea di questa Camera e del Senato. È un provvedimento costruito attraverso audizioni, incontri, verifiche, rapporti soprattutto con operatori economici e sindacali e con istituzioni che hanno riferimento con lo Stato italiano.

Le modifiche e gli emendamenti che sono stati approvati in sede di Comitato ristretto hanno dato una possibilità di ulteriore miglioramento e soprattutto hanno dato la certezza che alla legge seguano poi, in modo corretto, l'attuazione, i programmi particolari e generali compresi in questo finanziamento. I pareri favorevoli che sono stati espressi sul disegno di legge in esame servono non tanto al Parlamento per avere assicurazioni sulla copertura finanziaria, quanto all'Azienda che, nell'attuazione di quei programmi, avrà maggiore certezza di operatività nel rapporto più diretto con l'opinione pubblica, con le forze sociali, con i movimenti locali, superando anche quella visione aziendalistica che aveva improntato i piani precedenti.

Anche per questo è necessario che superiamo i limiti del nostro paese, la caratteristica di interventi di piani precedenti che hanno avuto esclusivamente riguardo a problemi molto spesso locali e strettamente localizzati. Abbiamo dato luogo con gli emendamenti ad un aumento della capacità dell'Azienda di corrispondere nell'operatività alle risorse che le sono messe a disposizione; abbiamo toccato, sia pure emblematicamente, il vero nodo di una riforma dell'Azienda ferroviaria che sia reale e che deve essere rapida. Purtroppo abbiamo ancora molti freni: molte delle conclusioni di elaborazione che le forze politiche più varie hanno portato per realizzare un piano generale dei trasporti sono dimenticate nell'azione di Governo, signor sottosegretario. Mi riferisco alle conclusioni della Conferenza nazionale dei trasporti, all'ipotizzato e previsto piano generale dei trasporti, ai passi avanti che i programmi ed i progetti finalizzati avrebbero dovuto farci compiere in questa direzione.

Credo che con le grandi scelte che sono indicate nel dispositivo di questo disegno di legge sia possibile ridare forza per una conquista più generale del ruolo delle ferrovie in un piano integrato dei trasporti, con i problemi che il Mezzogiorno certo ci pone. Ritengo, colleghi, che non abbiamo oggi né la necessità, né il bisogno emotivo di modificare gli indirizzi e gli stanziamenti previsti da questo disegno di legge. Abbiamo, invece, bisogno di riaffermare che ciò che è accaduto nel Mezzogiorno deve, se mai, farci porre grande interesse alla priorità nell'attuazione delle opere già previste — e, ritengo, in notevole misura — per il Mezzogiorno stesso e deve farci sperare che vengano affrontati, completati e risolti i problemi che il terremoto ha così duramente denunciato.

Abbiamo ancora le grandi scelte del recupero, della vitalizzazione di parte della rete che è tuttora valida per il trasporto merci. Abbiamo con questo provvedimento invertito il criterio e la filosofia dei « rami secchi », per potenziare ed adeguare, invece, linee, relazioni, collegamenti dei bacini di traffico in rapporto alle esigenze di riequilibrio, di sviluppo economico delle varie zone. Abbiamo finalmente posto in notevole rilievo i problemi che riguardano il Mezzogiorno, le isole, il collegamento di queste con il continente e la terra ferma.

Abbiamo, quindi, abbandonato — e su questo dovremo essere vigili, dovremo avere costanza nei pareri, nel controllo, nella verifica dei programmi d'attuazione — la filosofia unica delle grandi direttissime e delle dorsali, per recuperare o realizzare, invece, itinerari veramente alternativi. Desidero, a questo proposito, ricordare la linea Pontremolese, la Orte-Falconara ed alcuni itinerari di collegamento nelle regioni meridionali. Certo, abbiamo ascoltato qui la denuncia del collega Napoli — al quale auguro il benvenuto in questa Commissione —, ma al collega Napoli vogliamo dire che queste non debbono essere tribune per la propaganda clientelare, elettorale, ma devono essere tribune che abbiano la capacità

di unire alla denuncia delle cose non fatte le responsabilità di chi quelle cose non ha fatto.

In merito alla polemica che c'è stata intorno alla linea Pontremolese, vorremmo dire al collega Faraguti che, con il suo intervento, ha destato l'attenzione della stampa ligure e spezzina, in particolare, che il provvedimento che stiamo esaminando ci viene dal Governo composto anche del partito di cui fa parte, appunto, il collega Faraguti. Per superare, dunque, tale polemica, devo qui denunciare che è importante sgombrare il campo dai dubbi e dalle perplessità che sono state suscitate da alcune iniziative nate attorno al problema — guarda caso — della Pontremolese.

Per essere ancora più chiari, mi riferisco alle iniziative che hanno destato tante polemiche, tanti dubbi e perplessità, relative alla costituzione di una società Tirrenica, i cui scopi non comprendo tanto dalla lettura dello statuto quanto dalle iniziative e dalle insistenze che l'hanno accompagnata.

Se non eliminiamo questi dubbi e queste incertezze, se non cerchiamo di evitare che ogni milione di risorse destinate al piano sia motivo di propaganda, correremo veramente un grave rischio: che la ventata nuova portata dalla risoluzione, alla quale tutti i colleghi si sono richiamati e che noi abbiamo intenzione di potenziare, si vanifichi. Ecco perché, con un nostro emendamento, insistiamo per un parere preventivo del Parlamento sulle opere da attuare.

Il relatore si è soffermato a lungo sulla questione delle forniture e del materiale rotabile, esprimendo tra l'altro la esigenza di un approfondimento, anche in relazione alla possibilità di maggiore sollecitudine dei rifornimenti e cioè alla esigenza che queste risorse portino ad una ristrutturazione, ad un coordinamento e ad uno sviluppo in termini produttivi del settore del materiale rotabile. Credo di dover aggiungere che queste risorse dovranno portare anche ad un aumento della capacità produttiva destinata all'esportazione. Pertanto, condividendo le

preoccupazioni del relatore, ci impegnamo a trovare con gli altri gruppi una intesa su questo punto.

Vi è, infine, un'ultima questione, quella dei centri intermodali, che sono indicati nello schema di programma delle opere. Ad essi ritengo vada dedicata la massima attenzione perché al momento si ha l'impressione che l'azienda, nella sua tradizionalità, vi presti poco interesse; si tratta, invece, di veri pilastri per il sistema integrato dei trasporti, per la razionalizzazione delle risorse e per l'utilizzazione più economica dei mezzi. Riteniamo, pertanto, che vada superata la spontaneità con cui questi centri sorgono e proliferano e, in rapporto con le regioni, auspichiamo che tutte le iniziative abbiano un severo riscontro con i programmi regionali.

In troppe occasioni sentiamo risorgere un antiregionalismo generalizzato e la storia del fondo nazionale dei trasporti che è stato approvato dal Senato...

PRESIDENTE. Con il rinvio di un anno!

BOCCHI. Ebbene, per non generalizzare nell'antiregionalismo, vorrei fare un riferimento a quanto accade in Emilia-Romagna e negli enti locali sulla dorsale Milano-Bologna. In queste zone c'è stata la forza politica di dire un secco no definitivo alla duplicazione della linea Milano-Bologna. Abbiamo sentito anche voci di questo genere, mentre abbiamo sentito tante richieste di ulteriori raddoppi, triplicazioni e quadruplicazioni.

In questa regione, inoltre, è stata limitata la nascita spontanea di centri intermodali, non sempre possibile da evitare completamente, con la creazione di due centri regionali, a Bologna ed a Fontevivo, legati al problema della traversata della Pontremolese ed al ruolo che questa deve svolgere come itinerario alternativo.

Non comprenderemo fino in fondo il valore di questo provvedimento finché non giungeremo, con rapidità, alla revisione del problema delle ferrovie concesse quale completamento del piano integrati-

vo. Si tratta, infatti, di oltre quattromila chilometri di ferrovia che non hanno nulla di diverso se non il tipo di gestione.

È necessario ed urgente risolvere questi problemi perché in Italia si giunga ad avere delle ferrovie, anche se gestite in modo diverso, ma certo non declassate soltanto perché si trovano in questo o in quel territorio. Le varie relazioni della rete debbono avere ruoli, importanza e livelli diversi, ma non delle reti complessive, ruoli, importanza e diversi momenti.

In conclusione, voglio riferirmi ad un altro punto molto importante. I colleghi hanno ricordato come sia vecchio il parco rotabile delle ferrovie. Desidero rammentare quanto siano vecchie e pericolose le infrastrutture viarie delle ferrovie, le protezioni alla rete ferroviaria; ricordo i pericoli che generano le situazioni di insufficienza costruttiva e idrogeologiche contaminate da interventi qualche volta veramente preoccupanti sul territorio. Le ferrovie hanno pagato questa situazione seriamente, anche di recente, con disastri gravissimi. Accogliamo l'indicazione della Commissione che nella passata legislatura ha dato un grande contributo alla identificazione della mappa dei punti pericolosi della rete ferroviaria da affrontare. Questo tipo di lavoro è urgente e direi che è prioritario. Vogliamo indicarlo all'Azienda, al sottosegretario, al ministro e al Governo, perché altrimenti correremmo il rischio di assumerci delle responsabilità che non vogliamo e non possiamo assumere.

Desidero ora anticipare l'atteggiamento del gruppo comunista su questo provvedimento. Abbiamo predisposto una serie di emendamenti di carattere formale e ci auguriamo che identico sia l'atteggiamento degli altri gruppi; se ciò non avvenisse, e cioè se dovessero essere presentati emendamenti di carattere propagandistico clientelare su questo o quel momento del disegno complessivo del provvedimento, anche noi presenteremmo una serie innumerevole e nutrita di emendamenti con conseguenze facilmente immaginabili.

PRESIDENTE. Poiché vi sono ancora tre iscritti a parlare, e cioè gli onorevoli Pani, Bernardi e Degan (l'onorevole Dutto non è presente, per cui si intende che abbia rinunciato ad intervenire), ritengo che si debba andare avanti ad oltranza in modo da concludere questa sera la discussione sulle linee generali; nella seduta di domani mattina passeremo alle repliche del relatore e del Governo.

Prima di dare la parola all'onorevole Pani, desidero fare alcune precisazioni che mi sembrano necessarie dato che l'onorevole Bocchi mi ha chiamato in causa più di una volta.

Mi pareva che le comunicazioni che avevo fatto doverosamente alla Commissione la settimana scorsa fossero state abbastanza chiare, così come sono state riportate sul *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari*, ma evidentemente si rende necessario fare ulteriori precisazioni.

Sono andato a Bruxelles il giorno 4 non a spese della Camera (poiché questa ha dichiarato di non avere fondi per finanziare i viaggi dei parlamentari), ma a spese dell'Unione internazionale trasporti pubblici, di cui sono vicepresidente, per una riunione della presidenza di questo organismo. In quella occasione ho saputo che il giorno stesso vi era stata la riunione dei ministri dei trasporti che si erano occupati nuovamente alla Comunità del famoso problema del fondo per l'eliminazione delle cosiddette strozzature europee. È un problema noto da molti mesi, su cui avevamo avuto un'ampia documentazione e un elenco delle strozzature, tant'è vero che se ne occuparono l'onorevole Bocchi e altri deputati, lamentando che non era stata indicata una strozzatura, quella della Pontremolese, aggiunta successivamente.

Come presidente della Commissione trasporti, ho ritenuto mio dovere assumere notizie dirette presso i funzionari presenti della direzione della Comunità per i trasporti. Il membro della commissione era assente, ma dalle notizie avute, molto importanti, ho appreso che, in seguito alla riunione dei ministri del giorno 4, era ve-

nuto l'ordine agli uffici di chiedere per lettera ai vari governi una scelta di priorità delle varie strozzature, essendo troppe quelle che tutti i paesi avevano elencato: anche l'Italia aveva fatto un lungo elenco.

Ho comunicato alla Commissione questa notizia che mi sembrava importante ed ho proposto che, al termine dell'esame di questo provvedimento, la Commissione si pronunciasse con un ordine del giorno — mi auguro unitario —, impegnando il Governo ad esprimere le priorità e indicando le medesime, affinché queste fossero scelte in sede politica anziché amministrativa e cioè dai funzionari delle ferrovie. Mi sembrava che questo corrispondesse allo spirito della discussione che ha animato voi stessi e anche l'intervento dell'onorevole Bocchi. Il discorso si colloca in questi termini. Mi sembra poi che sia positivo il fatto che un giornale si sia impadronito dell'invito che ho fatto alla Commissione. Naturalmente mi auguro che non abbia suscitato alcun senso di invidia o gelosia il fatto che il mio nome sia comparso su un giornale. Non credo che siamo a questi livelli.

BOCCHI. È stato scritto con un corpo molto piccolo.

PRESIDENTE. Appunto. Aggiungo una altra notazione: si tratta di priorità che non riguardano il mio collegio elettorale. Pertanto, credo che su questo non vi sia alcuna osservazione critica da avanzare. È stato fatto un rilievo sul titolo del giornale ma, come l'onorevole Bocchi sa, i titoli non vengono scelti né dall'intervistato né dall'intervistatore, ma dalla redazione. Sono d'accordo sul fatto che il titolo era infelice, ma l'ho visto evidentemente soltanto quando è stato pubblicato.

Le cifre che sono state indicate per gli investimenti in queste quattro priorità non le conoscevo e le ho apprese dal giornale. Il giornalista Righetti, che, com'è noto, è espertissimo nella materia e che ha entrate presso le ferrovie superiori a quelle di molti di noi, le ha facilmente ottenute andando a chiedere notizie al riguardo. Da parte mia, ho semplicemente indicato che si trattava di completare questi investimenti.

Nel merito vorrei aggiungere una notazione: l'onorevole Bocchi ha insistito, proprio nelle ultime battute del suo intervento, sul fatto che è contrario ad emendamenti in cui si facciano indicazioni di priorità di questo o quel tronco, limitandosi ad un riferimento generale — mi pare condiviso da tutti i colleghi — a quelle famose priorità discusse per un anno intero e indicate nella risoluzione unitaria. Proprio perché non abbiamo voluto toccare (vi è un'opinione che non so se sarà prevalente, ma mi sembra sia diffusa e comunque condivisa dall'onorevole Bocchi e anche da me) gli investimenti stanziati secondo il piano che le ferrovie hanno elaborato e che fa da substrato a questi investimenti (se aggiungiamo 100 miliardi per una certa tratta, dobbiamo togliere ad un'altra, aprendo così le cateratte delle rivendicazioni), di fronte alla difficoltà obiettiva di spostare cifre per completare alcuni investimenti come sono stati considerati nel piano che stiamo esaminando, l'altra soluzione era quella di ricorrere ad un investimento aggiuntivo. Poiché il Governo e lo Stato italiano hanno già fatto investimenti aggiuntivi, ma per il materiale rotabile (non credo che vi sia oggi la disponibilità del Tesoro ad aggiungere qualche altra somma a quelle che sono state destinate agli impianti fissi), non c'era che sperare in questa provvidenziale possibilità a livello europeo, non ancora accertata ma che sta prendendo corpo, per ottenere investimenti aggiuntivi da mettere in quelle procedure che non sono finite. Il fatto che queste cifre abbiano destato preoccupazioni in qualche popolazione locale non è certo colpa mia. Questi sono documenti ufficiali. Le cifre stanziare dal Governo, quelle necessarie per finire certi raddoppi di tratte delle ferrovie, sono ufficiali e non segrete. Non credo che noi dobbiamo nascondere alle popolazioni dell'Emilia o della Basilicata...

BOCCHI. Signor presidente, mi riferivo al modo in cui erano state poste.

PRESIDENTE. Ho capito e le ripeto che le cifre non le ho fornite io perché non le conoscevo.

BOCCHI. Per la responsabilità che lei riveste in questa Commissione, signor presidente, sarebbe opportuna una precisazione delle cose che sta affermando in questo momento perché in quell'articolo sono scritte tutt'altre cose attribuite a lei.

PRESIDENTE. Le cose che ho detto sono semplicemente quelle che sto dicendo. Di precisazioni se ne possono fare molte, e ciò, ovviamente, corrisponde allo spirito di questo dibattito ed a quello dello stesso intervento dell'onorevole Bocchi. Qui si tratta di chiedere somme aggiuntive per quei lavori che si ritengono urgenti, ma che non possono essere completati nella situazione attuale pena lo spostamento da un lavoro all'altro e l'inizio di una rivendicazione che non finirebbe più.

Un'altra annotazione sull'ordine dei lavori. Auspico anche io che ci sia la possibilità tecnica di approvare la legge sul fondo nazionale trasporti — purtroppo modificata e non certo secondo le mie intenzioni — purché i colleghi siano d'accordo di fermarsi qui a lavorare. Vorrei ricordare quello che è successo la settimana scorsa e, cioè, che avevo invitato a lavorare venerdì mattina — e sarebbe stato opportuno perché i lavori dell'aula c'impediscono di procedere con la velocità che vorremmo —, ma i gruppi espressero parere contrario. Quindi, sono disponibile a restare qui ad oltranza, ma desidero essere sicuro sulla vostra presenza per proseguire nei lavori e giungere all'approvazione del provvedimento prima di Natale.

PANI. Rinuncio al mio intervento per due motivi: primo perché le questioni che avrei voluto trattare sono state svolte in maniera sufficiente da altri colleghi e, in particolare, dall'onorevole Bocchi, secondo perché voglio contribuire alla rapida conclusione del dibattito, riservandomi di fare eventuali osservazioni in sede di discussione degli articoli.

BERNARDI. Sarò brevissimo, ma non vorrei esimermi dal rilevare che ogni volta che il collega Bocchi veste la toga del

pubblico ministero, ogni volta, cioè, che su questo tipo di provvedimenti torna alle origini per fare il più ampio processo alle carenze, alle malefatte del Governo ed alla politica dissennata e folle degli anni scorsi, mi fa pensare che dovremmo comportarci come Umberto II che tra le rovine di un'Italia completamente caduta preferì la via dell'esilio. Comunque, a parte la battuta, il collega Bocchi sarebbe più credibile se riconoscesse che l'Italia del 1980, pur con tutte le sue deficienze e carenze, probabilmente, ha fatto dei notevoli passi avanti e quel sistema viario autostradale che egli così in blocco condanna, senza neanche preoccuparsi di sapere se fra le tante autostrade ce ne sia qualcuna valida, ha notevolmente contribuito ad accorciare l'Italia — per usare un termine del ministro Compagna — collegando il nord al sud ed aiutando, anzi, a sviluppare un sud completamente isolato proprio dalla mancanza di una rete viaria.

Nell'approvare un provvedimento che abbiamo definito essere un piano integrativo se ricominciamo il processo alle ferrovie dello Stato per definire tutte le carenze non facciamo che scoprire l'acqua calda. Infatti, il legislatore stesso conosce bene le deficienze di ferrovie nate e sviluppatesi in un momento in cui il trasporto su strada era assolutamente inefficace, tanto è che il reticolo delle ferrovie italiane — che oggi ci fa abbondare di rami secchi — una volta era l'unico mezzo di comunicazione con i paesi interni in una nazione che, per altro, sviluppandosi in senso longitudinale, presenta particolari caratteristiche per lo stesso sviluppo della rete ferroviaria.

Dobbiamo aggiornare il nostro sistema di trasporto per riequilibrare lo sviluppo del paese e per il risparmio energetico dal momento che le fonti energetiche diventano sempre più preziose sia dal punto di vista di attingibilità fisica che da quello economico. Ebbene, tutte queste carenze e, conseguentemente, tutto il necessario sviluppo delle ferrovie, rientrano in un disegno ben previsto dal legislatore che proprio sul rapporto di un'azione ordinata presenta questo piano integrativo.

Allora, se l'opposizione vuol essere coerente, dispiace constatare che si deve sempre tornare su temi che sembravano acquisiti nella nostra dialettica. A queste carenze quante cause — cui l'opposizione stessa non è estranea — hanno contribuito? Come dimenticare le crisi frequentissime di Governo? Come non ricordare che non c'è anno in cui non cambi il titolare di un dicastero con tutta la sua *équipe* e con tutto quello che ne consegue? Non sono, forse, tre legislature che non riusciamo a finire il lavoro normale che programiamo per un quinquennio e che, invece, vediamo troncato? Le stesse procedure, poi, per effetto di un garantismo a volte esagerato, debbono prevedere necessariamente tempi lunghi e prova ne è che stiamo ancora parlando di una risoluzione del 1978, di piani poliennali che già la legge prevedeva dal 1974. Ebbene, tutte queste difficoltà danno il quadro esatto degli ostacoli che incontriamo nel portare avanti il nostro lavoro parlamentare. Anche stamattina, ad esempio, un evento improvviso ed imprevisto ci ha impegnati in aula ed ha sottratto tempo ai nostri lavori. Mi chiedo, allora, se tutti questi ritardi, queste remore e cause siano solo addebitabili al Governo o anche ad un Parlamento che, a mio avviso, non è indenne da queste colpe dal momento che non riusciamo a trovare un modulo di lavoro. Non so se sia colpa di nessuno o di tutti. Ieri, sulla riforma del sistema elettorale, abbiamo sentito l'autoanalisi di tutte le forze politiche, ma sta di fatto che non riusciamo a trovare un modulo di lavoro che ci consenta di portare avanti un'opera efficiente, seria e rapida. Se c'è una Commissione in cui questa pesantezza si risente — perché assumiamo in noi la responsabilità della marina mercantile, delle poste e telecomunicazioni, dei trasporti via terra ed aerea — è questa.

Allora diciamo che il piano integrativo è una risposta che il Governo, in accordo con il Parlamento, sulla base di una filosofia — se vogliamo definirla così — di certi indirizzi scaturiti da una risoluzione unitaria al termine di un *iter* procedurale

del quale parlerò tra poco, ha presentato facendo sopportare alla nazione uno sforzo suppletivo per integrare quelli che sono gli stanziamenti normali. Nessuno pensa di rispondere a tutte le esigenze di una domanda che si fa sempre più sofisticata e impaziente, perché in cinque anni — questo è il termine dato a questo piano, che non è un piano poliennale di larghissimo respiro ma volutamente ristretto in un arco di tempo limitato, con delle procedure che ci stanno preoccupando in un tempo in cui è facile fare dello scandalismo, deresponsabilizzando una burocrazia che sembra non cercare altro — si può solo rispondere a certe esigenze prioritarie, fermo restando il raccordo successivo, i perfezionamenti successivi.

Entrando in questa logica, cerchiamo di vedere quali idoneità abbia questo piano integrativo, sia per i lavori sia per le strutture che prevede, che devono essere tali da consentire l'attuazione di quei lavori. Per quanto riguarda la Pontremolese, onorevole Bocchi, devo dire che io sono tra coloro che non vogliono emendamenti a questo provvedimento tranne qualche piccola modifica, non certo di carattere clientelare. Cerchiamo, onorevoli colleghi, di non usare più questo termine e di non pensare alle istanze sociali e politiche delle nostre popolazioni in termini clientelari.

BOCCHI. Li ha ascoltati i suoi colleghi?

BERNARDI. Non si preoccupi, perché se pure non li ho ascoltati in questa occasione, li ho ascoltati nel corso di una serie infinita di riunioni che abbiamo fatto; comunque quello che conta è lo sbocco che avremo e mi sembra strano questo negare ad uno o più parlamentari di riferire al Parlamento le esigenze del proprio elettorato. Non possiamo negare l'importanza di questo discorso che preoccupa il legislatore, tant'è che se ne parla anche nella precedente risoluzione unitaria, e non potrebbe essere diversamente, ed io non riesco a capire come il collega Bocchi possa vedere nello sforzo di

proporre alcune soluzioni compiuto da più camere di commercio — e non da una impresa o da uno studio privati —, organi istituzionali di tutto rispetto, democraticissimi, in cui sono rappresentati tutti gli interessi, il tentativo di rappresentare istanze clientelari: se alla camera di commercio togliamo il dovere programmatico quale le rimane? Magari quello assistenziale di dare il contributo a qualche sagra locale? Non si può negare a più camere di commercio il diritto di proporre al Parlamento degli studi da esse stesse realizzati per prospettive e soluzioni più agili rispetto a quelle che non accettano pretendendo di individuare in questo comportamento un proposito di corruzione o chissà quali interessi privati.

Ecco, dunque, che questo piano si iscrive nella filosofia della risoluzione del 1978 e va detto con chiarezza a quei colleghi che chiedono alcune verifiche e alcuni emendamenti che la scelta di un controllo parlamentare sulla attuazione di questo piano da parte dell'amministrazione dovrebbe tranquillizzare tutti. Si tratta di una grossa novità che noi introduciamo nella legislazione relativa a questa materia, dopo il piano dei porti, e grazie ad essa il Parlamento non si limita a stabilire, a programmare un pacchetto e ad elargire denaro pubblico senza seguire lo sforzo che l'amministrazione ferroviaria farà per la sua utilizzazione: mi sembra che questo punto non sia stato sufficientemente evidenziato mentre io lo ritengo qualificante.

Altro punto qualificante è costituito dalla creazione delle unità speciali. A questo proposito vorrei avanzare qualche perplessità per evitare che, magari tra un anno, il collega Bocchi possa farci un altro dei suoi processi.

BOCCHI. A difesa di provvedimenti legislativi.

BERNARDI. All'articolo 1 si precisa che il Governo presenterà al Parlamento entro il 31 dicembre 1981 un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definirsi nell'ambito del-

la elaborazione del piano generale dei trasporti e in accordo con i progetti finalizzati. Questo piano poliennale è elaborato d'intesa con le regioni ed è in attesa di questo piano poliennale che noi stiamo varando il piano integrativo. La mia preoccupazione, onorevoli colleghi, è questa: con quali strumenti l'amministrazione ferroviaria affronterà questo piano poliennale di sviluppo che è essenziale per un raccordo con il piano integrativo, anzi del quale il piano integrativo costituisce una parte che dovrà poi raccordarsi con il tutto, quando prevediamo, sì, delle unità speciali, ma l'unità speciale di cui al numero 1, ad esempio, non prevede il più ampio piano poliennale, limitandosi a prevedere « la cura degli studi per la esecuzione di nuove opere previste nel programma di interventi, il programma di interventi » eccetera, e quindi non rappresenta uno strumento idoneo per l'Azienda ferroviaria a programmare il piano poliennale? E poiché diamo un anno di tempo al Governo, vuole il Parlamento esaminare con quali strumenti il Governo stesso dovrà affrontare questo piano poliennale in accordo con le regioni, se alla Direzione generale della programmazione e della organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti, per quanto mi risulta, non vi sono unità operative speciali, non vi è, cioè, l'attrezzatura, intesa nel più ampio senso della parola, per predisporre questo piano che era già stato previsto con la legge n. 377 del 14 agosto 1974? Certamente prima di oggi sono state portate a compimento una serie di fasi di questo processo formativo del piano — ricordiamo la formazione del Comitato dei ministri dei trasporti nell'ambito del CIPE e della Commissione tecnica interministeriale, l'approvazione del quadro di riferimento, l'approvazione del quaderno metodologico per la formazione del piano, la pubblicazione del libro bianco, lo svolgimento della stessa Conferenza nazionale dei trasporti nel 1978 e la messa a punto dello schema di quei progetti finalizzati per la politica di medio periodo —, ma esaurite le fasi conoscitive, le fasi che direi culturali per la formazione

del piano generale, oggi si tratta di tirare le somme di tutto questo materiale, si tratta di elaborare tutti i dati che attraverso i piani settoriali e regionali possono determinare la stesura del piano generale dei trasporti; altrimenti noi fissiamo un termine brevissimo per il Governo non dandogli, secondo me, gli strumenti idonei ad operare, per cui le nostre rimangono delle chiacchiere inutili, nonostante tutti abbiamo affermato, pur nella dialettica politica che ci divide, la necessità di una politica programmatica di ampio respiro per l'Italia degli anni '80, che certamente dovrà vedere un notevole recupero del trasporto ferroviario rispetto a quello su strada. Io, dunque, sottopongo questa riflessione all'attenzione dei colleghi della maggioranza e dell'opposizione, perché quell'articolo 1 - sul quale, tra l'altro, abbiamo tutti concordato - mi sembra estremamente azzardato e tale da poter rappresentare una prelusione ad una inadempienza del Governo, non credo voluta ma certamente oggettiva, che ci riporterà ad una sofferenza del programma ferroviario e ad una polemica tra forze politiche che fin da oggi potremmo evitare, non dico allungando i tempi del piano poliennale, ma, attraverso un opportuno studio che potrebbe concretizzarsi in un emendamento all'articolo 1 o 15, introducendo elementi che diano al Governo questa possibilità.

Avendo seguito tutto il dibattito e, poc'anzi, le istanze poste dal collega Russo, preciso che intendevo solo riaffermare la filosofia del piano ed augurarmi che si proceda in maniera spedita - la nostra parte politica così vuole - e che, al di là di ogni patriottismo partitico, tutte le forze politiche, tutti i parlamentari di questa Commissione trovino la capacità di concludere l'iter del provvedimento in esame al più presto possibile - se fosse prima delle vacanze di Natale avremmo raggiunto un traguardo notevole; la nostra disponibilità in tal senso è completa -, perché rapidissimamente questo piano integrativo si metta in moto per superare le carenze di cui tutti siamo consapevoli e che, a prescindere dai processi storici

che facciamo, sono superabili con la buona volontà di tutti.

DEGAN. Vorrei tentare, a conclusione della prima importante fase dell'iter parlamentare del disegno di legge in esame, un momento di riepilogo della vicenda che ad esso ha condotto. Forse non è male che ricordiamo a noi stessi che il primo strumento legislativo risale, se non erro, all'estate del 1978 ed è costituito da un'iniziativa del ministro *pro tempore* Vittorino Colombo. Si trattava di un provvedimento di puro finanziamento che assommava a circa 6.000 miliardi, di cui 4.000 per investimenti programmati e 2.000 per la cosiddetta mappa, cioè per gli interventi più urgenti ai fini della salvaguardia dal punto di vista idrogeologico.

Sono trascorsi due anni e mezzo e siamo a sperare di concludere la prima tappa di un iter legislativo che poi vedrà impegnato anche il Senato e, data la rilevanza dello stanziamento e la complessità obiettiva della materia, nessuno di noi può giurare che il Senato non si vorrà impegnare per un esame approfondito ed eventualmente anche per possibili modifiche.

Questo è il risultato di un impegno obiettivo della X Commissione che, in presenza di un provvedimento di sola spesa, ha ritenuto doveroso costruire non solo degli indirizzi, ma anche delle previsioni programmatiche molto affinate, al fine di assicurare che ciò che si andava a spendere non fosse soggetto alla discrezionalità del ministro, del Governo, delle forze politiche di maggioranza.

Si trattò, dunque, di un commendevole e rispettabile impegno, ma credo che dobbiamo pur dire che i 6.000 miliardi sono rimasti quelli, l'elenco delle opere è rimasto quello, si è costituito, parallelamente al lavoro parlamentare, un confronto tra Ministero e regioni, sono opere politicamente « bruciate », nel senso che ormai sono date per acquisite, ma siamo ancora alla ricerca di costruire lo strumento per avviarle ed è abbastanza naturale che insorgano in molti molte preoccupazioni. Condivido quanto ha detto



il collega Bernardi in merito all'opportunità di lasciare le cose come sono dal punto di vista programmatico, ma mi pongo anche il problema se, per caso, nel frattempo, non sia accaduto qualcosa dal punto di vista dei valori monetari ed anche degli avvenimenti purtroppo gravi e dolorosi, come quelli che hanno colpito il paese non più tardi di qualche settimana fa, che rendono quel programma un atto di fede non sempre ancora, tutto, esattamente realistico, esattamente corrispondente alla verità delle cose così come le vedevamo non più tardi di due anni fa.

Dico questo non per giustificare o trovare motivazioni, perché non c'è alcun bisogno di giustificare o trovare motivazioni agli interventi dei parlamentari, ma per dire che ci sono, dobbiamo porcele, queste preoccupazioni reali, altrimenti corriamo il rischio di illudere noi stessi nel momento in cui andiamo a decidere. Non possiamo non sapere che quel programma di opere avrà bisogno probabilmente di ricariche finanziarie e sarà forse anche per questo non facilmente realizzabile nell'arco temporale dei cinque anni previsti dal disegno di legge.

Questo è l'*humus* dal quale nascono molte delle preoccupazioni che sono state espresse nel corso della discussione. L'ho voluto dire perché dobbiamo sapere che abbiamo probabilmente di fronte a noi, nel medio termine, almeno due grossi impegni: innanzitutto, dobbiamo essere estremamente fermi nell'assicurare che venga rispettata la scala di priorità indicata nella famosa risoluzione. A tale proposito, desidero sottolineare, anche se può dispiacere al presidente, che tale circostanza mi suscita un certo pudore di natura legislativa, di stile legislativo: richiamare una risoluzione di una Commissione di un ramo del Parlamento nell'ambito di una legge, infatti, non mi sembra opportuno; al limite, preferirei riscrivere tutta la risoluzione e farla diventare autorevole espressione dell'intero Parlamento, ma questa specie di implicita approvazione di criteri che si esplicita attraverso una sintesi estrema e, per ciò stesso,

non sempre capace di corrispondere alle intenzioni della risoluzione stessa mi lascia, proprio dal punto di vista della tecnica legislativa, qualche dubbio.

Dobbiamo, quindi, sapere che dobbiamo rispettare tale priorità in maniera molto ferma e che questo si può ottenere se vogliamo che, ad un certo punto, non ci si ponga il problema che, per rispetto di priorità all'interno del programma, si determinino slittamenti tra le diverse ipotesi che si sono inserite nel programma stesso. C'è, quindi, assoluta necessità che si parta velocemente nella realizzazione: quanto più le realizzazioni iniziano presto e si attuano velocemente, tanto meno questo problema si esalterà, anche se esisterà.

In secondo luogo — lo richiamo ora per allora; forse non sarebbe neanche il caso di verbalizzarlo — sarà necessario porsi il problema di una verifica per una ricarica finanziaria al momento opportuno al fine di evitare che si determinino rallentamenti, « corde molle » nel programma in corso di realizzazione. Il finanziamento del programma è consistente, ed è stato aumentato lungo la strada; di questo dobbiamo dare atto al ministro Formica, che è riuscito ad ottenere stanziamenti aggiuntivi per questo settore che, già nel 1978, era stato ricaricato. Si è cioè, riconosciuta l'esigenza di adeguare i finanziamenti alla svalutazione verificatasi in questi due anni.

Sono molto preoccupato per le drammatiche conseguenze del terremoto, e perciò auspico che, quando si discuterà delle leggi per la rinascita delle aree colpite, nessuno possa dire che, intanto, le ferrovie sono già state considerate, che hanno un loro programma.

Vi è, poi, un'altra questione. La normativa è uno degli strumenti più importanti e rilevanti per consentire l'attuazione del programma in tempi brevi, ed in proposito vorrei rilevare come a volte sia sorto il sospetto che la celerità debba essere pagata con una minore perfezione degli *iter* di assegnazione. È mia opinione, tuttavia, che la celerità debba superare ogni altro obiettivo, anche se è ne-

cessario, al tempo stesso, evitare contraccolpi negativi per l'immagine dell'Azienda che, per fortuna, è assolutamente indenne da qualsiasi sospetto, come si evince dalla cronaca degli anni recenti.

Gli articoli 6, 9 e 11 del disegno di legge costituiscono una punta avanzata in questa direzione, anche se l'articolo 9, come del resto rilevato dalla Commissione affari costituzionali, desta alcune perplessità; essendo stato per lunghi anni sottosegretario ai trasporti, so bene che per particolari aspetti della azione dell'Azienda, anche ad usare tutte le potenzialità di cui all'articolo 41 della legge sulla contabilità dello Stato, non si riesce ad essere pienamente soddisfatti: ma il testo attuale della norma rappresenta una apertura totale, anche se soggetta a decreto interministeriale che indichi garanzie e criteri, nonché forme di pubblicità.

Ritengo invece di notevole importanza il contenuto dell'articolo 11. Malgrado il potenziamento interno dell'Azienda, le cinque unità speciali, il rimpinguamento delle strutture dirigenziali, non riesco a credere che l'Azienda possa, solo per questo, avere capacità di spesa adeguate agli stanziamenti; non c'è alcun dubbio che il sistema delle concessioni, almeno per le opere non sotto esercizio, è assolutamente necessario, da usare secondo un serio programma, non con casualità, in modo che anche questo capitolo sia in qualche modo preventivato e rientri in quel sistema di chiarezza nell'esecuzione del programma che costituisce una garanzia generale per tutti.

Per quanto riguarda la capacità di spesa dell'Azienda, vorrei rilevare come esistano cause endogene ad essa ma anche, e soprattutto, cause esogene notevolmente condizionanti. Sarebbe interessante fare la storia di alcune opere, dal momento in cui sono state immaginate al momento in cui si è cominciata a mettere la prima pietra; forse da questa indagine emergerebbe che tanti ritardi non sono dovuti all'inefficienza dell'Azienda ed alle lentezze burocratiche, ma anche alle difficoltà

derivanti dal rapporto tra lo Stato, le Regioni ed il consenso della comunità. In base alla mia esperienza, devo dire che il raggiungimento di questo consenso spesso diventa una fatica davvero incredibile per arrivare alla concreta realizzazione delle opere, per la quale esiste la normativa prevista dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616; si tratta di un grosso nodo politico e, pertanto, mi rivolgo alle forze politiche più che al Governo: si tratta di affrontare con decisione la capacità delle istituzioni non tanto di realizzare comunque le opere, quanto di riuscire a creare quel consenso necessario ad evitare grosse difficoltà nell'azione dell'amministrazione dello Stato.

Il programma, la normativa di contabilità ed il potenziamento dell'Azienda sono i tre punti caratteristici del disegno di legge, sui quali mi sono soffermato nell'intento di offrire un contributo alla conclusione del lungo *iter* del provvedimento, e soprattutto per dire, a me stesso per primo, che l'importante non è l'emanazione di una legge — così come non è stato importante avere una risoluzione — quanto la gestione della medesima.

Le responsabilità dell'esecutivo sono chiare ma, essendo giunti ormai all'approvazione di un provvedimento con l'impegno di tutte le forze politiche durante questi due anni e mezzo, sorge anche una responsabilità delle medesime forze politiche perché, nelle varie sedi, dagli atti legislativi si passi agli atti concreti.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

**La seduta termina alle 21,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO