

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

42.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		
Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488)	541	
PRESIDENTE	541, 557, 561, 565 566, 567, 569, 570	
BAGHINO	557, 568, 569	
BENCO GRUBER	568	
BERNARDI GUIDO	565, 566, 567, 569	
BOCCHI	544, 556, 557 560, 565, 566	
BRICCOLA	549	
CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	569	
FEDERICO, <i>Relatore</i>	542, 565	
FIORI GIOVANNINO	568	
FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>	550, 557, 560 561, 565	
LAMORTE	566	
LIOTTI	568	
LUCCHESI	566	
		MELEGA 568
		PANI 567
		POTI 565
		TOMBESI 545

La seduta comincia alle 11,15.

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 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».

Ricordo che nella seduta di ieri avevamo esaurito la discussione sulle linee generali.

Passiamo alle repliche del relatore e del Governo.

FEDERICO, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevole ministro, avevo manifestato, in sede di relazione, la difficoltà oggettiva, per me che avevo già svolto la relazione nella passata legislatura su un provvedimento analogo a questo, che prevedeva un finanziamento di 6.500 miliardi, e poi successivamente su questo stesso provvedimento in sede referente, nonché in sede di bilancio, la difficoltà di trovare argomenti nuovi che possano servire ancora una volta a contribuire ad un arricchimento della nostra discussione. Devo dire, invece, che sono stato gradevolmente sorpreso nel notare una varietà di contributi negli interventi che sono stati svolti che, al di là di ogni espressione di pura e rituale convenienza, meritano un apprezzamento sincero per l'interesse che le cose dette hanno suscitato in me, e che vanno veramente a definire globalmente la problematica connessa alla materia oggetto del disegno di legge in esame.

Se mi è consentito fare una notazione, direi che l'importanza di questi contributi è caratterizzata anche dal fatto che essi siano venuti — forse in modo inconsueto — anche al di fuori degli schemi tradizionali in base ai quali i gruppi sono divisi. Ho visto associati su alcune osservazioni colleghi di partiti diversi, in qualche caso opposti, e devo dire che in questa dialettica più vivace e svincolata da ragioni di schieramento ho ravvisato fino in fondo l'utilità di un confronto che, in questo caso, è un termine né abusato né equivoco.

Vengo, dunque, ai punti essenziali sui quali mi sembra di poter fare una sin-

tesi delle osservazioni che sono state formulate e sulle quali possiamo ulteriormente fermarci per raggiungere le conclusioni finali.

Continuando a seguire lo schema della mia relazione, inizierei a parlare dei finanziamenti. Per questi, infatti, c'è stato un generale riconoscimento di congruità, anzi un apprezzamento per il fatto che essi siano stati elevati dalla misura del primo disegno di legge agli attuali 12.250 miliardi. Si tratta di un finanziamento che consente ed ha consentito di guardare con maggiore serenità al programma delle opere e con maggiore soddisfazione anche da parte di quei colleghi che avevano espresso non lievi preoccupazioni in ordine alla esiguità dello stanziamento precedente, soprattutto in relazione al modo in cui esso era distribuito. Invece, l'entità attuale della cifra e la sua distribuzione ha trovato — mi pare — consenziente la generalità dei colleghi della Commissione. Per altro, non è stato definito il problema della destinazione degli ulteriori 200 miliardi, ma di esso parleremo al momento dell'esame degli articoli.

Sempre in tema di stanziamenti, c'è stato un altro punto sul quale si è registrata una convergenza generale ed una adesione alla linea che mi ero permesso di indicare: mi riferisco alla vicenda drammatica del terremoto. Tutti i colleghi sono stati concordi nel ritenere che, nelle cifre previste dal piano, non debba assolutamente entrare alcuna opera connessa all'evento drammatico di cui ho detto e che, quindi, per questo, bisogna ricorrere ad uno stanziamento aggiuntivo da includere nei provvedimenti che stanno per essere varati nel quadro generale del disastro causato dal terremoto. Non so ancora, come è stato riportato dalle notizie di stampa successive alle prime informazioni che il ministro ebbe occasione di ricevere (con qualche altro collega della Commissione, come l'onorevole Forte, ero presente anch'io al compartimento di Napoli), se le cifre si aggirino sui 24-25 miliardi, come si pensava in quel tempo, o sui 40 miliardi riferiti ultimamente, ma ritengo si debba andare molto

al di là, perché non si tratta di ripristinare la situazione preesistente, ma di adempiere le ulteriori necessità che sono sopraggiunte. Sarei grato al ministro — e sono certo che lo farà perché anche lui ha visto come su questo punto si sia fermata giustamente e doverosamente l'attenzione di tutti i colleghi — se ci desse qualche notizia più precisa sulla quantificazione che si è potuta fare fino a questo momento.

Dopo i finanziamenti vorrei soffermarmi sulle opere: prima su quelle civili e poi sul materiale rotabile. Il primo punto su cui tutti gli intervenuti hanno parlato è se questo programma, che figura in dettaglio nell'elenco fornito dall'Azienda e che è compreso in qualche modo nel disegno di legge, sia o no rispondente alla risoluzione. Credo che alla fine i colleghi che si sono pronunciati in senso positivo e gli altri in senso negativo possano trovare qualche punto di incontro. Come tutti sappiamo, ci troviamo di fronte ad un documento molto ampio che si riferisce non al piano integrativo, che stiamo discutendo, bensì al piano poliennale che lo aveva preceduto e che aveva una dimensione, almeno per il volume delle cifre, molto diversa da questo. Ricordo, come hanno fatto altri colleghi, che allora il piano poliennale (valore 1976-77), nel momento in cui si reperirono le prime disponibilità e si accertò la possibilità di utilizzarle, prevedeva una somma di 17 mila miliardi: da questi si passò ai 6.500 disponibili, e si ritenne che il piano avrebbe dovuto tradursi secondo i principi della risoluzione, ma in relazione alle disponibilità finanziarie che vi erano.

A tale proposito desidero richiamare tre punti essenziali toccati dalla risoluzione: cito soltanto questi perché rappresentano i punti di riferimento rispetto ai quali possiamo sommariamente valutare se il programma delle opere presentato nella sua generalità sia coerente con la risoluzione. Nel primo si parla di equilibrare una politica dello sviluppo, del territorio e del trasporto partendo non già meccanicamente dallo sviluppo in atto, condizionato dalle strutture esistenti così forte-

mente differenziate nell'agibilità e nella qualità, ma da un'analisi complessiva dei flussi di traffico in essere o potenziali compatibilmente con un ragionevole equilibrio economico dell'Azienda ferroviaria.

Nel secondo si dice testualmente: « Il piano dovrà comunque tendere a rendere più omogenea, dal punto di vista della qualità del servizio svolto e dell'agibilità, l'intera rete ferroviaria curando la possibilità di un pieno utilizzo e di transiti alternativi su tutte le linee particolarmente in caso di interruzioni o di altre difficoltà e mantenendo su ogni linea uno *standard* minimo di servizio adeguato alle necessità economiche e sociali del luogo ».

Nel terzo si considera la possibilità di adeguare tutto lo sviluppo ferroviario, in rapporto alle prospettive offerte, per i progressi tecnologici in materia di segnalamento, controllo del traffico e materiale rotabile.

Se trascuriamo questi punti come riferimento generale, è facile che poi trovino spazio le osservazioni fatte dai colleghi, che sono partiti da considerazioni particolari sulle singole opere o che hanno una visione particolare delle stesse, senza poter fare riferimento all'esigenza di carattere generale che ho citato.

Alcuni colleghi hanno sostenuto la tesi di un arretramento del piano e del programma rispetto ai principi della risoluzione: ciò è stato fatto con maggiore intransigenza dall'onorevole Lucchesi, ma anche dagli onorevoli Faraguti, Monteleone e Baghino. Vorrei osservare che le opere da essi considerate finiscono con l'influenzare un poco il giudizio globale che si deve dare sulla corrispondenza delle opere alla risoluzione. Si è parlato in modo particolare della Pontremolese, ma anche della Orte-Falconara e della Pontebbana. Ciascuno si è soffermato sulle difficoltà che vi sono e trovo che questo sia molto giusto; del resto, io stesso avevo sottolineato che questo programma non solo non poteva soddisfare tutto, ma neppure alcune cose che potevano essere considerate prioritarie.

Ora, per completezza, vorrei dare una informazione agli onorevoli colleghi, per-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1980

ché nella relazione ho detto che dovevamo consultare bene l'elenco delle opere fornitoci dall'Azienda e che avevo avuto un ulteriore documento nel quale, in sostanza, si specificano i punti cambiati tra il disegno di legge precedente n. 2496, che prevedeva 6.500 miliardi, e quello attuale che prevede 12.250 miliardi. Probabilmente il giudizio di qualche collega è stato influenzato dalla non conoscenza delle variazioni apportate. Tale elenco, come ho già detto, si deve considerare aggiunto a quello precedente. Vorrei rileggere soltanto i punti più importanti anche in relazione alle cose dette. In merito agli impianti di elettrificazione, sono state inserite le seguenti linee: Cremona-Mantova, Brescia - Olmeneta, Venezia - Mestre - Castelfranco Veneto, Castelfranco Veneto-Padova, Metaponto-Sibari-Cosenza. Per quanto riguarda i raddoppi di linee, sono stati inclusi i seguenti tratti: Calolziocorte-Carnate Usmate, Novi Ligure-Tortona, Bologna-Casalecchio di Reno, Russi-Ravenna, Vasto-Porto di Vasto, Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo, Palermo-Carini, Messina-Rometta, Priolo-Siracusa, Decimomannu-San Gavino. Per i quadruplicamenti di linee sono previste una prima fase di realizzazione del collegamento diretto tra le linee di valico ed il nuovo bacino portuale di Voltri e la costruzione della nuova linea a monte del Vesuvio. Per le rettifiche di tracciato e ripristino linee sono state incluse le seguenti nuove opere: rettifica del tracciato fra Albate Camerlata e Chiasso, rettifiche della linea Terontola-Foligno, rettifica e raddoppio del binario in corrispondenza dell'ansa di Castellaneta, ripristino delle linee Portogruaro-Treviso, Civitavecchia-Capranica, Foggia-Luceira, ripristino del tratto Ferrandina-Matera in funzione di collegamento della città di Matera alla rete delle ferrovie dello Stato. Potrebbero essercene anche delle altre che per brevità non cito, ma questo elenco deve essere considerato, a tutti gli effetti, integrativo.

BOCCHI. A tutti gli effetti ufficiosi; quello ufficiale ce lo manderanno dopo

l'approvazione del piano sul quale esprimeremo il nostro parere.

FEDERICO, *Relatore*. Volevo semplicemente dire che l'informazione che avevo dato in sede di relazione doveva essere integrata.

Andiamo, comunque, alle considerazioni di ordine generale. Mi rendo conto di una grande difficoltà: quando c'è una risoluzione che stabilisce alcuni criteri, ma che non può essere tradotta in un programma che la esaurisce almeno in buona parte, è chiaro che, diventando stretto il vestito, è difficile stabilire quale parte del corpo ne debba rimanere dentro e quale fuori. A tale proposito, vorrei ricordare che il piano poliennale dell'Azienda ha, nell'arco di tempo, un limite che non è quello del piano integrativo che stiamo discutendo, ma dal 1978 arrivava al 1990 e, quindi, tutte le esigenze che sono nella risoluzione hanno già, sul piano del tempo, una previsione che va ben oltre le scadenze previste in questo disegno di legge ed ha, come ho già detto, una previsione di volume di spesa che, se già allora era di 17.000 miliardi, ora è presumibile che possa essere di 30.000 miliardi. Quindi, se non prendiamo atto di questo, non è possibile poi evitare le riserve e le critiche sul fatto che alcune opere risultano comprese ed altre no: se avessimo voluto trovarci di fronte ad un piano che comprendesse la maggior parte delle opere, avremmo avuto bisogno di una somma di molto superiore a quella prevista nel provvedimento in discussione.

Come si può valutare una scala di priorità in questa sede senza una visione di natura tecnica e complessiva dei veri problemi della rete ferroviaria? Ecco perché io ho accettato ed ancora accetto l'elenco delle opere così come viene indicato; lo accetto nella convinzione, che ci viene suffragata dall'attestazione dell'Azienda e del ministro, che queste opere, nel loro complesso, corrispondono al disegno della risoluzione o, per lo meno, non sono contrastanti con esso. A tale proposito ripeto che noi non abbiamo verificato né allora, né in sede di Comitato

ristretto la corrispondenza effettiva, opera per opera, ai principi della risoluzione. Richiamo, però, l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che, avendo noi introdotto una norma in base alla quale, in sostanza, il Parlamento collabora non voglio dire alla gestione del programma, ma si riserva di verificare tale programma con i pareri che deve esprimere di volta in volta, questa potrà essere una buona occasione per rivedere, più puntualmente e particolarmente, la corrispondenza delle opere ai principi della risoluzione e la fedeltà con la quale essa è stata tradotta, anche in relazione ad un punto che ha destato molte perplessità, cioè il fatto che le regioni abbiano dato o meno il parere che l'Azienda dà, invece, per ricevuto ed acquisito.

TOMBESI. Sarebbe auspicabile che le opere fossero raggruppate in ordine alle finalità.

FEDERICO, *Relatore*. Certo, infatti esiste un documento in cui le opere sono raggruppate anche per categorie, oltre che per regioni e per località.

Vorrei richiamare un'osservazione fatta anche dal collega Degan in merito al fatto che le regioni non abbiano espresso il parere che qui si dà per acquisito. Mi permetto, conoscendo la mia regione, di formulare qualche riserva sulla verità di questo assunto: le regioni hanno vissuto, in questi due anni, momenti particolari; la mia, ad esempio, è stata quasi sempre in crisi e non so in che maniera avrebbe potuto esprimersi e con quale continuità in merito ai singoli programmi. Dobbiamo, pertanto, tener conto dei condizionamenti in riferimento all'intesa che sarebbe intervenuta con gli enti locali e sulla quale credo l'Azienda abbia svolto un paziente lavoro di cui bisogna esserle riconoscenti, perché sappiamo tutti quanto sia difficoltoso avere rapporti con gli enti locali in questa fase, lo sappiamo anche per esperienza diretta avendo fatto, nella passata legislatura, audizioni di rappresentanti regionali.

Bisogna tener conto del fatto che, come osservava ieri il presidente Marzotto Caotorta, ci troviamo di fronte ad un elenco di opere che non può essere variato, perché dare qualcosa ad una nuova esigenza significherebbe toglierlo ad un'altra. E molto bene l'onorevole Degan ieri ha prospettato le difficoltà che conseguirebbero ad una misura di questo tipo.

Gli onorevoli colleghi, a mio avviso, oltre che a questi aspetti dovuti forse ad una parziale conoscenza di tutti i dati ed a valutazioni di carattere generale, non hanno forse attribuito un valore adeguato ad un altro elemento che dobbiamo mettere in risalto nella valutazione delle opere e cioè che non tutti i miglioramenti si devono individuare nelle opere civili, nei raddoppi dei binari, nei quadruplicamenti; ci sono benefici notevoli e miglioramenti effettivi che si possono apportare alla rete attraverso interventi ad impianti di nuova tecnologia, per quanto riguarda la materia di segnalamento, il controllo del traffico ed anche i nuovi mezzi di materiale rotabile, così come la risoluzione esige.

Il programma integrativo - lo dico a titolo di esempio - prevede un impianto del sistema di distanziamento dei treni in linea a mezzo del blocco elettrico automatico e ripetizione del segnalamento a bordo delle locomotive per complessivi 313 miliardi, cifra di grande rispetto, e, a lavori ultimati, tutti gli assi fondamentali della rete saranno attrezzati con questo sistema. Per elevare il livello di sicurezza dei treni e migliorare la regolarità del servizio è prevista l'estensione del controllo centralizzato del traffico sulle linee a semplice binario e la graduale eliminazione della dirigenza unica e deve essere esteso l'impianto del sistema di allarme integrato dal telefono di servizio terra-treno e treno-terra. Quindi, quando si parla dei problemi del miglioramento della linea e del traffico, è giusto guardare alle garanzie, alla sicurezza, al quadruplicamento dei binari ed alle altre strutture, ma è sbagliato se non si guarda anche agli altri tipi di interventi che contribuiscono ugualmente a rendere più efficiente la rete e

gli obiettivi che si vuole conseguire con il disegno di legge.

Un altro punto che riguarda le opere si ricollega al sud. Richiamo quello che ho detto nella relazione a proposito del disastro di Lamezia Terme, e che quindi è agli atti, e quanto abbiamo rilevato in un'altra occasione di maggiore contatto con il pubblico. Il ministro, se vorrà, potrà fare qualche integrazione.

I colleghi Rubino, Monteleone e Russo si sono lamentati dei disagi e ritardi nei collegamenti con le isole, in particolare con la Sicilia. Ricordo che proprio la nostra Commissione sta discutendo il disegno di legge sui collegamenti con la Sardegna e in questa sede molti problemi potranno trovare una soluzione. Ad ogni modo, con l'aumento dello stanziamento da 50 a 150 miliardi, si è venuti incontro in gran parte a questa esigenza e mi risulta (sarò grato al ministro se confermerà questo punto) che l'Azienda sta già procedendo, anche in attesa del varo del piano integrativo, a rendere operativi i suoi programmi.

Bisogna denunciare il fatto che il sud è penalizzato però, quando non lo è, si commette un errore nel fare questa affermazione perché non si contribuisce a risolvere i problemi del Mezzogiorno: l'ho già detto a proposito del disastro di Lamezia Terme. Ma in questo programma, oltre alla riserva per le opere nella misura del 45 per cento (mi soffermerò su questo punto quando tratterò il materiale rotabile) ed ai benefici che il sud sta traendo dall'applicazione della legge n. 503 che è stata rispettata per lo meno nella quantità degli stanziamenti (mi riferisco a quello per il materiale rotabile e quindi alla parte del finanziamento che deve essere diretta al completamento di quelle commesse), allo stato, dei 2.150 miliardi stanziati per il completamento delle opere civili, oltre 700 sono destinati al sud mentre, per la parte relativa alle opere aggiuntive, più della metà è destinata al meridione. In sostanza, se i conti non sono sbagliati, si tratta di 2.210 miliardi su 4.450 miliardi. Credo sia una cifra di

rispetto, come è stato giustamente riconosciuto dal collega Potì e da altri, che hanno giudicato questo intervento appropriato per invertire quella tendenza, come veniva invocato nella risoluzione.

Sempre in materia di opere, si è parlato anche della elettrificazione. Ho raccolto un rilievo molto significativo avanzato dall'onorevole Cuffaro che sostanzialmente ha espresso riserve sull'idea che l'elettrificazione sia di per sé un fatto risolutivo e la via migliore da seguire. Sta di fatto che l'elettrificazione consente sulle linee dal tracciato molto acclive, che particolarmente nel sud sono molto estese, un miglioramento sui tempi di percorrenza per i servizi viaggiatori, una capacità di aumento dei pesi rimorchiabili e, utilizzando tecnologie adeguate, consente anche di limitare la necessità di correzioni del tracciato, evitando quindi correzioni molto ampie che sarebbero non solo costose, ma richiederebbero anche tempi eccessivi. Ma se questi sono i vantaggi, non si può non disconoscere che voler elettrificare dappertutto, potrebbe essere pericoloso, perché oltre una certa soglia l'elettrificazione diventa antieconomica e potrebbe anche costituire un pericolo se si dovesse trattare di un modo per condurre le linee senza alternative, in rapporto anche ai problemi energetici che dobbiamo affrontare e agli eventi naturali che accadono in modo così drammatico. Pertanto, condivido questa riserva e trovo giusta la proporzione con cui i finanziamenti sono stati destinati a tale finalità. Mi pare che su questo abbiano convenuto anche i colleghi intervenuti nel dibattito.

Una particolare attenzione merita il problema dell'elettrificazione della rete sarda che, come abbiamo stabilito nel provvedimento, dovrà essere fatta a 25 mila volt. È chiaro che qui vi è l'esigenza non tanto di corrispondere alla necessità di elettrificare la linea in Sardegna, quanto — ed è l'esigenza che dobbiamo considerare prevalente — di creare le condizioni affinché una nostra industria produttrice di materiale rotabile, con un'elettrificazio-

ne come questa, possa iniziare un tipo di produzione che le consenta di essere competitiva sui mercati esteri e di poter anche esportare.

Ricordo che su questo punto vi sono pareri discordanti, perché vi è chi ritiene (lo ha detto l'Azienda) che un programma di costruzione delle opere e di attivazione del traffico contrasti con questi programmi di produzione di nuovi mezzi che necessariamente allungherebbero i tempi per il miglioramento del traffico in Sardegna. Si tratta di esigenze che si bilanciano. Noi, come Commissione, abbiamo espresso una opinione; sarei grato al ministro se volesse ulteriormente precisare il punto di vista del Governo anche in ordine alle perplessità dell'Azienda, che ho sottolineato, e delle organizzazioni sindacali che non hanno esitato a renderle pubbliche così come in passato resero pubblica l'esigenza di fare l'elettrificazione in monofase. Poiché ci troviamo di fronte a problemi complessi, ritengo che un ulteriore ripensamento e riflessione siano non solo doverosi ma anche largamente apprezzabili.

Tratto ora il secondo settore delle opere, che è quello del materiale rotabile. Sottolineo ancora una volta come sia stato giusto adeguare lo stanziamento aumentandolo di ulteriori 2 mila miliardi, perché questo consente non solo di venire incontro alle esigenze dell'Azienda in modo più organico e chiaro, per cui essa potrà fare programmi più precisi, ma di corrispondere alla necessità, che per importanza non è inferiore all'altra, di dare alle aziende produttrici di materiale rotabile un arco di tempo (in questo caso cinque anni) sufficientemente ampio per potersi impegnare non solo in quei programmi di fornitura per i fondi che vi sono, ma anche di ristrutturazione e di miglioramento della loro attività, che rientrano tra le finalità della legge n. 503.

Ho raccolto con soddisfazione il rilievo che l'onorevole Bocchi ha fatto a questo riguardo quando ha dichiarato di condividere l'esigenza di approfondire come stia « marciando » quella legge non tanto in relazione ai tempi delle forniture, quan-

to a quei programmi di ristrutturazione che erano stati alla base della legge n. 503, perché guai se l'industria, con il discorso della ristrutturazione continuasse a considerare l'azienda delle ferrovie come la sola « mamma » dalla quale attingere il latte per nutrirsi e non pensasse, invece, che questa deve tramutarsi in un settore di propulsione e di sviluppo di ulteriori attività economiche, anche per i notevoli riflessi che ha sull'indotto.

Non ho molto da dire in merito ai rilievi che sono stati fatti a proposito delle procedure. L'onorevole Degan ieri sera ha manifestato le sue perplessità su alcuni articoli dai quali tali procedure sono previste. Debbo ricordare che noi abbiamo emendato l'articolo 6 introducendo una norma secondo la quale deve essere creato un albo per le imprese che siano invitate in caso di lavori speciali, eventualmente connessi con lavori di esercizio ferroviario. Su tale norma è stato manifestato dissenso da parte dei sindacati, per cui noi potremmo emendare ulteriormente tale articolo. Debbo anche ricordare le perplessità che sono sorte, in sede di I Commissione affari costituzionali, per quanto riguarda l'articolo 9, nonché quelle che ieri sera, nel suo intervento molto appropriato, ha formulato l'onorevole Fiori a proposito dell'articolo 11.

Del problema delle strutture si sono occupati pochi colleghi, ad esempio l'onorevole Napoli che invocava il trasferimento di un'unità speciale al sud e particolarmente in Calabria. Credo che, per il modo in cui tali strutture sono congegnate ed anche per i criteri di mobilità che sono stati loro conferiti, sia possibile venire incontro alle esigenze prospettate dall'onorevole Napoli, senza che si prestabiliscano itinerari di queste unità speciali.

Vorrei ora svolgere, per concludere, alcune osservazioni di carattere generale. Innanzitutto vorrei sottolineare che rispetto al programma in discussione ed alla spesa di 12.250 miliardi che esso comporta è maggiore il numero degli interventi che ne sono esclusi rispetto a quelli che ne sono compresi, così come non sono toccati altri problemi che in questa sede

forse si sarebbe desiderato che venissero risolti. Mi riferisco alla maggiore snellezza delle procedure e della maggiore capacità di spendere da parte dell'Azienda, problemi che sono legati anche ad una riforma dell'ordinamento del personale che - va riconosciuto - non è stata nemmeno accennata. C'è però un dato confortante rispetto al 1978, data di approvazione della legge n. 503: oggi, infatti, non c'è più un ministro che ha promesso di presentare il disegno di legge di riforma della Azienda, ma noi lo stiamo discutendo già ed è auspicabile - dobbiamo impegnarci tutti in tal senso - che, in quella sede trovino soluzione adeguata tutti i problemi che ci trasciamo da anni e che non siamo mai riusciti a risolvere.

Concludendo, ritengo che il problema fondamentale sia quello di intenderci sull'interpretazione da dare al piano, cioè stabilire se esso sia soltanto una legge di spesa o anche una legge che intenda, in qualche modo, fare della programmazione. Questo è stato il punto centrale dell'intervento di quasi tutti i colleghi: c'è chi lo ha interpretato in termini molto riduttivi, come l'onorevole Baghino, con una nota di esagerato pessimismo che non mi sentirei di condividere. Altrettanto pessimistico è stato l'amico e collega Lucchesi. Ci sono altri colleghi che hanno messo in luce non tanto quello che c'è, ma quello che dovrebbe esserci se fosse una legge di programmazione.

Penso che sbagliamo attestandoci o su un versante o sull'altro: questo non è un piano soltanto di spesa e non è soltanto un programma. Noi lo dobbiamo considerare, però, come un momento di programmazione delle spese che intendiamo compiere. Da qui sono emerse le esigenze - che condivido per intero - del collegamento che si deve instaurare tra questo provvedimento e non solo il piano poliennale delle ferrovie, ma anche con quello generale dei trasporti e, comunque, con tutti quei provvedimenti che riguardano il trasporto in Italia, compreso evidentemente quello su gomma.

Mi scuso per la prolissità, ma debbo rilevare che condivido l'onorevole Gradi

quando afferma che questo disegno di legge acquisterà rilevanza solo se riuscirà a saldarsi con il piano poliennale, l'onorevole Rubino quando asserisce che questa non deve essere una legge di spesa all'interno di un certo comparto, ma che il provvedimento deve, invece, collocarsi nell'ambito delle misure d'intervento da prevedere per l'intero settore dei trasporti; condivido, altresì, l'onorevole Lucchesi che ci ha invitati ad evitare che questo sia un provvedimento « tampone », suggerendo, invece, che esso abbia un più ampio respiro, nonché l'onorevole Manfredini il quale ha sottolineato che il provvedimento in discussione non costituisce un'iniziativa isolata, ma si collega ad un quadro dinamico di iniziative in corso di espletamento e di interventi che sono stati e stanno per essere ancora predisposti.

Se questa è la visione nella quale dobbiamo muoverci, è alquanto improprio parlare di ritardi. L'onorevole Bernardi ieri sera ha detto in maniera puntuale quello che nella mia responsabilità non posso qui sottolineare, ma vorrei far presente ai colleghi che non abbiamo impiegato minor tempo per discutere la legge n. 2245 sul materiale rotabile e che abbiamo cominciato l'esame di questo provvedimento il 7 marzo. Però, vi sono state le elezioni amministrative, le ferie che non ci siamo godute perché il Comitato ristretto ha lavorato fino ai primi di agosto, come dimostrano i documenti, e l'Azienda e il ministro hanno dovuto corrispondere alle nostre esigenze, e la crisi di Governo.

L'onorevole Casalino ha detto che sono passati nove mesi e che il piano non è ancora nato. Ebbene, è meglio che nasca dopo nove mesi perché altrimenti rischierebbe di venire al mondo prematuro e di essere collocato nell'incubatrice. Pertanto, il problema è di individuare i punti cui dobbiamo giungere.

Chiedo scusa ai colleghi che per ragioni di tempo non posso nominare. Ho seguito con molta attenzione quanto è stato detto dai colleghi Russo, Napoli e da tutti gli altri, ma mi preme sottolineare la passione e l'interesse con cui questa materia è stata trattata; sono an-

che intervenuti alcuni colleghi che non fanno parte di questa Commissione per prendere atto di una realtà che stiamo affrontando, assumendoci il peso di decidere in sede legislativa, caricandoci quindi della responsabilità degli altri colleghi che non partecipano a questo dibattito, e di impegnare risorse così importanti ed elevate che corrispondono ai sacrifici di tutti i cittadini. Qui non si tratta di vedere quello che è successo, e che pure può avere una rilevanza in altre sedi, ma di prestare attenzione a quello che si deve fare. Bisogna quindi considerare i seguenti dati: il punto di partenza è che sul 16 per cento della rete corre il 70 per cento del traffico; mentre a Parigi, per esempio, è in funzione un treno che va a 360 chilometri all'ora e in Svizzera (questo viene riferito dai giornali) i raccordi in sede industriale ormai sono alla avanguardia in Europa. Sappiamo (ci è stato detto dalle stesse aziende) che il materiale rotabile costa all'estero meno di quanto costi in Italia, in qualche caso addirittura la metà, e ci salva il fatto che le norme CEE non si estendono a questo settore, perché altrimenti avremmo dovuto chiudere le industrie di materiale rotabile.

Onorevole Briccola, il 45 per cento stabilito per il sud è sacrosanto e le vorrei dare un dato che la interesserà molto per l'esperienza che ella ha in materia: abbiamo stabilito il 45 per cento sulla base di una indicazione dei sindacati, oltre che dei datori delle imprese, secondo cui il sud aveva una capacità produttiva che raggiungeva il 50 per cento, e le commesse affidate sono state tutte ottimamente eseguite. Mi rendo conto che questa non è la situazione generale del meridione, ma in questo settore le imprese sono state puntuali ad assolvere tale riserva, in molti casi con un risultato migliore rispetto a quello delle industrie del nord.

BRICCOLA. Faremo un controllo su questi dati.

FEDERICO, *Relatore*. Senz'altro. Pertanto, ci troviamo di fronte all'obiettivo molto ambizioso di allinearci ai paesi europei non solo nel rendimento dei servizi ma anche nel rendere produttivo questo settore, che fino a questo momento non lo è stato.

È molto interessante il fatto che lo onorevole Bocchi abbia dato l'adesione alla richiesta di indagine conoscitiva che ho avanzato e che mi permetto di ribadire perché è essenziale per il buon risultato di questo provvedimento. Infatti, è evidente che esso darà risultati soltanto se vi sarà uno sforzo unitario da parte dell'Azienda, del Governo e del Parlamento. In questo senso deve essere interpretata la norma contenuta nell'articolo 3, in base alla quale le competenti commissioni delle Camere dovranno dare un parere. Signor ministro — è bene che questo lo sappia anche l'Azienda —, non è per una ragione di controllo causidico o di sovrapposizione che abbiamo voluto introdurre questa norma, ma (questa è l'interpretazione che dà il relatore e certamente anche la Commissione) per esprimere un impegno di solidarietà verso coloro che, sulla base del piano operativo, dovranno tradurre i programmi: è un obbligo che abbiamo voluto assumerci spontaneamente. Non sono uno che crede che quando si sono fatte le leggi e disegnate le riforme, tutto è fatto, ma penso che da quel momento comincino le reali difficoltà. Non credo affatto che di questo piano non si debba e possa toccare niente. Infatti, gli eventi naturali, come quelli accaduti, i mutamenti veloci della tecnologia e quanto dobbiamo studiare in relazione al piano generale dei trasporti e al piano poliennale potranno imporre modifiche, riflessioni, come quelle intervenute su qualche problema che ho accennato, un esame pronto e puntuale da parte del Parlamento, una consultazione che deve avere il carattere della collaborazione e non certamente della contrapposizione. Signor ministro, vorrei che venisse sottolineata molto l'interpretazione che vogliamo dare a questa norma, nel senso di una prova di collaborazione effettiva

anche sulla fase operativa che si dovrà affrontare.

Onorevoli colleghi, nel rinnovare l'invito ad approvare rapidamente questo provvedimento, con la riserva di emendare alcuni punti che anche sul piano formale vanno rivisti — e mi auguro che troveremo facilmente un'intesa —, sono convinto che con il lavoro che abbiamo fatto, elaborando nel modo più attento possibile il testo del disegno di legge e corrispondendo così alle attese di coloro che avevano già tanto lavorato su di esso, contribuiremo non solo a rendere un servizio più confortevole ai cittadini e a fare viaggiare in misura maggiore e più velocemente le nostre merci, ma concorreremo anche all'impegno generale, che il paese e tutti i cittadini debbono avvertire e che la classe dirigente deve assolvere, di operare seriamente nell'incidere in un'attività che deve segnare un'ulteriore avanzata del progresso economico e civile del popolo italiano.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Desidero innanzitutto porgere un ringraziamento a questa Commissione perché ha provveduto con forte attenzione, con costanza, con interesse e con impegno ad affrontare un tema così importante che credo rappresenti il più grande sforzo finanziario complessivo che la nazione italiana compie nel settore delle ferrovie da molti decenni. Il mio ringraziamento non è formale, ma risponde ad un'esigenza sentita.

Debbo ringraziare tutti i gruppi che hanno dato parere favorevole alla sede legislativa del provvedimento e che, nei quattro giorni di dibattito che si sono succeduti, hanno mostrato scrupolo, attenzione ed interesse. Mi corre anche l'obbligo di ringraziare, prima di farlo per ogni singolo intervento, il relatore, onorevole Federico, che nell'esame di questo disegno di legge ha messo un impegno particolarissimo, molta costanza, tenacia e competenza, essendo stato il relatore dello stesso provvedimento anche nella passata legislatura. L'analisi puntuale che ha compiuto in sede di relazione prima e di re-

plica poi mi potrebbe anche esimere dal fare un intervento molto diffuso, ma credo che l'impegno che tutti hanno dimostrato richieda, anche da parte mia, un impegno altrettanto serio.

Desidero personalmente ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito e cioè gli onorevoli Baghino, Bocchi, Casalino, Potì, Rubino, Lucchesi, Monteleone, Manfredini, Napoli, Salvatore Forte, Robaldo, Ferdinando Russo, Gradi, Cuffaro, Tombesi, Faraguti, Amodeo, Degan, Guido Bernardi.

Prima di soffermarmi sulle specifiche richieste avanzate dagli onorevoli colleghi nel corso della discussione generale sulla legge di finanziamento del programma integrativo delle ferrovie dello Stato, desidero esporre alcune considerazioni di carattere generale.

Occorre sottolineare preliminarmente le gravi difficoltà in cui versa l'Azienda delle ferrovie in conseguenza della insufficienza di adeguati investimenti dal dopoguerra (le cifre stanziare fra piani straordinari e bilanci ordinari non hanno nemmeno soddisfatto le esigenze di manutenzione e di ammortamento occorrenti per la conservazione del patrimonio esistente), sia del permanere di norme e regolamenti incompatibili coi criteri di gestione di una azienda industriale.

L'invecchiamento degli impianti, le tecnologie ormai superate, i sistemi di esercizio antiquati e costosi, l'utilizzazione non razionale di parte della rete, non consentono di affrontare adeguatamente gli aumenti di traffico, per cui anche modesti incrementi della richiesta di trasporto mettono in crisi l'esercizio.

Gli interventi da realizzare con il programma integrativo, più che il potenziamento, rappresentano il recupero del tempo che si è perso e si configurano sostanzialmente in un piano organico di opere e forniture, o loro fasi, che possano raggiungere, nell'arco di attuazione, la piena operatività con i relativi benefici e con possibilità — talora — di ottenere utilizzazioni parziali anche in tempi più ristretti.

Nella prima fase di attuazione sarà possibile realizzare alcuni provvedimenti di tipo diffuso nel territorio (miglioramento dei sistemi di distanziamento dei treni in circolazione, apparati centrali, eliminazione o automatizzazione dei passaggi a livello, provvedimenti di risanamento idrogeologico, interventi alla sede, eccetera) e completare opere e forniture già previste nei precedenti piani straordinari di investimento, non potute condurre a termine per la sopravvenuta lievitazione dei costi.

Gli altri interventi che riguardano le opere e le commesse più significative e qualificanti (e di maggior impegno tecnico e finanziario) richiedono tempi di realizzazione corrispondenti al periodo di validità della legge.

I benefici che conseguiranno all'attuazione del piano all'esame riguarderanno essenzialmente: l'aumento della capacità annua di trasporto, in particolare delle merci e dei pendolari; il conseguente risparmio energetico derivante dalla più congeniale utilizzazione del mezzo ferroviario; un sensibile miglioramento della qualità del servizio ferroviario mediante la progressiva regolarizzazione della marcia dei treni con benefici effetti economici dovuti alla riduzione delle immobilizzazioni del valore capitale delle merci trasportate, dei mezzi di esercizio dall'azienda impiegati e del personale utilizzato; l'aumento della produttività aziendale grazie ai provvedimenti di automazione e meccanizzazione nei diversi settori, nonché all'adozione delle misure volte ad aumentare la capacità operativa di spesa.

Passando ad analizzare il programma di utilizzo del finanziamento di 12.250 miliardi, va ricordato che il programma stesso, frutto di un lavoro di circa tre anni, è stato concordato, mediante successive correzioni ed arricchimenti con le regioni e con le organizzazioni sindacali, sulla base delle indicazioni e direttive unitarie del Parlamento.

La procedura seguita consente di disporre del noto documento già definito che contempera le esigenze aziendali e quelle di programmazione e assetto del

territorio proprie delle regioni, compreso l'aspetto essenziale dell'integrazione con gli altri mezzi di trasporto.

Non sono state accolte richieste di «campanile», né provvedimenti che per la loro natura e per l'impegno tecnico e finanziario esulano dagli obiettivi a breve e medio termine prefissi dal programma integrativo, collocandosi più specificatamente fra quelle opere da realizzare in futuro nell'ambito del nuovo previsto piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato.

Si tratta dunque di «insieme ordinato» di provvedimenti in relazione alle attese create fra le forze sociali e le regioni; non appare quindi opportuno prendere in considerazione proposte di varianti o integrazioni senza modificare gli equilibri funzionali aziendali e soprattutto territoriali raggiunti.

Il programma di utilizzo prevede inoltre alcuni interventi — per altro di modesta entità rispetto all'ammontare globale degli investimenti — volti a migliorare lo stato di alcune linee secondarie su cui convergono interessi interni ed esterni all'azienda.

Trattasi sostanzialmente di adottare apparati di regolazione della circolazione semplificati ed a basso contenuto di tecnologia per ottenere un sistema economico di esercizio con impiego limitatissimo di personale e dunque riduzione notevole dei costi di gestione, come dimostrano numerosi esempi di gestione di linee minori all'estero.

D'altro canto una serie di circostanze, ed in particolare la rivalutazione del mezzo ferroviario originata dalla crisi energetica, fanno intravedere per molte di queste linee nuove prospettive di utilizzazione, indicate anche dalle regioni, attraverso un miglior coordinamento ed integrazione con le autolinee e l'autotrasporto.

Prima di passare ad un altro argomento è opportuno soffermarsi, come emerso nel dibattito, sulle correlazioni tra gli interventi da realizzare prontamente nelle zone terremotate ed i provvedimenti ferroviari in precedenza programmati.

Ritengo indispensabile che i danni causati dal terremoto gravino su finanziamenti aggiuntivi rispetto a quelli stanziati con la legge all'esame.

In proposito ricordo che, nell'ambito del Comitato interministeriale per il terremoto, nominato dal Consiglio dei ministri il 26 novembre ultimo scorso, è stato costituito un organo di coordinamento tecnico. Tale organo ha il compito specifico di acquisire, tra l'altro, in maniera organica e sistematica, i dati rilevati dalle varie amministrazioni ed enti, in modo da disporre entro l'anno di una prima valutazione dei danni.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato sta prendendo i necessari contatti con il suddetto organo tecnico per comunicare l'ammontare dei finanziamenti occorrenti al ripristino degli impianti danneggiati e collaborerà al fine di programmare l'esecuzione delle relative opere che saranno armonizzate con il programma integrativo in esame.

Al fine di una compiuta documentazione della Commissione, metto a disposizione degli onorevoli colleghi la memoria in proposito predisposta dalle Ferrovie dello Stato (Allegato n. 1).

Altra questione di carattere generale, sulla quale vari oratori si sono intrattenuti, riguarda l'aspetto gestionale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Nel corso dei lavori dell'apposito Comitato ristretto di questa Commissione sono stati forniti dettagliati documenti esplicativi sullo stato di attuazione dei precedenti piani straordinari.

Poiché la tematica in parola riveste la massima importanza per una celere realizzazione delle opere e forniture programmate, ho fatto predisporre una specifica nota (Allegato n. 2) nella quale gli onorevoli commissari troveranno, oltre che un aggiornamento dei dati già forniti, un'attenta disamina dei motivi che hanno influenzato, non positivamente, l'andamento della spesa negli scorsi anni.

Dalla conoscenza dei fattori interni ed esterni all'Azienda delle ferrovie dello Stato, che hanno inciso pesantemente sulla

esecuzione dei lavori, trovano giustificazione sia la filosofia che ha improntato la stesura delle norme, destinate all'aumento della capacità di spesa ed operativa, contenute nella legge in discussione, sia la necessità di pervenire in tempi ristretti alla riforma delle strutture aziendali.

Il problema dei residui passivi, conseguenti ai motivati ritardi incontrati nella realizzazione delle opere, è un altro argomento di interesse generale.

Nel documento fornito per l'occasione alla Commissione (Allegato n. 3) sono chiariti i concetti fondamentali e le definizioni proprie di « residuo » in senso tecnico nonché sono evidenziati gli aspetti peculiari della questione.

Il tema della continua erosione degli stanziamenti disposti a causa della continua svalutazione della moneta è un altro argomento che merita di essere approfondito.

Condividendo quanto fatto presente dall'onorevole relatore nella sua compiuta e documentata esposizione, esprimo l'avviso che l'Azienda delle ferrovie dello Stato debba impegnare tempestivamente l'intera disponibilità finanziaria, senza accantonare prudenzialmente somme per fronteggiare i presumibili oneri di revisione prezzi che matureranno nel corso dell'espletamento dei lavori e delle forniture.

Alla copertura dei suddetti maggiori oneri si potrà provvedere con gli stanziamenti che di anno in anno saranno autorizzati allo scopo dalla legge finanziaria e che saranno valutati in funzione del reale andamento delle opere e delle commesse.

In tal modo la collettività potrà disporre di investimenti realmente corrispondenti all'entità degli stanziamenti che l'attuale legge accorda per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee, degli impianti e dei mezzi di esercizio delle ferrovie dello Stato.

Prima di passare all'analisi di questioni settoriali, ritengo opportuno accennare brevemente alla problematica dell'acquisizione degli alloggi da parte delle ferrovie dello Stato.

Nell'apposita scheda rimessa agli onorevoli colleghi (Allegato n. 4) viene dettagliatamente indicato il fabbisogno di alloggi patrimoniali dei quali l'Azienda ferroviaria deve disporre con tempestività onde conseguire una maggiore efficienza ed il recupero della mobilità del personale. Per dare una dimensione al problema va sottolineato che attualmente l'80 per cento della forza lavoro nei compartimenti del nord è di origine meridionale. Tale situazione determina un fenomeno di instabilità capace di ripercussioni negative anche sul piano sociale.

Ricordati i principi informativi del programma integrativo delle ferrovie dello Stato e delineati gli aspetti generali delle varie tematiche all'esame, mi soffermerò qui di seguito sulle singole questioni sollevate nei vari interventi.

Linea Adriatica.

Per il proseguimento dei lavori di raddoppio della linea Adriatica, nel programma di utilizzo del finanziamento per l'esecuzione del programma integrativo è previsto un importo globale di 208 miliardi circa con i quali si realizzerà il doppio binario su una estesa complessiva di 120 chilometri circa.

A lavori ultimati sarà possibile disporre del doppio binario per complessivi 496 chilometri pari all'83 per cento dell'estesa della linea Ancona-Lecce.

Nella scelta dei nuovi tratti da raddoppiare si è seguito il criterio di accordare la priorità a quei tratti che non presentano eccessive difficoltà tecniche di realizzazione per poter disporre di maggiori estese di doppio binario - attivabili anche parzialmente - e con possibilità quindi di utilizzazioni più immediate.

Ricordo che, oltre gli investimenti effettuati, per il completamento del raddoppio sull'intera linea occorrerebbe un ulteriore finanziamento, a prezzi correnti, di circa 400 miliardi di lire, dei quali 150 per i soli lavori sul tratto Ortona-Casalbordino di chilometri 27, interessato da numerose e lunghe gallerie.

Linea Pontremolese.

È a tutti noto l'importante ruolo che assolve la linea Pontremolese per i collegamenti merci dei porti dell'alto Tirreno con l'entroterra padano, con l'Italia nord-orientale e con l'Europa centrale, nonché per il miglioramento dei collegamenti ferroviari nord-sud e viceversa, in alternativa all'ulteriore congestionamento delle dorsali e con funzioni di alleggerimento dei nodi di Bologna e Firenze.

Per adeguare le strutture di tale arteria al ruolo assegnato, sono stati già programmati, a carico dei vigenti piani straordinari di intervento, importanti provvedimenti per una spesa globale di 19 miliardi di lire.

Nel programma integrativo in discussione per la linea Pontremolese sono previsti provvedimenti per un ammontare di spesa complessivo di 178 miliardi di lire; trattasi di interventi che possono raggiungere, nell'arco di attuazione del programma stesso, la piena operatività con conseguenti benefici e con possibilità di ottenere vantaggi ed utilizzazioni parziali anche in tempi più ristretti.

Alla fine di tali interventi risulteranno interamente a doppio binario 68 chilometri pari al 57 per cento della linea. Tenuto conto che sul restante tratto a semplice binario sarà installato un moderno controllo centralizzato del traffico (CTC), la potenzialità della linea ne verrà notevolmente aumentata. Anche l'acclività, esistente nel senso sud-nord, non porrà gli stessi problemi di un tempo in quanto saranno impiegate le nuove locomotive E 633 dotate di elettronica di potenza a bordo e capaci di trainare in doppia trazione treni merci di 1.200 tonnellate circa.

Per ottenere tali risultati si sono orientate le risorse sul raddoppio dei tratti a semplice binario sui due versanti, evitando di concentrarle nella costruzione di una nuova galleria di valico che le avrebbe assorbite interamente senza alcun vantaggio immediato per l'esercizio, in quanto sarebbero rimaste per intero le strozzature dei tratti a semplice binario sui due versanti. L'esistente galleria di valico

è inoltre già a doppio binario e solo il tratto acclive (che peraltro nell'immediato sarà fronteggiato con l'impiego delle nuove locomotive) imporrà di costruire un nuovo tratto in variante nell'ambito della seconda conclusiva fase dei lavori di potenziamento della linea prevista col piano poliennale.

Linea Orte-Falconara.

Il potenziamento e l'ammodernamento della linea trasversale Orte-Falconara che, attraverso l'Appennino, collega il versante tirrenico centrale e Roma con il versante marchigiano-romagnolo, assumono un carattere rilevante nel quadro dello sviluppo generale della rete nazionale.

Per tale linea sono stati già finanziati interventi volti soprattutto al ripristino del doppio binario sul tratto Orte-Terni, maggiormente impegnato dal traffico merci dell'area industriale di Terni.

A carico del finanziamento in discussione si potrà provvedere alla costruzione di circa 50 chilometri di doppio binario, pari a circa un terzo dell'estesa della nuova linea. I tratti da raddoppiare sono stati scelti fra quelli che con maggior immediatezza possono essere ultimati e quindi produrre i loro benefici a più breve termine.

I suddetti provvedimenti saranno integrati dall'adozione del controllo centralizzato del traffico sui tratti ancora a semplice binario, ciò che consentirà di migliorare la qualità del servizio e di aumentare la capacità di trasporto.

In merito alla linea ionica, debbo sottolineare che per le esigenze di ammodernamento e di potenziamento della linea Taranto-Metaponto-Crotone-Reggio Calabria sono previsti interventi differenziati in relazione al ruolo che dovranno svolgere i singoli tratti, in accordo con le richieste delle regioni interessate.

Sulla base di tale criterio sono stati programmati i seguenti provvedimenti: impianto del controllo centralizzato del traffico sull'intera linea ionica; elettrificazione del tratto Taranto-Sibari che fa parte dell'itinerario alternativo per i traffici

merci Sicilia-Villa S. Giovanni-Paola-Cosenza-Sibari-Taranto-nord del paese, sensibilmente più corto rispetto alla relazione via Crotone-Sibari; elettrificazione del tratto Melito P. S.-Reggio Calabria e raddoppio del binario su una consistente estesa del tratto stesso maggiormente interessato da correnti di traffico pendolare.

Non è stata invece inclusa nel programma in parola l'elettrificazione del tratto Sibari-Crotone-Melito P. S. in quanto il medesimo presenta un tracciato pianeggiante ove i mezzi di trazione *diesel* offrono prestazioni adeguate.

Ulteriori provvedimenti di potenziamento formeranno oggetto di approfondita valutazione in occasione della redazione del previsto ricordato piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato.

In merito alla linea Pontebbana, debbono precisare che per il raddoppio della linea Udine-Tarvisio oltre allo stanziamento di 10 miliardi di lire accordato con la legge n. 377 del 1974 (piano di interventi straordinari) con cui sono stati avviati i lavori sul tratto Bivio Vat-Tarcento, è disponibile un finanziamento di 150 miliardi a carico della legge n. 546 del 1977 per la ricostruzione delle zone terremotate del Friuli.

Con tali finanziamenti e con lo stanziamento di 15 miliardi previsto nel programma integrativo per il completamento del suddetto tratto Bivio Vat-Tarcento, si raddoppierà il binario da Bivio Vat a Pontebba. Il completamento del doppio binario sull'intera linea se non verrà rifinanziata la suddetta legge n. 546 del 1977, verrà inserito nel piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato.

Per il risanamento e la manutenzione straordinaria della linea Castelvetro-Ribera sono previsti (ed in parte in corso) lavori finanziati a carico delle assegnazioni ordinarie di bilancio.

Per quanto riguarda i mezzi di trazione stanno per essere messe in esercizio due nuove locomotive *diesel* in sostituzione di quelle a vapore.

Il problema della eventuale costruzione di una nuova linea a scartamento or-

dinario tra Castelvetro e Agrigento e delle relative valutazioni in termini di costi benefici verrà affrontato nell'ambito del piano pluriennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato.

Il quadruplicamento delle linee è previsto dalle ferrovie dello Stato per le linee o i tratti di linea per i quali l'aumento del volume delle circolazioni non può essere ulteriormente fronteggiato con i due binari preesistenti senza sacrifici per l'utenza che si presenta con diverse esigenze economiche del paese.

Al riguardo, le responsabili valutazioni circa le priorità da osservare per tali interventi di quadruplicamento, trattandosi di opere sempre finanziate con piani di investimento straordinari, sono soggette al vaglio delle sedi *extra* aziendali voluto dalle leggi che ne assicurano il finanziamento.

Ed, ovviamente, nel cointeso confronto di priorità non manca tutta l'attenzione dovuta alle necessità del Mezzogiorno, tanto che è stato già realizzato il quadruplicamento della nevralgica tratta Nocera Superiore-Salerno della linea Napoli-Battipaglia e nel programma integrativo è prevista la costruzione di una nuova linea a monte del Vesuvio che completerà il sistema a quattro binari che collega Roma a Salerno (via Formia e via Cassino).

La copertura della sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato di S. Donato Milanese - nel quadro dei lavori di quadruplicamento della tratta Milano-Rogoredo-Melegnano - è invocata da quel comune, come esigenza inderogabile, che è tuttora allo studio da parte dell'azienda.

L'accennata richiesta rientra nei molteplici motivi di opposizione che detto comune e gli altri comuni territorialmente interessati hanno da tempo sollevato, con ripetuti ripensamenti ed incertezze avverso il progetto dell'opera, che pure, a suo tempo, aveva riportato il benessere delle stesse amministrazioni locali nella procedura di legge per l'accertamento di conformità agli strumenti urbanistici.

Da tali opposizioni è derivato che i lavori iniziati nel febbraio 1977 si sono potuti portare avanti soltanto per 4 dei 12 chilometri oggetto dell'appalto con i com-

prensibili negativi riflessi per gli interessi aziendali.

L'azienda delle ferrovie dello Stato, d'altra parte, impegnata a realizzare l'opera per le necessità di esercizio, riconosciute nell'approvazione parlamentare del programma di investimenti nel quale l'opera stessa è compresa (i finanziamenti sono assicurati dal piano di interventi straordinari) non può che ricercare il giusto temperamento dei divergenti problemi delle varie parti in causa.

I finanziamenti ad oggi impegnati per la realizzazione del quadruplicamento della linea Roma-Firenze ammontano a 532 miliardi di lire.

Con tali finanziamenti si è dato corso alla costruzione della tratta Roma-Settebagni-Città della Pieve, di 121,9 chilometri, nonché delle interconnessioni di Orte, Orvieto e Chiusi sud (lotti 1, 2, 3 e 5) attivata il 24 febbraio 1977; alla costruzione della sede tra Città della Pieve ed Arezzo, di 51,7 chilometri, nonché delle interconnessioni di Chiusi nord ed Arezzo sud (lotti 6, 7 e 8), il cui avanzamento globale ha raggiunto il 75 per cento; alla costruzione della sede tra Figline Valdarno e Firenze Rovezzano, di 19,8 chilometri, nonché dell'interconnessione di Figline (lotto 4), il cui avanzamento ha raggiunto il 70 per cento circa.

Per il rifinanziamento dei lavori in corso e per la liquidazione di quelli ultimati, sul piano integrativo è prevista la somma di 115 miliardi.

Per la tratta di completamento tra Arezzo e Figline Valdarno, di 43 chilometri, non è stato ancora concesso alcun finanziamento e sul piano integrativo è prevista la somma di duecento miliardi.

La situazione odierna del quadruplicamento tra Roma Settebagni e Firenze Rovezzano, di 236,4 chilometri, è così sintetizzabile: in esercizio: chilometri 121,9 di linea (52 per cento) e 15,5 chilometri di interconnessioni (29 per cento); in costruzione: 71,5 chilometri di linea (30 per cento) e 12,6 chilometri di interconnessioni (24 per cento); da finanziare: 43 chilometri di linea (18 per cento) e 15,2 chilometri di interconnessioni (47 per cento).

Per quanto concerne il problema dello scalo di Cervignano, occorre preliminarmente affermare che non è esatta l'affermazione che le ferrovie dello Stato avrebbero abdicato a favore delle regioni all'attività di progettazione delle infrastrutture ferroviarie.

Infatti, lo scalo di Cervignano costituisce uno dei pochissimi casi nei quali vi è stata una determinante collaborazione dell'amministrazione regionale nella stesura del progetto, che, salvo tali limitate eccezioni, sono, invece, sempre redatti dagli organi tecnici aziendali, sia per opere analoghe (come per lo scalo di Beura presso Domodossola), sia per opere più importanti e complesse, come rilevanza in assoluto e come difficoltà tecnica.

Per quanto riguarda specificamente lo scalo di Cervignano, si precisa che l'assessorato della pianificazione e del bilancio della regione Friuli-Venezia Giulia fin dal 1975, anno di approvazione del piano di interventi straordinari, manifestò spontaneamente l'intendimento di arrivare a proprie cure e spese a progettazione esecutiva di tale opera, con la collaborazione dell'azienda ed in base agli elementi dalla stessa forniti.

L'accettazione di tale offerta non poteva non essere ritenuta conveniente soprattutto per la speranza che un diretto impegno della regione poteva agevolare il superamento dei gravi ostacoli che sempre si incontrano in realizzazioni del genere per i problemi di carattere urbanistico e per la difesa degli interessi di carattere locale.

Ostacoli tanto più temibili per l'opera in questione che comporta l'occupazione di oltre 270 ettari di terreni prevalentemente agricoli e l'aumento delle circolazioni ferroviarie nel tratto di linea (Venezia-Trieste) che attraversa l'abitato di Cervignano.

Infatti, malgrado la garanzia costituita dall'attiva compartecipazione della regione allo studio dei suaccennati problemi, il progetto, dopo essere stato perfezionato in pieno accordo con tutti gli enti locali, proprio nel momento del passaggio alla fase esecutiva, è stato oggetto di vivaci critiche

ed opposizioni da parte di vari ambienti nell'ambito del territorio di Cervignano, opposizioni che sono state recepite dalla nuova amministrazione comunale ed hanno costretto ad un differimento sia pure breve della gara di affidamento di un primo lotto dei lavori, in attesa degli opportuni chiarimenti nei confronti dell'opinione pubblica.

Noi, però, abbiamo dato un termine molto breve per indire la gara: fine febbraio-1° marzo.

È, infine, da precisare che l'attività progettuale della regione, oltre ad essere stata impostata sui dati essenziali forniti dalle ferrovie dello Stato, è stata continuamente seguita ed indirizzata dagli organi tecnici aziendali, che, alla fine, hanno provveduto all'esame ed alle occorrenti modifiche ed integrazioni al progetto, di cui le ferrovie dello Stato, pertanto, hanno assunto la piena paternità, con ogni connessa responsabilità.

Collegamenti ferroviari con il porto di Trieste.

Le linee ferroviarie affluenti a Trieste sono già a doppio binario ed elettrificate; a carico del programma verrà esteso lo impianto del blocco automatico anche alla linea per Villa Opicina e saranno potenziati gli impianti al servizio del porto.

Il disegno di legge all'esame prevede inoltre all'articolo 23 il trasferimento alle ferrovie dello Stato delle residue competenze del Ministero dei lavori pubblici in materia di costruzioni ferroviarie, provvedimento che consentirà di accelerare i lavori di realizzazione della nuova linea Cormons-Redipuglia e della linea di cintura di Trieste.

Qui vi è un conflitto di competenza, storico, non tanto con il Ministero dei lavori pubblici, quanto con un ufficio di tale Ministero, per cui stiamo assistendo ad una disponibilità dell'autorità politica, ma ad una forte resistenza da parte della struttura burocratica.

BOCCHI. In un dispositivo di legge si era trasferita la competenza dell'Azienda

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1980

da e del Ministero dei trasporti per il completamento di quei lavori facendo riferimento, se non ricordo male, alla legge sul materiale rotabile.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Mi coglie di sorpresa, ma credo di no.

PRESIDENTE. Era stato fatto solo per Fiumicino.

BAGHINO. Vi era una nostra proposta per il trasferimento ai lavori pubblici...

BOCCHI. Signor ministro, la prego di verificare quanto ho detto.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Senz'altro.

Officine grandi riparazioni nel Mezzogiorno d'Italia.

Officina grandi riparazioni di Saline (Reggio Calabria).

L'insediamento ricade nel comprensorio industriale di Reggio Calabria su un'area di circa 350 mila metri quadrati, già interamente occupata.

L'impianto riparerà locomotori elettrici.

Con la prima autorizzazione di spesa di circa 3,3 miliardi è stata eseguita e completata una prima fase di interventi riguardante le predette espropriazioni, nonché le opere di terra e murarie per la sistemazione del sedime.

Con i 20 miliardi disponibili nel piano di interventi straordinari si era impostata una seconda fase di lavori che non poté avere corso per intervenute manifestazioni di instabilità dei terreni di tutto il comprensorio, per le quali si sono dovute svolgere approfondite indagini geognostiche.

Intervenuta, nel frattempo, la legge 18 agosto 1978, n. 503, che ha accordato l'ulteriore finanziamento di 65 miliardi per le tre officine in questione e conseguiti risultati tranquillizzanti sulla idoneità dell'insediamento (prescelto a suo tempo per

premure politiche, soprattutto da parte della regione Calabria) con decreto ministeriale n. 1421 del 23 giugno 1980 e successivo decreto ministeriale è stata autorizzata l'ulteriore spesa di 43 miliardi per il completamento dell'Officina.

I lavori per tutte le opere di ingegneria civile e per gli impianti tecnologici di carattere generale sono stati aggiudicati. Sono in corso l'installazione del cantiere, lo studio dei dettagli esecutivi e le prime lavorazioni in officina per le strutture metalliche dei grandi capannoni a carattere industriale.

Si prevede di attivare l'officina entro tre o quattro anni, con impiego di circa mille dipendenti.

Officina grandi riparazioni di San Nicola di Melfi.

Sorgerà su un'area di circa 250 mila metri quadrati espropriata in prossimità della stazione di San Nicola di Melfi della linea Rocchetta-Gioia del Colle e sarà destinata alla riparazione dei locomotori diesel.

Sono stati ultimati nell'anno 1979 gli interventi di prima fase, dell'ammontare di circa 3,5 miliardi, consistenti nei predetti espropri, nella sistemazione del sedime, nella recinzione e nella costruzione di un ponte per il raccordo ferroviario con la stazione sopraccitata.

Autorizzata l'ulteriore spesa di 37.362 milioni per il completamento dell'Officina, in data 24 settembre 1979 sono stati consegnati i lavori del più rilevante appalto dell'ammontare di circa 10 miliardi, per la costruzione dei fabbricati civili ed industriali e dei relativi impianti idrici e fognari.

I lavori suddetti procedono regolarmente, e si prevede di ultimarli entro l'anno 1982.

In data 1° ottobre 1980 è stata affidata la costruzione di tutti gli impianti tecnologici e di processo per il funzionamento dell'Officina.

Anche per le ulteriori forniture di macchinari ed attrezzature si provvederà tem-

pestivamente, per cui si prevede l'entrata in esercizio dell'Officina per l'anno 1983, con impiego di circa 700 unità di personale.

Officina grandi riparazioni di Nola.

Sorgerà su un'area di circa 250 mila metri quadrati nell'ambito del comprensorio industriale di Nola-Marigliano.

Dopo laboriosi accordi con la regione, con la Cassa per il mezzogiorno e con il Consorzio dell'area di sviluppo industriale di Napoli per avere la certezza del tempestivo approntamento delle infrastrutture necessarie per l'idoneità dell'insediamento (prescelto per pressioni varie, soprattutto da parte della regione) è stata avviata una prima fase di interventi comprendente gli espropri, la sistemazione del sedime, le recinzioni eccetera, per un importo di lire 6 miliardi circa.

I lavori relativi sono in corso.

Per gli appalti di completamento dell'Officina, comunque da subordinare alla ultimazione dei predetti interventi di prima fase, si è in attesa dell'approvazione del piano integrativo in quanto i residui fondi previsti per le Officine in questione dal piano di interventi straordinari e dalla legge n. 503 del 1978 non sono sufficienti, tenuto conto degli impegni già assunti per le altre due Officine di cui innanzi.

L'Officina sarà specializzata per le riparazioni delle automotrici e delle carrozze.

Come appare evidente, fra le tre officine questa è la più arretrata.

Centri intermodali per il trasporto delle merci.

Gli otto centri intermodali previsti nel programma di utilizzo sono stati concordati anche con le regioni interessate. La dimostrazione di tale indirizzo risiede nella avvenuta costituzione di società miste nelle quali intervengono accanto alle ferrovie dello Stato gli enti locali e gli operatori economici per la gestione di tali impianti.

Potenziamento delle linee della Sicilia e miglioramenti per il traffico intermodale.

Al potenziamento e all'ammodernamento delle linee della Sicilia il programma integrativo riserva un importo globale di 581 miliardi di lire per interventi specifici; ulteriori provvedimenti potranno essere attuati con le aliquote a corpo - ancora indivise - previste per interventi minori e più diffusi.

Anche il traffico intermodale potrà trarne giovamento per l'inclusione nel programma di interventi intesi ad attrezzare per tale traffico opportune stazioni.

Trasporti nelle aree metropolitane.

Fondamentale compito dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è quello di assicurare il regolare afflusso alle aree metropolitane delle grandi correnti di traffico viaggiatori in esse presenti.

La distribuzione di tali correnti all'interno di quelle aree è compito invece di altre strutture di trasporto. Nello stendere il programma integrativo ci si è preoccupati appunto di risolvere i conflitti di traffico fra le diverse utenze ed assicurare quella regolarità che è attribuito qualificante di un sistema pubblico di trasporto.

Ferrovie concesse ed in gestione commissariale governativa.

L'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297, ha previsto che il Governo, d'intesa con le regioni, avrebbe determinato le linee ferroviarie concesse eventualmente da sopprimere e da sostituire con servizi automobilistici, nonché quelle da mantenere in esercizio con individuazione delle linee aventi interesse locale e di quelle da includere nella rete delle ferrovie dello Stato.

In applicazione del richiamato articolo 15 della legge n. 297 è stato predisposto il disegno di legge n. 790, in discussione presso l'VIII Commissione permanente del Senato, che individua già una serie di linee ferroviarie da includere nel-

la rete statale e recentemente sono state avviate valutazioni sulla opportunità di trasferimento di un maggior numero di tali linee, specie del centro e sud Italia e delle isole, alle ferrovie dello Stato. È stato in questi giorni predisposto un piano più ampio d'intervento da parte dello Stato e nella giornata di domani o di dopodomani verrà presentato al Ministero del tesoro, con il quale abbiamo già avuto dei contatti.

Al Senato, il disegno di legge n. 790, che è in connessione con il disegno di legge n. 785, riguardante il ripiano del disavanzo delle ferrovie in concessione, è stato deciso che verrà discusso insieme con il n. 785. Pertanto, o le regioni rilevano queste linee con una dotazione finanziaria, oppure noi presentiamo un piano di rilevamento da parte delle ferrovie dello Stato.

Ovviamente il piano, comportando una spesa di molte migliaia di miliardi, richiede una discussione molto seria: esso è stato inviato da noi in questi giorni ai Ministeri del tesoro e delle regioni e si prevede nei prossimi giorni una riunione interministeriale.

In merito alla sicurezza della circolazione, il programma integrativo in discussione prevede l'impianto del sistema di distanziamento dei treni in linea a mezzo del blocco elettrico automatico e ripetizione del segnalamento a bordo delle locomotive, per complessivi 313 miliardi di lire. A lavori ultimati, tutti gli assi fondamentali della rete saranno attrezzati con tale sistema.

Per elevare il livello di sicurezza della circolazione dei treni e migliorare la regolarità del servizio è prevista l'estensione del controllo centralizzato del traffico sulle linee a semplice binario e la graduale eliminazione della dirigenza unica.

Verrà inoltre esteso l'impianto del sistema di allarme integrato dal telefono di servizio terra-treno e treno-terra.

Per quanto concerne il traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, l'azienda ha chiesto e preteso continuamente una maggiore presenza della sua flotta nell'ambito dello Stretto di Messina, ma

nonostante il parere del Consiglio di Stato (sez. II n. 514/66 del 4 aprile 1967) che ha ribadito il concetto della priorità dello Stato nell'esercizio delle linee di collegamento tra la Sicilia ed il continente, il Ministero della marina mercantile, opponendo il principio della libertà dei mari, ha consentito la presenza di società private.

Tali società - non vincolate dagli obblighi derivanti dall'esercizio di un servizio pubblico, libere da controlli amministrativo-burocratici - sono in grado di allestire una flotta più moderna ed attiva alla quale destinare in maniera incisiva sia i capitali investiti nell'impresa sia quelli derivanti dall'esercizio dell'impresa stessa.

È ormai noto che dopo la costruzione delle ultime tre grosse navi (*Iginia*, *Sibari*, *Rosalia*) l'azienda non ha mai potuto disporre del finanziamento necessario per la costruzione di nuove unità, sicché essa è costretta a mantenere in esercizio navi che, come la *Mongibello* e la *Secondo Aspromonte*, hanno oltre 30 anni di vita, alle quali è da aggiungere la nave traghetto *Messina* costruita nel lontano 1923.

Se il servizio di traghettamento gestito dalla azienda ha potuto e può ancora oggi fronteggiare le esigenze del traffico - in particolare quello merci - ciò è dovuto esclusivamente all'attenzione che la azienda pone, mediante l'impiego di proprio personale, alla costante manutenzione delle navi le quali, come già precisato, sono sovente soggette ad avarie in relazione ai lunghi anni di servizio ed alle particolari sollecitazioni dovute alla natura del servizio.

Soltanto nel progetto di utilizzazione del finanziamento integrativo all'esame, e per la prima volta dopo sei anni, è stato previsto lo stanziamento di 150 miliardi da destinare al potenziamento ed ammodernamento della flotta delle ferrovie dello Stato e, nell'attesa del perfezionamento del relativo provvedimento legislativo, si è già provveduto a bandire un appalto concorso per la costruzione di una terza nave bidirezionale per mezzi gommati

(in grado di traghettare anche ferro-cisterne contenenti merci pericolose e nocive) e sono in corso di approvazione i provvedimenti amministrativi - impegnando temporaneamente fondi di altri capitoli - per indire l'appalto per la costruzione di una motonave veloce da destinare al traffico dei pendolari tra Messina e Reggio Calabria.

L'azienda delle ferrovie dello Stato è stata fino ad oggi autorizzata a svolgere il servizio di traghettamento solo sullo Stretto di Messina.

Nel piano integrativo sono previsti 100 miliardi per la costruzione di nuovi terminali soprattutto in funzione di un alleggerimento del traffico sullo Stretto.

L'azienda stessa ha già avviato, al riguardo, un primo esame sulle possibilità di localizzazione di nuovi terminali in relazione anche alle strutture ferroviarie e marittime esistenti o da realizzare sulle due sponde (siciliana e calabrese).

Si tratta, per altro, di un primo approccio al problema, la cui soluzione richiede studi complessi, da approfondire, e che l'azienda delle ferrovie dello Stato ha affidato ad una commissione interservizi.

Nell'intento di migliorare sensibilmente il servizio, in termini di minori tempi di percorrenza e di aumento della potenzialità di circolazione, nel programma integrativo in discussione, d'intesa con le regioni interessate, è stata inclusa l'elettificazione di molte linee dell'Italia meridionale ed insulare fra cui le trasversali Battipaglia-Metaponto e Lamezia Terme-Catanzaro Lido, la linea Metaponto-Sibari-Cosenza-(Paola), le linee interne della Sicilia Fiumetorto-Bicocca e Roccapalumba-Porto Empodocle, le linee della rete sarda.

Sempre a carico del programma integrativo verranno costruiti nuovi mezzi leggeri elettrici e mezzi di trazione da destinare al servizio su dette linee.

In merito all'elettificazione della rete sarda ed alle altre elettificazioni previste nel piano integrativo, è anzitutto opportuno rammentare l'obiettivo essenziale previsto con i citati provvedimenti, e cioè

fornire al sud su linee importanti dal tracciato molto acclive un sensibile miglioramento (a breve-medio termine) sui tempi di percorrenza per i servizi viaggiatori (per la Olbia-Cagliari oltre mezz'ora di guadagno) ed un netto aumento dei pesi rimorchiabili per i treni merci e dunque un aumento di potenzialità della linea. Ciò nella linea di tendenza di anticipare per quanto possibile, e con costi contenuti, miglioramenti del servizio utilizzando opportune tecnologie e adottando limitate rettifiche di tracciato, rimandando ai tempi lunghi i più cospicui miglioramenti ottenibili con estese e radicali correzioni di tracciato (richiedenti costi elevati e tempi di esecuzione appunto molto più lunghi).

In Sardegna al citato obiettivo (l'elettificazione è stata richiesta anche dalla regione e dalle forze sociali locali) era previsto di abbinare la possibilità per l'industria italiana di fare esperienza di trazioni in corrente alternata a 25.000 volts con prototipi di locomotive monofasi utilizzando nuove tecnologie (tiristori, eccetera) per favorire possibili esportazioni di materiale rotabile all'estero.

Il punto di vista dell'Azienda ferroviaria - non del ministro che non è un esperto né tanto meno del Parlamento che si deve ancora esprimere - è che l'elettificazione vada fatta, ma che è molto più conveniente per essa farla a 3 mila volts corrente continua, sia per gli intuibili motivi di omogeneità ed intercambiabilità del parco, sia per i costi minori di ampliamento di sagoma delle gallerie (la monofase 25 mila volts richiede infatti spazi di isolamento più grandi).

L'azienda si rimette comunque a quanto deciderà in proposito il Parlamento.

BOCCHI. E il ministro ?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Anche.

BOCCHI. Qual è la sua propensione ?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Sono per incrementare la ricerca. Oggi affron-

teremo questa discussione, per cui la cosa sarà molto più agevole; risolveremo rapidamente il problema.

Piano energetico.

Il programma all'esame prevede l'aumento della capacità di trasporto nel settore merci ed in quello dei pendolari con risparmi rispetto agli altri modi di trasporto su strada.

Anche le elettrificazioni di linee previste nel programma integrativo consentiranno di utilizzare fonti energetiche alternative al petrolio per la trazione ferroviaria.

In base alle notizie sulle ubicazioni delle future centrali elettriche a carbone (ma il piano non è ancora definito) non dovrebbero sussistere particolari difficoltà dovute a insufficienze strutturali per il trasporto in ferrovia di tale combustibile.

PRESIDENTE. Come mai allora le nuove officine del sud sono previste per la riparazioni dei locomotori *diesel*?

FORMICA, Ministro dei trasporti. Credo che possano riparare anche gli altri; il più comprende il meno.

Incremento del traffico viaggiatori a scapito di quello merci.

Fra gli obiettivi che il programma integrativo si prefigge, particolare importanza riveste quello dell'aumento della capacità di trasporto delle merci che si prevede debba passare dagli attuali 17 miliardi di tonnellate-chilometro di merci trasportate ai 22 miliardi di tonnellate-chilometro di cui almeno 2-3 miliardi di tonnellate-chilometro costituiti dal possibile incremento dei trasporti intermodali. Per ottenere tale risultato, nel programma in questione sono inseriti una serie di provvedimenti finalizzati a favorire lo sviluppo di tale traffico. Particolare attenzione è stata riservata alla costruzione di carri da destinare al trasporto intermodale e ad altri speciali trasporti convenzionali.

La questione meridionale.

Nel dopoguerra, a partire dagli anni cinquanta, il movimento delle persone e delle cose in Italia ha registrato uno sviluppo che ha interessato anche il Mezzogiorno, dove, per effetto della trasformazione agricola di vasti comprensori, dell'industrializzazione e dell'incremento delle attività commerciali, i traffici hanno toccato livelli imprevedibili in passato.

Di tale realtà l'Azienda delle ferrovie dello Stato dovette tener conto. Frattanto, nel quadro degli altri provvedimenti adottati a sostegno del meridione, la legge 6 ottobre 1950, n. 835, stabilì la cosiddetta riserva del quinto. Tale norma di carattere generale fu resa più impegnativa ed ampia nei confronti delle ferrovie. Infatti la legge 27 aprile 1962, n. 211, di approvazione del piano decennale (1962-1972), prescrisse alle ferrovie dello Stato di eseguire, fino alla concorrenza di almeno il 40 per cento della somma stanziata, opere e forniture per il rinnovamento degli impianti e delle linee nell'Italia meridionale e insulare, nonché dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi. Le forniture e le lavorazioni occorrenti per le opere programmate nel sud debbono essere riservate agli stabilimenti ed opifici locali i quali sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per espletare le commesse acquisite.

Nei piani successivi, come nella recente legge 18 agosto 1978, n. 503, relativa al finanziamento di 1.665 miliardi, nonché nel programma integrativo all'esame, sono stati confermati e resi ancora più incisivi gli anzidetti provvedimenti. Infatti, col ricordato finanziamento di 1.665 miliardi, le commesse di materiale rotabile all'industria dell'Italia meridionale ed insulare sono state elevate anche oltre la soglia del 45 per cento dello stanziamento globale. Ma non è stato preso in considerazione il solo aspetto quantitativo, giacché l'azienda delle ferrovie dello Stato ha interessato l'industria meridionale del settore anche a produzioni tecnologicamen-

te innovative, per le quali il valore aggiunto raggiunge circa il 50 per cento dell'importo della fornitura. Ciò è tanto più significativo se si considera che in passato l'industria in questione era interessata prevalentemente alla costruzione dei carri, per i quali l'entità dei materiali impiegati è preponderante rispetto alla mano d'opera.

Anche gli interventi sulle infrastrutture, autorizzati dalla ripetuta legge n. 503, consentiranno un netto miglioramento del sistema delle comunicazioni del Mezzogiorno, mediante l'adozione di nuove tecniche di esercizio, particolarmente sulle linee non fondamentali che costituiscono però molto spesso l'unico strumento di mobilità per le persone e le cose delle aree più depresse.

Infine la realizzazione delle opere a carico della legge in discussione consentirà l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie del sud ai livelli nazionali.

Ricordo che della somma di 2.150 miliardi destinati al completamento delle opere già programmate 720 miliardi interesseranno le linee e gli impianti dell'Italia meridionale ed insulare, mentre per la parte di opere aggiuntive su 4.450 miliardi 2.210 saranno riservati al meridione, cioè praticamente il 50 per cento.

Il panorama tracciato sta a dimostrare l'importanza del ruolo che viene assegnato alle ferrovie nella rinascita del Mezzogiorno. E indubbiamente, nell'ambito della politica generale dello sviluppo, le ferrovie possono svolgere una funzione attiva e dinamica, apportando un sostanziale contributo all'industrializzazione e all'assorbimento della disoccupazione meridionale. Le ferrovie prestano un servizio che agevola o addirittura incentiva il processo di sviluppo. Inoltre sono portatrici di una notevole domanda al settore industriale meccanico e manifatturiero. Questo secondo aspetto ha una maggiore carica promozionale e può produrre benefici effetti diffusivi nelle strutture industriali.

La costruzione e il potenziamento di linee e di scali, come pure l'aumento del numero dei rotabili, servono a fronteggia-

re un traffico già esistente ed anche ad influire su determinati assetti territoriali. L'insediamento di uno stabilimento di costruzione di materiale ferroviario o di una officina di grandi riparazioni consente una occupazione permanente e influisce anche sulla creazione e/o il potenziamento di medie e piccole attività industriali. Sono questi i termini essenziali del rapporto tra sviluppo delle ferrovie e sviluppo del meridione, o meglio del contributo che le ferrovie possono dare alla soluzione dei problemi del meridione. Ma questo contributo può rimanere allo stato potenziale, attenuarsi oppure distorcersi, se un complesso di vincoli, di norme e di procedure amministrative ritardano la capacità di spesa dell'Azienda e se quest'ultima non dispone di una reale autonomia gestionale. Perciò la riforma delle ferrovie dello Stato, che interessa ovviamente tutto il sistema dei trasporti e l'economia del paese, viene ad avere un particolare riflesso anche sulla questione meridionale.

Affidamento delle commesse di materiale rotabile.

L'azienda delle ferrovie dello Stato nelle assegnazioni delle commesse di materiale rotabile ha sempre osservato scrupolosamente le prescrizioni fissate dalle leggi vigenti in materia di riserva a favore delle ditte sedenti nei territori protetti.

In particolare, per quanto riguarda le commesse affidate in conto della legge n. 503 del 1978, l'importo delle forniture assegnate alle ditte beneficiarie della « riserva » è a tutt'oggi pari al 48 per cento contro il 45 per cento previsto con i fondi annuali di bilancio (capitolo 501), la percentuale di commesse affidate nell'anno 1980 a ditte del sud è pari al 42 per cento, contro la percentuale prevista che è del 30 per cento.

Dislocazione delle « unità speciali ».

L'articolo 15 del disegno di legge in discussione prevede che le unità suddette abbiano sede in località baricentriche nei riguardi delle opere da realizzare. Il motivo informatore di tale scelta si è ba-

sato sulla volontà di avvicinare, anche fisicamente, i centri decisionali con le strutture operative.

Lo stesso disegno di legge prevede che il 52 per cento circa degli investimenti destinati a nuove opere sia riservato alla rete dell'Italia meridionale ed insulare; ne consegue che per lo meno due di tali unità dovranno essere dislocate in tale zona.

Sulla relazione Roma-Reggio Calabria e viceversa viene utilizzata una vettura letti di tipo Y, che è effettivamente di vecchia costruzione.

Vetture dello stesso tipo sono per altro parimente utilizzate sistematicamente anche sulla relazione Roma-Milano, così come su altre relazioni fra Roma ed il nord.

L'impiego di tali vetture si rende indispensabile per fronteggiare le aumentate esigenze di traffico.

In tempi brevi è prevista comunque la loro sostituzione con vetture di tipo MU e T2 di nuova costruzione (n. 56) di prossima consegna da parte delle industrie costruttrici.

Ricordati i principali criteri di impostazione del presente programma integrativo e puntualizzati gli argomenti di maggior rilievo emersi nel corso della discussione generale (chiedo venia agli onorevoli colleghi se qualche loro osservazione non ha potuto essere analizzata nella presente replica; non mancherà per altro occasione di approfondire anche gli aspetti non potuti trattare a causa del serrato sforzo conclusivo che ci vede impegnati per l'approvazione di una legge di fondamentale importanza per il dicastero dei trasporti), prima di concludere desidero accennare alle correlazioni della programmazione ferroviaria con il piano generale dei trasporti ed i noti progetti finalizzati, sintesi operativa della Conferenza nazionale dei trasporti.

Il presente programma, per la sua fisionomia di piano di completamento delle opere e forniture già impostate e di anticipo prioritario dei più urgenti interventi, rappresenta la necessaria transizione fra un periodo, caratterizzato da scelte programmatiche incomplete, ed un futuro che

basa ormai il suo sviluppo su principi informativi definiti unitariamente in più significative occasioni, quale ad esempio la risoluzione di questa Commissione del giugno 1978 e la citata Conferenza nazionale dei trasporti dello stesso anno.

L'articolo 1 della legge in discussione impegna il Governo a presentare in Parlamento, entro il prossimo anno, un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definire nel ricordato contesto generale di politica dei trasporti e da elaborare d'intesa con le regioni.

Mi auguro che tutte le autorità, gli enti e le parti interessate, nella consapevolezza di pervenire tempestivamente alla definizione dello scenario politico-economico nel quale inquadrare l'intero settore dei trasporti, possano operare, ciascuno nella sua competenza, con la celerità dovuta.

Da parte del Ministero dei trasporti si procederà senza indugi e si cercherà di assumere il ruolo propulsivo che gli compete.

A tal fine mi impegno, supportato nella affermazione dalla piena disponibilità delle ferrovie dello Stato, a far sì che entro sei mesi dall'approvazione della presente legge l'azienda delle ferrovie dello Stato porti a compimento gli studi di pertinenza per rispettare le ricordate scadenze programmatiche stabilite dalla presente legge.

In merito alle preoccupazioni manifestate sulla capacità di attività programmatica delle ferrovie dello Stato, ricordo che l'articolo 15 è stato il frutto di un responsabile esame analitico volto a definire le occorrenze strettamente necessarie all'attuazione delle opere costituenti il programma integrativo.

Disponendo delle risorse in esso previste, l'azienda è in grado di attuare nei tempi stabiliti gli interventi finanziati.

Le risorse già utilizzate per redigere il programma integrativo continueranno ad essere impiegate nell'attività programmatica per definire il piano poliennale.

Si ritiene, almeno allo stato attuale, inopportuno che tale stesura venga affida-

ta ad organismi diversi che, forzatamente, non potrebbero servirsi appieno della esperienza naturale nella redazione del programma integrativo stesso.

Ritengo di annunciare fin d'ora che le linee fondamentali del piano poliennale saranno le stesse che hanno guidato la redazione del programma integrativo.

Nel solco fondamentale della già citata risoluzione unitaria approvata dalla X Commissione della Camera il 1° giugno 1978, ed avendo altrettanto presenti le conclusioni della prima Conferenza nazionale dei trasporti del 1978, verrà proseguita e completata l'opera di potenziamento iniziata col programma integrativo per i grandi assi longitudinali e trasversali del paese. L'Adriatica, la Pontremolese, la Orte-Falconara, i grandi assi meridionali e tutte le linee di valico e di collegamento con l'estero dovranno essere o raddoppiate o rettificare ed inoltre attrezzate con le tecnologie più sicure e moderne. La maggiore vastità e portata del piano poliennale (liberato in parte anche da alcune urgenti necessità di recupero di manutenzione che gravano sul programma integrativo) consentiranno inoltre un disegno di più ampia portata per il potenziamento della rete e per la piena valorizzazione di linee di cui solo oggi col programma integrativo si inizia il recupero.

È evidente che tutto questo lavoro andrà condotto collaborando assiduamente con le regioni, che sono le vere responsabili dell'assetto del territorio e che debbono quindi contribuire in modo determinante alle scelte sulle infrastrutture. È un metodo del resto già seguito positivamente col programma integrativo che proprio in tale scelta ha trovato il suo punto di maggior forza.

Nel campo del rinnovo e del potenziamento del parco rotabile il piano poliennale dovrà consentire il definitivo superamento dell'arretrato di rinnovamento (che permarrà anche dopo il programma integrativo) in modo che l'azienda delle ferrovie dello Stato possa disporre di rotabili moderne ed efficienti periodicamente rinnovati con età media allineata a quelle delle più importanti reti ferroviarie estere.

Questa è la parte tecnica e di impegno politico del Ministero e risponde ai quesiti che sono stati posti nel corso della discussione. Non ho risposto ai singoli interventi, ma ho cercato di raggrupparli; spero di essere stato sufficientemente chiaro e soprattutto di aver dato risposte puntuali: se vi fossero in esse delle lacune, nel prosieguo del dibattito cercheremo di colmarle.

Non vorrei concludere questa mia relazione senza aver toccato alcune questioni molto importanti. Com'è stato detto nel dibattito e come ho ribadito anch'io nel mio intervento che mi accingo a concludere, questo piano serve a colmare lacune ed a riordinare la materia, ma altre importanti scadenze ci attendono. Mi riferisco alla riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato: questa, infatti, non potrà essere efficiente se non disporrà di una sua autonomia gestionale, se non sarà all'altezza di un'azienda industriale moderna. Sarà anche necessario che all'interno dell'azienda si instauri un clima di grande pace — per ottenere questo scopo sarà necessario il concorso di tutti —, affinché a questo impegno grande che la nazione va a svolgere, attraverso la decisione autorevole del Parlamento, corrisponda una situazione di grande serenità operativa che è essenziale per l'efficienza.

Io che sono l'ultimo degli animatori per la rapida approvazione di questo provvedimento desidero qui ricordare, in conclusione, il grande sforzo che altri animatori assenti hanno dato a questo sforzo congiunto e di grande collaborazione; mi riferisco al direttore generale della direzione dell'Azienda, ai funzionari, ai sindacati, ai ferrovieri tutti ed anche ai commissari non presenti qui e che hanno fatto parte della VII legislatura, al presidente di allora, l'onorevole Libertini, e l'onorevole Marzotto Caotorta, attuale presidente, che hanno contribuito in maniera determinante a far sì che questa legge oggi possa essere approvata.

Di nuovo un grazie cordialissimo e di grande, particolare affetto al relatore, onorevole Federico, per l'impegno e la passione con la quale ha svolto il suo compito.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1980

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro per la sua ampia e circostanziata replica.

Per consentire agli onorevoli commissari di partecipare a concomitanti lavori in Assemblea, sospendo la seduta che riprenderà nel pomeriggio.

La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 19.

PRESIDENTE. Poiché sono pervenuti alla Presidenza molti emendamenti, propongo di rinviare la seduta per far esaminare nel frattempo tali emendamenti da un gruppo informale di lavoro.

BOCCHI. Onorevole presidente, il gruppo comunista si oppone a questa proposta, in quanto, per il provvedimento in oggetto, è già stato nominato a suo tempo un Comitato ristretto, vi sono stati gli interventi dei colleghi, le conclusioni del ministro e del relatore che ci permettono di confrontare gli eventuali emendamenti e di lavorare in sede legislativa. Sospendere la seduta significherebbe per noi, infatti, non avere la possibilità di portare a termine i nostri lavori, visti anche i lavori della Camera e gli impegni che necessariamente distoglierebbero i commissari.

POTÌ. Il gruppo socialista si dichiara favorevole alla proposta del presidente, al fine di consentire un rapido esame degli emendamenti e procedere quindi con urgenza fino ad arrivare all'approvazione del provvedimento.

BERNARDI GUIDO. Vorrei sapere qual è il programma dei lavori.

PRESIDENTE. Esaurita la discussione sulle linee generali, nonché le repliche del relatore e dell'onorevole ministro, noi dovremmo ora passare all'esame degli articoli. Poiché, però, all'articolo 1 sono stati presentati numerosi emendamenti, avevo proposto di sospendere brevemente — al massimo per un'ora — la seduta, al fine

di esaminarli in una sede più ristretta e meno formale. Su tale proposta hanno parlato un oratore a favore ed uno contro, per cui penso che dovremmo votarla. Pertanto, le prospettive che abbiamo di fronte sono o quella di proseguire ad oltranza, oppure, accogliendo la mia proposta, di sospendere la seduta, proseguendola magari nella giornata di domani, visto che sono previsti lavori dell'assemblea. Vorrei sapere se su questo problema sia necessario fare una votazione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Propongo di proseguire i nostri lavori: nel momento in cui dovessero presentarsi delle difficoltà, le risolveremo seduta stante.

PRESIDENTE. Onorevole Potì, lei insiste nella sua proposta?

POTÌ. No, mi rimetto alla Commissione.

FEDERICO, *Relatore*. Mi scuso innanzitutto di essere arrivato con un certo ritardo e di non aver quindi capito forse perfettamente il senso delle proposte che sono state avanzate. Ritengo, comunque, che ci sia la possibilità di trovare l'accordo su tutti i punti, non ci sono motivi di divergenza e, quindi, se cominciamo a discutere ora gli emendamenti che sono stati presentati, allunghiamo la discussione. Mi rimetto, comunque, alle decisioni della Commissione.

BOCCHI. Capisco il « grido di dolore » che viene dal relatore. Personalmente ritengo che in questa fase dell'iter del provvedimento non possa essere costituito formalmente un Comitato ristretto, per cui potremmo trovarci d'accordo su una breve sospensione che ci consenta di metterci attorno ad un tavolino per tentare di risolvere le diverse questioni, senza prevedere così alcuna forma di rinvio.

PRESIDENTE. Il senso della mia proposta non era quello di prevedere un rinvio.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1980

BOCCHI. Bene, signor Presidente, ma, veda, ci si trova sempre nella necessità di convincere sé stessi, oltre che i propri colleghi di gruppo.

Vorrei poi che lei mi chiarisse quale dovrebbe essere l'ordine dei nostri lavori: vogliamo eliminare la discussione generale sull'articolo 1? Per quel che mi riguarda, posso anche essere d'accordo.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchi, la ringrazio per il suo intervento senz'altro utile a chiarire le idee di tutti. Desidero, però, precisare che non mi pare sia prassi riaprire la discussione generale su ogni singolo articolo; nel caso in cui su di essi non vi siano problemi, in genere si passa direttamente alla votazione. Siccome sono pervenuti alla presidenza diversi emendamenti ed è stato possibile fare fotocopia soltanto di quelli a firma Baghino-Parlato, ritengo opportuno, dopo averne dato lettura, sospendere la seduta al fine di acquisire le fotocopie di tutti, in modo tale che i colleghi ne prendano visione.

Credo che un tale modo di procedere possa semplificare notevolmente i nostri lavori anche perché, da un'occhiata che ho dato agli emendamenti medesimi, ho potuto verificare che molti di essi potrebbero essere fusi tra loro. Inoltre, non si tratta di emendamenti, per così dire « sconvolgenti » del testo, ma di correzioni a fini di chiarimento: ad esempio, faccio notare ai colleghi che al primo comma dell'articolo 1 si parla di accordo con « i progetti finalizzati » che giuridicamente non sono identificabili, per cui si rende necessaria una migliore specificazione del tema tramite un emendamento. Non dimentichiamo, infatti, che, pur avendo il Comitato ristretto lavorato a lungo e con estremo scrupolo, si tratta di un provvedimento particolarmente complesso che va accuratamente rivisto in sede legislativa.

LAMORTE. Signor Presidente, dovremo cercare di avere a disposizione almeno tutti gli emendamenti all'articolo 1: infatti, se non ne prendiamo visione preventivamente, non sappiamo di cosa discutere.

BERNARDI GUIDO. Ho un emendamento da consegnare alla Presidenza, preannunciato nel corso del mio intervento di ieri e relativo alla capacità programatoria della direzione generale del Ministero.

LUCCHESI. Avevo chiesto prima la parola ma mi è stata negata perché sul punto potevano parlare un oratore contro ed uno a favore.

PRESIDENTE. Sull'ordine dei lavori la discussione era già conclusa. Su altro argomento lei ha diritto di prendere la parola quando vuole.

LUCCHESI. Ho visto che la discussione è andata avanti in modo frammentario ed informale ed anche per questo ritengo che alcune cose vadano dette, pure a prescindere dalla necessità di sottolineare che la Commissione continua a lavorare in maniera pessima, accavallando impegni e con un calendario di lavori che non si riesce più a capire quale sia.

Al di là di questa valutazione, un'altra debbo introdurre di carattere generale, che credo sia condivisa da tutti i rappresentanti dei gruppi: noi abbiamo di fronte un testo elaborato dal Comitato ristretto sul quale dobbiamo confrontarci ed è stato sottolineato da molti colleghi che tale testo, in sede legislativa, avrebbe dovuto rappresentare una base di lavoro da elaborare e modificare come la Commissione avesse ritenuto opportuno fare. Tale opportunità, a meno che io non abbia capito male, mi pare sia stata acclarata dalla richissima discussione svoltasi nella quale sono intervenuti, esprimendo i propri punti di vista spesso anche divergenti, i rappresentanti di tutti i gruppi; e proprio alla luce di questa discussione, ritengo che debba essere presa in considerazione la possibilità di apportare alcune modifiche, anche sostanziali, al testo base elaborato dal Comitato ristretto.

Per tutte queste ragioni, mi pareva che la proposta del Presidente di nominare un gruppo informale di lavoro che tentasse di mettere insieme, almeno per quel che

riguarda per il momento l'articolo 1, tutte queste indicazioni e proposte di arricchimento del testo base, fosse una proposta da accogliere perché saggia.

PRESIDENTE. Per quel che riguarda la convocazione della riunione di oggi, desidero dire che essa è stata assolutamente regolare: era stata, infatti, convocata per le 17,30, ma nel pomeriggio sono state sconvocate tutte le Commissioni per concomitanza di votazioni in aula. terminate queste ultime, alle 18,30, non si poteva altro che considerare convocata la Commissione con un lasso di tempo di mezz'ora tra la fine delle votazioni stesse e l'inizio materiale della nostra riunione.

Resta, dunque, aperto il problema di procedere ad una breve sospensione della nostra seduta al fine di prendere visione degli emendamenti presentati; poiché ancora non abbiamo avuto copia degli stessi, certo non per mancanza di solerzia degli uffici, ma proprio perché sono stati consegnati da pochissimo tempo alla Presidenza, propongo una breve sospensione, per l'appunto, in attesa degli emendamenti.

PANI. Ritengo di poter affermare che siamo tutti d'accordo ad esaminare, in un gruppo informale di lavoro, tutti gli emendamenti che sono stati presentati e di concordare, quindi, un testo dell'articolo 1 che recepisca le varie indicazioni.

BERNARDI GUIDO. Mi pare che la nostra Commissione sia sufficientemente amalgamata, dopo un anno e mezzo circa che lavoriamo insieme, per capire che non si vuole giocare a rimpiattino. Quando io ieri ho posto alla meditazione dei colleghi una revisione dell'articolo 1 per porre il Governo in condizioni — lo dico a titolo di esempio — di fare un programma poliennale serio, entro i termini che noi gli assegnamo, non intendevo certamente giocare di « manfrina » per allungare i tempi di attuazione della legge.

Ora, credo che si sia creata o forse ricreata l'idea di gruppi politici che voglio-

no mandare per le lunghe il piano e di altri che, invece, lo vogliono approvare. Poiché l'esperienza ci dice che anche l'approvazione più rapida, se poi non porta ad una buona legge, diventa un'inutile vanteria dei gruppi politici che l'appoggiano perché poi non viene attuata ed anche in materia ferroviaria lo stesso relatore ci richiamava precedenti piani poliennali e poiché non è nemmeno lecito, oltre una certa misura, giocare ad inchiodare l'altro gruppo alle responsabilità di un allungamento, di un insabbiamento, pregherei i colleghi di tutti i gruppi politici prima di tutto di non voler considerare sotto questo angolo visuale le richieste di emendamenti o di sospensioni che possono essere presentate. Vorrei smitizzare questo modo di lavorare « a scoppi », per cui, se non si produce in quel momento, sembra che la fiammata si estingua e che i gruppi politici non siano interessati ad un programma.

Vorrei ricordare a me stesso che sono più di 12.000 miliardi che dobbiamo spendere e, se alcuni colleghi che non hanno preso parte all'elaborazione del piano in sede di Comitato ristretto, nel momento in cui ne vengono a conoscenza, hanno delle perplessità che vogliono approfondire, questo non significa che si voglia mandare per le lunghe il piano di cui tutti avvertiamo l'urgenza e la necessità. Non è il giorno in più o il giorno in meno che può pregiudicare un piano o che può inchiodare il Parlamento a precise responsabilità.

Vorrei veramente sdrammatizzare la atmosfera che si sta creando: abbiamo lavorato bene, il Comitato ristretto ha lavorato in perfetta sintonia, abbiamo superato scogli difficili, adesso ci troviamo in sede di Commissione plenaria, ben vengano anche le obiezioni se servono per farci fare un piano migliore! Qui sembra che, se si chiede una pausa di ripensamento, si sia responsabili dell'arretramento delle ferrovie! Non credo che questo sia il miglior modo per lavorare.

Pregherei, pertanto, i colleghi di respirare e di dare respiro a tutti, fermo restando l'impegno di approvare, nel più

breve tempo possibile questo piano poliennale, perché nessuno di noi vuole assumersi responsabilità tanto gravi.

LIOTTI. Vorrei sottolineare, non per contestare i metodi o le procedure seguite, le quali sono perfettamente legittime, né per porre in discussione le intenzioni e le volontà espresse dai vari colleghi, ultimo il collega Bernardi Guido, che non v'è dubbio che tra alcune affermazioni, alcune intenzioni espresse nel corso di questa discussione ed il modo in cui pervenire alla stretta finale esiste oggettivamente o rischia di esistere un divario. Tale divario, ovviamente, non può essere colmato né con gli appelli, né con i richiami alle buone intenzioni, ma solo se esistono comportamenti conseguenti alle intenzioni affermate.

A me pare — pur senza unirmi al coro degli inviti — che questo sia un problema che va colto con estremo senso di responsabilità da ciascun collega e da ogni gruppo, perché gli esiti, al di là delle intenzioni, potrebbero non essere quali tutti avevamo in animo ed ovviamente, in questo caso, ciascun collega ed ogni gruppo dovranno assumersi le proprie responsabilità.

MELEGA. Prendo la parola per sottoporre alla Presidenza della Commissione ed ai colleghi l'opportunità, soprattutto per venire incontro a coloro che, come me, fanno parte di piccoli gruppi politici e sono quindi impegnati in diverse Commissioni nonché in aula, di stabilire dei precisi orari di lavoro per la giornata odierna ed anche per domani. Credo che ciò possa rappresentare un minimo di programmazione della nostra attività che ritengo interessi, oltre me, tutti gli altri colleghi; programmazione che non può, per altro essere disattesa, se non per necessità relative ai lavori d'Assemblea.

Pertanto, chiedo che la Commissione fissi sin d'ora un orario di lavoro sia per questa sera; sia per domani in modo tale che ciascuno di noi disponga degli elementi sufficienti alla fissazione dei propri impegni.

BAGHINO. Desidero dire che non ho nulla in contrario ad accedere alla proposta formulata dal collega che mi ha preceduto, così come non ho nulla in contrario ad accettare la proposta di costituzione di una specie di « Comitato dei nove »; infatti, ritengo utile che ciascuno di noi abbia la possibilità di prendere visione dei vari emendamenti presentati dai commissari.

Desidero però dire che, per quel che riguarda il calendario dei lavori di domani, è necessario attendere la decisione della Conferenza dei capigruppo in quanto la nostra attività è certamente legata a quella dell'aula.

BENCO GRUBER. Ho l'impressione che si sia perduto tanto tempo nel prendere una decisione che avrebbe, invece, potuto essere utilizzato nella lettura degli emendamenti ed anche per la loro votazione, soprattutto di quelli che non richiedono una discussione, rappresentando delle piccole variazioni e che non abbisognano della valutazione di un gruppo, sia pure informale, di lavoro.

Leggiamo, quindi, gli emendamenti e votiamoli; nel caso in cui si dovesse aprire su qualcuno di essi una discussione, lo si accantonerà; così procedendo, riusciremo ad andare un po' avanti, cosa che, a forza di discussioni, non siamo riusciti a fare per un'intera settimana.

FIORI GIOVANNINO. Per facilitare la soluzione di questa difficile situazione vorrei sottolineare che non è possibile passare subito all'esame degli emendamenti in quanto quelli che io ho avuto modo di vedere investono problemi di fondo che dobbiamo risolvere prima di andare avanti; ed in particolare se si debbano indicare le opere da porre in essere, cioè gli aspetti operativi del piano, oppure se si debba lasciare piena discrezionalità all'amministrazione nello stabilire di anno in anno i programmi operativi in base al disposto dell'articolo 1 del disegno di legge.

A me pare che su questo punto non siano emerse dalla discussione generale opinioni pacifiche: infatti, alcuni colleghi

si sono espressi in un senso ed altri in senso del tutto opposto. Per cui non ritengo, se non si scioglie questo nodo, che sia possibile discutere degli articoli e degli emendamenti e tanto meno porli in votazione.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero, innanzi tutto precisare che, finché la discussione si è svolta sull'ordine dei lavori, essendo il Governo disponibile in qualsiasi momento la Commissione decidesse di convocarsi, sia nella giornata di oggi, sia in quella di domani, al fine di giungere alla conclusione dell'iter del provvedimento nel corso di quest'ultima, non avevo intenzione di intervenire al dibattito. Ma, essendo stata sollevata una questione che ripropone un punto fondamentale di merito del provvedimento, già affrontato in sede di Comitato ristretto ed ancora prima in sede referente, e successivamente nel corso della discussione generale in sede legislativa, desidero ricordare, prima di tutto a me stesso, che la Commissione si trova di fronte ad un provvedimento di iniziativa governativa. Ciò evidentemente significa che il Governo ha compiuto una scelta che oggi si impegna a sostenere e che non pone il problema richiamato dal collega Fiori: perché, se così fosse, molte sarebbero, a questo proposito le preoccupazioni del Governo. Infatti, più volte abbiamo dichiarato come, secondo il Governo, si debba e si possa conciliare la nomenclatura e l'aspetto formale del disegno di legge con la necessità di rimanere aderenti alle scelte compiute relativamente alla spesa. Scelte indicate non soltanto nella risoluzione votata dal Parlamento all'unanimità nel corso della passata legislatura in ordine a questi argomenti, alla quale il Governo ha il dovere di rimanere fedele, ma che sono anche definite, com'è noto a tutti i colleghi, in un documento ufficiale del contenuto del quale il Governo intende farsi carico.

Se non si tiene conto di questi fatti, si pone in discussione — prego il collega Fiori di valutare questo aspetto del problema — la volontà del Governo che in-

tende in tutti i modi conciliare il modo attraverso cui si addivene alla stesura formale di una legge che, necessariamente, non può contemplare tutti gli articoli di spesa, e l'intendimento di restare fedele a quei principi ed a quelle indicazioni che ho poc'anzi ricordato.

PRESIDENTE. Desidero innanzitutto precisare, rispondendo alla collega Benco Gruber che chiedeva perché non si cominciasse a votare gli emendamenti, che non posso porre in votazione emendamenti che non sono conosciuti dalla Commissione in quanto presentati all'inizio della seduta.

Si tratta, quindi, di addivenire alla proposta del collega Pani il quale chiedeva che si sospendesse brevemente la seduta al fine di prendere visione degli emendamenti in questione. Invito, pertanto i presentatori degli emendamenti ed il relatore a discutere tra loro informalmente durante l'intervallo, in modo da ordinarli tecnicamente con l'aiuto degli uffici senza entrare nel merito dell'articolo 1 — ed in questo senso voglio assicurare il rappresentante del Governo —. E questo non è un modo chiaro di lavorare. Possiamo invece sederci attorno ad un tavolo con i presentatori dei vari emendamenti per trovare punti di accordo. Propongo, pertanto, di sospendere la seduta fino alle ore 21.

BERNARDI GUIDO. Vorrei innanzitutto premettere che i vari emendamenti che verranno proposti non debbono essere in contrasto tra loro, ma debbono muoversi su una linea strategica comune. Anziché riconvocarci alle ore 21, con il rischio di rimanere tutta la notte a lavorare senza risultati concreti, propongo di rinviare i lavori della nostra Commissione a domani mattina alle ore 9, dedicando, invece, la seduta di questa sera ad un esame preliminare degli emendamenti in un gruppo informale di lavoro.

BAGHINO. A mio avviso, per poter decidere in merito ad un'eventuale seduta di domani, è necessario attendere le decisioni della Conferenza dei capigruppo relativa-

mente ai lavori d'Aula dai quali noi dipendiamo.

PRESIDENTE. Avevo dato comunicazione, essendomi preoccupato di avere informazioni direttamente dalla Presidenza, del fatto che domani mattina si terrà seduta.

Sospendo, quindi, la seduta fino alle ore 21.

La seduta, sospesa alle 19,40, è ripresa alle 21,15.

PRESIDENTE. Preso atto dell'impossibilità di esaminare compiutamente tutte le proposte di emendamento che sono pervenute, i rappresentanti dei gruppi hanno

chiesto di rinviare la seduta in sede legislativa a domani mattina alle ore 9,30, dedicando le prossime ore alla ricerca, in sede di gruppo informale di lavoro, di un accordo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 21,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO