

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

114.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MARZO 1983

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato (<i>Approvato dal Senato</i>) (3867)	1439
PRESIDENTE	1439, 1443
BENCO GRUBER AURELIA	1443
BOCCHI FAUSTO	1441
FEDERICO CAMILLO	1442
FORTE SALVATORE	1442
GRADI GIULIANO	1442
LAMORTE PASQUALE, <i>Relatore</i>	1439

Discussione del disegno di legge: Piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato (Approvato dal Senato) (3867).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato », già approvato dal Senato nella seduta del 12 gennaio 1983.

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

PASQUALE LAMORTE, *Relatore*. Prima di iniziare la relazione sul provvedimento in esame vorrei premettere che tale relazione verrà svolta sulla base della scarissima documentazione in mio possesso,

La seduta comincia alle 10.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

il che, ovviamente, non mi consentirà di essere sufficientemente particolareggiato nell'illustrare il provvedimento stesso. Pertanto, io stesso, ma — credo — tutti gli altri commissari avremo bisogno di qualche elemento in più per poter compiere in seguito un esame più approfondito delle norme in discussione.

Per tale motivo mi limito, quindi, a dire che il disegno di legge n. 3867 è stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento; esso si prefigge, attraverso un piano decennale distinto in due fasi — la prima che comprende il primo triennio e la seconda i rimanenti sette anni —, di conseguire l'obiettivo di eliminare, in dieci anni, almeno 4.000 passaggi a livello. Naturalmente alla base del provvedimento sta la necessità di eliminare la strozzatura rappresentata dai passaggi a livello sull'intera rete ferroviaria per ovvi motivi di efficienza del traffico, ma soprattutto per garantire maggiore sicurezza al traffico stesso. Tale motivazione mi sembra quanto mai opportuna: basti pensare che, nel quinquennio 1972-1976, il 69 per cento degli incidenti mortali che sono stati registrati sulle linee ferroviarie è certamente imputabile all'esistenza dei passaggi a livello.

Qual è la situazione attuale? Sull'intera rete ferroviaria nazionale esistono circa 12.500 passaggi a livello, uno ogni 3 chilometri, dai dati in mio possesso. Basta questa cifra per rendersi conto che ci troviamo di fronte ad una palese contraddizione: da un lato abbiamo in corso di attuazione il piano integrativo per il potenziamento e l'ammodernamento della rete, dall'altro l'esistenza di numerosi passaggi a livello non può non inceppare la fluidità della circolazione.

Senza soffermarmi sui singoli articoli, desidero, invece, porre alcune questioni. Innanzitutto, il Parlamento ha recentemente definito, con la legge n. 17 del 1981, il piano integrativo delle ferrovie dello Stato; tale piano comprendeva una normativa riguardante, appunto, l'eliminazione di un certo numero di passaggi a livello, per la precisione 1.000 in cinque anni. Contemporaneamente, però, viene

sottoposto all'esame del Parlamento questo piano decennale. La domanda che io mi pongo e che pongo al rappresentante del Governo è, allora, questa: perché procedere con un provvedimento separato quando già il piano integrativo comprendeva misure di questo tipo ed esso, per di più, può certamente contare su disponibilità finanziarie maggiori? Ciò è tanto più vero se si tiene conto del fatto che l'obiettivo principale dovrebbe comunque essere quello di eliminare alcuni passaggi a livello con procedure le più snelle possibili e nei tempi più rapidi; pertanto, è immaginabile che tale obiettivo possa essere prima e meglio raggiunto facendo capo alla citata legge n. 17 che non ad un provvedimento il cui *iter* non è ancora concluso.

Nel disegno di legge in esame, per la verità, si fa vagamente riferimento ad un piano decennale attuato in base ad alcune priorità, ma queste non vengono esplicitate in nessuno degli articoli, cosa che, invece, sarebbe stata opportuna per permettere al Parlamento di valutare in base ad elementi meno approssimativi e più dettagliati. I dati a mia disposizione dicono solo qual è la situazione attuale, quale il numero dei passaggi a livello con una distinzione tra quelli chiusi ad orario dai guardiani e quelli dotati di strumenti meccanici per la chiusura in occasione del passaggio dei treni. Però, qual è la situazione regione per regione, quali le condizioni in cui si trovano le diverse linee ferroviarie, sia che si tratti di quelle a grande traffico nazionale, sia che si tratti di quelle interessate solo da traffico locale? Tutta questa serie di dati non sono ancora in possesso del relatore, per cui, in mancanza di tali elementi, mi risulta difficile esprimere un parere che consenta anche ai colleghi di entrare nel merito del provvedimento e valutarlo in modo articolato.

Dopo aver precisato che il disegno di legge in discussione stanziava 1.700 miliardi per l'eliminazione di circa 4.000 passaggi a livello in dieci anni, non posso far altro che pregare il rappresentante del Governo di volerci fornire maggiori e più

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1983

dettagliati elementi che ci consentano di esprimere un parere motivato e non un semplice auspicio — che pure formuliamo — perché venga razionalizzata la rete ferroviaria nazionale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Debbo dire che non è facile o, per lo meno, non è possibile esaurire una discussione ed esprimere un giudizio sul disegno di legge in esame dopo la relazione densa di dubbi, di incertezze e di richieste — per altro tutti plausibili — dell'onorevole Lamorte. Anche noi comunisti abbiamo molte perplessità e sentiamo l'esigenza che il provvedimento in discussione non sia un modo per mettersi a posto la coscienza, ma sia, invece, adeguatamente rapportato al piano più generale che è contenuto nella legge n. 17 del 1981.

Ciò, tuttavia, non significa che noi comunisti riteniamo che non si debba procedere alla approvazione del provvedimento in esame: al punto in cui siamo, sarebbe inopportuno ritornare su decisioni già assunte che, comunque, permetteranno di avviare a soluzione concreta i problemi legati all'eccessivo numero di passaggi a livello della nostra rete ferroviaria. Il relatore ha precisato che i dati statistici da lui citati sono stati forniti esclusivamente dai servizi di documentazione della Camera: ci sembra, pertanto, che essi debbano essere opportunamente integrati da altri dati forniti dal Ministero; questi dovrebbero essenzialmente evidenziare se il piano in esame produrrà, attraverso la soppressione di un ingente numero di passaggi a livello, l'effetto di garantire una maggiore efficienza della rete ferroviaria, nonché maggiore sicurezza per gli utenti del servizio.

A tale proposito, credo che sarebbe interessante disporre, ad esempio, di dati comparativi relativi agli incidenti che sono stati causati direttamente o indirettamente dalla presenza dei passaggi a livello, nonché di dati che evidenzino quanto la rete ferroviaria nazionale sia penaliz-

zata dalla presenza degli stessi. Ecco il motivo per il quale anche noi riteniamo che le informazioni debbano riguardare la distribuzione territoriale dei passaggi a livello, ma, ancor più, le linee sulle quali essi sono dislocati. Pertanto, oltre al provvedimento di semplice finanziamento che stiamo esaminando e che, a nostro avviso, può essere anche approvato sollecitamente, sarebbe anche necessaria, da parte del Ministero, la presentazione di un testo contenente un programma che faccia comprendere in base a quale filosofia e a quali motivazioni viene disposta, nell'arco di dieci anni, la soppressione di tanti passaggi a livello.

Non ci sembra il caso di soffermarci ora su aspetti particolari, ma è ovvio che nel prosieguo avremo la necessità di conoscere anche con quali mezzi di bilancio l'azienda intenda affrontare il problema. Dico questo perché non più tardi di lunedì scorso ho partecipato ad un incontro promosso dal comune di Fidenza e dalla provincia di Parma cui erano invitati rappresentanti del Governo, in particolare il ministro delle regioni che non è venuto, parlamentari, esponenti degli enti locali nonché l'ANAS, come al solito assente. In quell'incontro si discuteva della soppressione di quattro passaggi a livello in un chilometro e mezzo di percorso ferroviario sulla linea, non certo secondaria, che collega Milano con Bologna. Si proponeva, in sostanza, di realizzare una variante all'attraversamento della città, tuttavia non si è potuto arrivare ad alcuna conclusione proprio a causa dell'assenza dell'ANAS, che avrebbe dovuto assumere impegni per circa un miliardo. Ecco perché non ci sembra sufficiente quanto viene previsto nel testo in esame e cioè che l'ANAS approvi i manufatti; bisogna, invece, trovare un collegamento con il bilancio dell'ANAS e con la destinazione che questa fa delle proprie risorse, poiché, se il passaggio a livello penalizza la rete ferroviaria, ancor più ciò accade con quella stradale. È necessario, insomma, definire con più chiarezza il ruolo che le regioni dovranno svolgere in materia.

In conclusione, bisogna che il Parlamento disponga di un rapporto documentato sugli interventi del piano integrativo per i passaggi a livello e su quanto viene stanziato nel bilancio ordinario dell'azienda per la soppressione di alcuni di essi; i dati dovranno riguardare il rapporto di partecipazione anche finanziaria tra ANAS, regioni ed enti locali in relazione ai tempi nei quali l'opera deve essere attuata. Infatti, se essa si svolgerà nell'arco di dieci anni, ho l'impressione che sarà necessario prevedere una forma di indicizzazione dei mezzi finanziari, altrimenti i passaggi a livello soppressi sarebbero in numero insufficiente e non comporterebbero alcun beneficio sostanziale alla viabilità ed alla velocità commerciale delle linee ferroviarie nazionali. Il problema, insomma, va affrontato con molto coraggio ed in modo radicale, altrimenti non avrebbe senso varare un provvedimento *ad hoc* e tanto varrebbe lasciare la gestione di tali opere al normale bilancio dell'azienda e a quanto previsto dalla citata legge n. 17.

CAMILLO FEDERICO. Convengo sull'opportunità di acquisire maggiori elementi di conoscenza sulla natura degli interventi che vengono ipotizzati nel provvedimento in esame, per poi decidere successivamente. Non credo che sia il caso di allegare alla legge, così come avvenuto per il piano integrativo, un piano dettagliato, ma è certamente importante definire con precisione il programma delle soppressioni.

Vorrei aggiungere alle considerazioni del relatore ed a quelle del collega Bocchi una riflessione che riguarda la connessione del provvedimento in esame con le misure disposte in base alla legge n. 17: è necessario, cioè, a mio avviso, verificare quali di questi interventi sia opportuno attuare con il disegno di legge in esame, quali quelli che debbano essere lasciati alla normale gestione di bilancio e quali, invece, quelli che ricadono sotto la sfera di intervento del piano integrativo in corso di attuazione. A tale proposito, vorrei porre il problema specifico

riguardante le modalità di affidamento dei lavori; ritengo che l'audizione del ministro dei trasporti, prevista al termine della sede legislativa, servirà anche per chiarire il modo in cui si stanno svolgendo le pratiche per l'affidamento dei lavori. Infatti, da notizie che ci sono state fornite, abbiamo ricavato l'impressione che tali pratiche si stiano svolgendo nel senso di limitare la possibilità della libera concorrenza e di agevolare le imprese maggiori a danno delle minori, il che, se da un lato costituisce un elemento di garanzia, dall'altro preoccupa per i motivi che ho esposto.

SALVATORE FORTE. Concordo con le osservazioni ed i rilievi svolti dal relatore e vorrei soltanto aggiungere alcune considerazioni a quelle del collega Bocchi. Ritengo che la proposta contenuta nel disegno di legge abbia necessariamente bisogno di essere rivista, poiché essa deriva da uno studio, ormai superato, predisposto nel 1978 dal servizio lavori e costruzioni dell'azienda ferroviaria, studio che comunque sarebbe utile acquisire e la cui obsolescenza deriva anche dall'organizzazione che l'azienda si è data con le unità speciali, istituite in base alla legge n. 17, che stanno già provvedendo su alcune linee all'eliminazione dei passaggi a livello. Su tale aspetto occorre, dunque, far chiarezza, altrimenti si corre il rischio di creare doppioni o di produrre grossa confusione.

Nel disegno di legge in esame vi sono poi enormi carenze in ordine all'indicazione delle priorità, tenuto conto delle diverse esigenze prospettantisi per alcune linee, specie per quelle che attraversano le città o per particolari zone di determinati compartimenti.

GIULIANO GRADI. Vorrei fare un'osservazione a mio giudizio interessante relativa all'ipotesi di correlazione tra questo disegno di legge al piano integrativo e al piano poliennale. Infatti questo provvedimento si limita all'esecutività del piano per il breve periodo di tre anni, lasciando in sospenso tutto quanto riguarda i 12 mi-

la passaggi a livello nell'arco di dieci anni, periodo nel quale dovrà essere rivista tutta la rete ferroviaria, in maniera da renderla più adeguata alle nuove esigenze.

Da una parte questo provvedimento si giustifica con l'esigenza di operatività immediata dell'azienda con il piano integrativo, ma non si giustifica a sufficienza per quanto riguarda l'ipotesi che dobbiamo fare per lo sviluppo dell'intera rete sul territorio nazionale. Dilatare ulteriormente i tempi si traduce in un perpetuarsi dei ritardi nell'ammodernamento generale del sistema ferroviario del nostro paese.

PRESIDENTE. Informo l'onorevole Gradi che ho inviato al ministro dei trasporti una lettera di sollecito per la presentazione al Parlamento appunto del nuovo piano poliennale.

AURELIA BENCO GRUBER. Sono favorevole a questo provvedimento affinché si

anticipino i tempi e si risolva la questione dei passaggi a livello attualmente piuttosto grave e che doveva essere e poteva essere affrontata molti anni fa. È un problema che non va rinviato ulteriormente; avremo poi successivamente, trascorso il triennio, l'opportunità di rivedere quanto è stato fatto e comunque, per poco che si sia fatto, avremo fatto certamente qualche passo in avanti su una materia che non può attendere ancora.

PRESIDENTE. A causa di concomitanti lavori in Assemblea, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO