XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

RESOCONTO STENOGRAFICO

118.

SEDUTA DI LUNEDÌ 18 GENNAIO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALFREDO BIONDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge di conversione:		MANFREDI MANFREDO (gruppo DC) . . .	8772
(Annunzio della presentazione)	8734	MATTEOLI ALTERO (gruppo MSI-destra	
(Assegnazione a Commissione in sede		nazionale)	8742
referente ai sensi dell'articolo 96-bis		MENSURATI ELIO (gruppo DC)	8753
del regolamento)	8734	PIERONI MAURIZIO (gruppo dei verdi) . .	8734
Missioni:	8733	PRATESI FULCO (gruppo dei verdi)	8767
Mozioni concernenti il progetto per l'alta		TURRONI SAURO (gruppo dei verdi) . . .	8762
velocità ferroviaria (Discussione):		VITO ELIO (gruppo federalista europeo)	8746
PRESIDENTE . . . 8734, 8737, 8742, 8746, 8750,		Sul processo verbale:	
8753, 8755, 8759, 8762, 8766, 8767, 8769,		PRESIDENTE	8733
8772, 8773		MATTEOLI ALTERO (gruppo MSI-destra	
BOGHETTA UGO (gruppo rifondazione co-		nazionale)	8733
munista)	8737	Su un lutto del deputato Rivera:	
CASTELLI ROBERTO (gruppo lega nord) .	8755	PRESIDENTE	8734
CHIAVENTI MASSIMO (gruppo PDS)	8750	Ordine del giorno della seduta di doma-	
D'AMATO CARLO (gruppo PSI)	8766	ni	8773
FARAGUTI LUCIANO (gruppo DC)	8769		
MACCHERONI GIACOMO (gruppo PSI) . . .	8759		

118.

N.B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

La seduta comincia alle 16,5.

ELISABETTA BERTOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 gennaio 1993.

Sul processo verbale.

ALTERO MATTEOLI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, non vi è dubbio che il Parlamento sia legittimato a decidere come meglio ritenga. Faccio solo osservare che la protesta del gruppo del Movimento sociale italiano era e resta politica, perché quando il Parlamento decide in contrasto con le indicazioni che gli elettori hanno inteso dare anche con il voto del 5 aprile, evidentemente è il Parlamento che, da un punto di vista politico, disattende la volontà del corpo elettorale. Ripeto, si è trattato di una protesta politica perché in quella fase abbiamo ritenuto che il Parlamento non seguisse le indicazioni che l'opinione pubblica e gli elettori avevano inteso dare.

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, le proteste politiche e le forme nelle quali si estrinsecano in quest'aula, che non devono

certo essere asettiche rispetto ai valori ed ai sentimenti che ognuno può provare, hanno un loro significato.

Tuttavia, il rispetto del regolamento è un compito affidato alla Presidenza; e qualunque manifestazione di dissenso, anche se riveste un certo significato per chi la ponga in essere, non può mai determinare, qualora vengano violate norme regolamentari, acquiescenza da parte della Presidenza. Altrimenti vi sarebbe una trasposizione di quella che è una legittima posizione politica esterna all'Assemblea all'interno delle modalità con le quali si esplica l'azione politica in questa sede.

Dunque la Presidenza, nella circostanza da lei richiamata, ha dovuto adottare provvedimenti sulla base di valutazioni non certo politiche ma regolamentari.

Se non vi sono altre obiezioni il processo verbale si intende approvato.

(È approvato)

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento i deputati d'Aquino, Gottardo e Riggio sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono tre come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 16 gennaio 1993, hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 15 gennaio 1993, n. 5, recante disposizioni urgenti per il personale di enti pubblici trasformati in società per azioni, comandato presso amministrazioni pubbliche» (2128).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è stato deferito in pari data, in sede referente alla XI Commissione permanente (Lavoro) con il parere della I, della II e della V Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 21 gennaio 1993.

Su un lutto del deputato Rivera.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Rivera è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza della Camera ha già fatto pervenire le espressioni del più profondo cordoglio, che desidero ora rinnovare all'amico Rivera a titolo personale ed a nome dell'intera Assemblea, convinto di interpretare il pensiero di tutti.

Ulteriori comunicazione all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Discussione di mozioni concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni Pieroni ed altri n. 1-00100, Lucio Magri ed altri n. 1-00114, Matteoli ed altri n. 1-00117, Elio Vito ed altri n. 1-00119, Giordano Angelini ed altri n. 1-00121, Lucchesi ed altri n. 1-00122 e Castelli ed altri n. 1-00123 (*vedi l'allegato A*), concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria.

Avverto che le mozioni all'ordine del giorno, vertendo tutte sullo stesso argomento, saranno discusse congiuntamente.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Pieroni, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00100. Ne ha facoltà.

MAURIZIO PIERONI. Signor Presidente, l'illustrazione della mozione del gruppo dei verdi sarà estremamente breve, mentre utilizzerò un po' di tempo in più per verificare o promuovere comunque, fin d'ora, una convergenza con tutte le altre forze politiche che si sono interessate in maniera costruttiva (e non distruttiva) di questo problema.

La mozione presentata dal gruppo dei verdi risale a due mesi fa e quindi per larga parte (nelle premesse) non è più attualissima. Tuttavia il gruppo ha ritenuto di non ritirarla per presentarne un'altra al fine di favorire un punto di caduta unitario e la stesura di una risoluzione finale di questo dibattito, nella quale convergano tutti i gruppi parlamentari che — lo ripeto — sul problema abbiano assunto un atteggiamento costruttivo e non distruttivo.

L'oggetto della nostra discussione riguarda tre questioni fondamentali: la questione istituzionale, la questione morale (più volte accennata) e la questione di merito.

Per quanto riguarda la prima, si è venuto a determinare attorno a questa vicenda un grave conflitto tra Parlamento e Governo; conflitto che ha avuto un punto di caduta negativo per lo stesso esecutivo. Dal nostro punto di vista, come gruppo dei verdi, oseremmo dire che il comportamento seguito dal ministro Tesini nell'attuale circostanza è

stato quello di un apprendista stregone, nel senso che egli ha messo in moto un meccanismo che gli si è poi rivoltato contro e che egli non è stato più in grado di controllare.

È sufficiente scorrere *Il Sole 24 Ore* di oggi: vi è una pagina intera utilizzata dalle Ferrovie dello Stato, cioè da Cesare Vaciago (direttore della divisione trasporto locale), nella quale si dice che, grazie alla nuova forma societaria messa in campo nei modi e con i metodi che il Parlamento non ha potuto discutere e che il ministro Tesini ha voluto portare alla firma tra Natale e Capodanno (tra un torrione ed un pandoro), l'ente delle Ferrovie dello Stato non dà alcuna rilevanza all'opinione del ministro stesso circa le sue future operazioni in merito al mercato del trasporto.

Per farla breve, sapete tutti che da tempo le Ferrovie dello Stato minacciano la riduzione di almeno un settimo della rete ferroviaria del nostro paese per sostituirla addirittura con autobus!

Il ministro aveva assunto — una volta tanto — una posizione chiara e leggibile in materia (l'ho ascoltato io stesso dichiarare in diverse occasioni che da parte del Ministero dei trasporti mai sarebbe venuto l'avallo ad una simile operazione); e le Ferrovie vanno avanti tranquillamente affermando che la questione non è ormai più di competenza del ministro.

Siamo molto preoccupati per quanto è avvenuto, anche alla luce dei rapporti tra il Governo ed il Parlamento. È stato molto grave che, nonostante le sollecitazioni del Presidente della Camera Napolitano circa il diritto della Commissione trasporti di discutere i termini della concessione dei lavori tra il ministro dei trasporti e le ferrovie dello Stato, nonché quelli del contratto di programma e del contratto di servizio (in pratica, di discutere come debba organizzarsi un settore vitale per la vita e l'economia del paese nei prossimi settant'anni), non si sia riusciti in alcun modo a portare l'oggetto del dibattito odierno all'interno della sede istituzionale propria, vale a dire il Parlamento.

Mi permetto di ricordare sia ai colleghi sia alla Presidenza che, proprio per quanto riguarda l'esigenza di discutere in Parlamento la materia oggi all'ordine del giorno, in sede

di Commissione trasporti si è arrivati a votare una mozione unitaria, presentata da tutti i gruppi (il cui primo firmatario era l'onorevole Lucchesi, rappresentante del gruppo della democrazia cristiana nella IX Commissione), che è stata tranquillamente ignorata. In pratica, la gestione della vicenda di cui si parla è stata totalmente extrainstituzionale. La conclusione, dunque, è facile: siamo in pochi e possiamo parlare chiaramente.

Se si tratta di prendere atto che il Parlamento è sotto tutela, che è in mora e può soltanto o varare una riforma della legge elettorale o aspettare tranquillamente il referendum per andare poi a nuove elezioni, che di altro non si deve impicciare perché dà fastidio (abbiamo letto diverse volte sui giornali che per fortuna il Parlamento non potrà più intervenire in merito alla vicenda), lo si dica chiaramente. Se questa è l'impostazione che i gruppi di maggioranza vogliono continuare a sostenere sui singoli problemi riguardanti la vita dei cittadini e in particolare su quello al nostro esame, che è decisivo, lo si dica chiaramente. Risparmiiamo il fiato e utilizziamo il resto del nostro mandato come fanno molti colleghi di tanti altri gruppi (ma non i deputati del gruppo dei verdi), cioè per costruire fin d'ora la prossima campagna elettorale grazie alle prebende che prendiamo come deputati. Se è questo che dobbiamo fare, basta che ne siamo edotti: almeno corriamo tutti sulla stessa pista!

Ma se il Parlamento deve discutere e decidere non solo su com'è voteranno gli italiani in futuro (è decisivo per la vita istituzionale del paese sapere con quale metodo i cittadini designeranno il potere legislativo e quello esecutivo), ma anche (ciò è altrettanto decisivo) su che cosa gli italiani mangiano, su come si spostano e su come sono curati, invito i rappresentanti dei gruppi di maggioranza a ritirare la loro imprevedibile mozione. Non accetto, oserei dire quasi sul piano personale, che i colleghi Lucchesi e Maccheroni, che pure in Commissione ho visto impegnarsi in maniera strenua, pur avendo ognuno posizioni differenziate e pur essendo liberissimi di divergere totalmente, per la difesa delle prerogative

della Commissione difesa, siano i primi firmatari di una mozione che rappresenta un abbandono ed una rinuncia. Una mozione che si limita ad un contrattualismo di basso profilo su alcuni interventi aggiuntivi, mentre il sistema ferroviario va ogni giorno sempre più allo sfascio.

La seconda questione che voglio porre è quella morale. Invito tutti i colleghi a meditare su un fatto che mi sembra abbastanza semplice. Possiamo permetterci di avallare ulteriori appalti a ditte come la Cogefar, la Lodigiani, l'Itinera, la CMC e simili, se non sappiamo con certezza se nell'elenco presentato dal senatore Citaristi all'amministratore delegato della Cogefar, Enzo Papi, fossero comprese anche le commesse per l'alta velocità e se anche queste siano state pagate con i soldi di tangentopoli?

Chiedo questo in particolare ai colleghi del Movimento sociale; collega Matteoli, io sono scandalizzato per la mozione presentata, della quale lei è primo firmatario insieme con altri colleghi del suo gruppo. Mi sembra assolutamente inammissibile che il suo gruppo la scorsa settimana si sia prodotto in una esibizione più o meno condivisibile, ma sicuramente portata ad immagine contro la pratica delle tangenti, contro il sistema di corruttela, contro gli appalti agevolati. Ho visto il mio collega di collegio Conti gridare: «Tangentocrati! Ladri! Di Pietro!»; e voi avete presentato una mozione che è una cambiale in bianco per tutte le ditte protagoniste della vicenda di Tangentopoli!

Posso credere che nei partiti di maggioranza, che con questo sistema hanno vissuto, vi siano difficoltà a tagliare un cordone ombelicale; mi è molto più difficile credere che questo possa succedere per il Movimento sociale, e mi pare inammissibile questa duplicità, questa ipocrisia politica. Spero francamente che si tratti di un equivoco che prima del termine del dibattito si sia in grado di dissipare.

Ma la questione morale è più ampia rispetto a questa vicenda, perché se non abbiamo il coraggio di rivendicare al Parlamento il diritto di decidere, di orientare, di esprimere la sua funzione istituzionale di controllo e di indirizzo su uno degli elementi vitali per il futuro di questo paese, non faremo altro che

aumentare la degenerazione di ciò che ci circonda.

Noi verdi siamo stati sempre in prima fila ad additare, signor Presidente, ciò che non andava in questo sistema politico; ma non possiamo accettare che sul sistema politico — e solo su di esso — si scarichino tutti i guasti che oggi il paese sta pagando, perché non è solo il sistema politico che è arrivato all'ultimo girone del suo vortice. Abbiamo visto che la stampa, che ieri era prona ai vecchi padroni, oggi cerca soltanto nuovi padroni, e quindi si butta in indegne gazzarre che accomunano tutti i gruppi operanti in Parlamento, indipendentemente dal contenuto del loro operato, a volte indipendentemente dai livelli minimi di informazione. A titolo di curiosità, colleghi, se aveste sfogliato *Il Messaggero* di qualche giorno fa avreste letto che, secondo questo quotidiano, in seguito alla nostra decisione sul sistema elettorale dei comuni, 25 mila consiglieri comunali si sarebbero dovuti cercare un lavoro. Come se oggi i consiglieri comunali italiani vivessero con lo stipendio di consigliere comunale! Sono cose che vanno al di là del bene e del male.

Ma questo vortice coinvolge in primo luogo l'imprenditoria italiana. Qui mi appello a tutti quei rappresentanti del Parlamento che hanno fatto della concorrenza, del libero mercato, dell'appuntamento con la CEE, del trattato di Maastricht un punto d'onore, un cippo della loro posizione politica. Colleghi, è inammissibile sentire autorevoli rappresentanti del mondo confindustriale dire che la gara d'appalto internazionale sui tratti di alta velocità sarebbe proposta niente meno che dal professor Andreatta e sarebbe una provocazione. In nome dell'adeguamento alle norme CEE, in nome della corsa verso l'Europa, abbiamo chiesto ai lavoratori di questo paese ai cittadini di tutte le fasce sociali di farsi carico di enormi sacrifici fiscali, in termini di servizi, di salari, di occupazione. Ed il mondo industriale, quando è chiamato a rispettare per la prima volta la prima clausola che ci ricade addosso dal trattato di Maastricht, urla come una gallina spennata attraverso i suoi rappresentanti, che si danno questo tono di autorevolezza. Ma forse personaggi come Romiti pensano

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

davvero che bastino due lacrime sullo scapolare del cardinal Martini per chiedere perdono di Tangentopoli e poi continuare ad andare avanti come prima? Noi come classe politica — e lo chiedo a quegli esponenti che guardavano verso l'Europa — siamo personaggi che avallano questo tipo di atteggiamento da parte del nostro mondo imprenditoriale? Siamo disposti a portare la croce e a cantare, noi soli, i politici di questo Parlamento? O chiamiamo ciascuno alle proprie responsabilità?

Le gare di appalto internazionali sui tratti di alta velocità, signor Presidente, sono un dato ineludibile, altrimenti con l'Europa abbiamo solo preso in giro i cittadini italiani; sono un dato ineludibile fino a quando la magistratura non avrà fatto chiarezza sul ruolo delle ditte che oggi hanno appalti a trattativa privata acquisiti non si sa come.

Per quanto riguarda il merito, sarò brevisimo e non mi avventurerò comunque a parlare delle singole tratte o dei tanti argomenti che fra noi sono stati dibattuti. Vi sottopongo soltanto una riflessione. Se dovesse andare avanti questo progetto, che nella sostanza, attraverso una società chiamata TAV, va a scorporare dalla struttura ferroviaria italiana il suo tratto più redditizio, nel giro di pochi mesi ci verrebbe chiesto di chiudere non più duemila chilometri di rete ferroviaria, come avviene oggi, ma ben seimila chilometri. È infatti ovvio e inevitabile che il sistema ferroviario in qualsiasi paese abbia delle tratte che funzionano come servizio sociale, tratte che non sono e non potranno mai essere in attivo, tratte che rispondono a bisogni essenziali e i cui oneri di gestione vanno a ricadere sul bilancio complessivo del sistema. Se noi estrapoliamo dal sistema l'unico settore attivo in termini di bilancio, noi condanniamo inevitabilmente a morte i tre quarti del sistema ferroviario italiano. E ciò in una situazione in cui (senza elencare le solite cifre: trecentomila chilometri di strade contro sedicimila chilometri di ferrovie) le autovetture circolanti, per chilometro di rete viaria, in Italia sono 90,5 contro le 28, le 22, le 53, le 35 (comunque quasi sempre meno della metà) degli altri paesi europei. A fronte ci troviamo una situazione in cui i chilometri di rete

ferroviaria ogni diecimila abitanti in Italia sono 2,9: la metà esatta della cifra registrata in qualsiasi altro paese europeo!

Non possiamo mettere in campo un progetto di questo tipo senza aver fatto prima una riflessione globale sulla sua incidenza sull'intero sistema ferroviario. Come ho detto più volte (e lo ribadisco in questa sede), noi verdi non siamo affatto contrari alla velocizzazione del sistema ferroviario in Italia; non siamo affatto contrari alla quadruplicazione delle linee. Vogliamo un progetto ferrovie complessivo, che tenga conto delle merci, in primo luogo, e del traffico pendolare, in secondo luogo, e che intorno a questi problemi sappia armonizzare un progetto di insieme. Mentre quello che sta andando avanti è un giochetto di scatole cinesi per cui, attraverso un'infinita serie di società che si generano l'una dall'altra, si scorporano i rami produttivi e si fanno morire quelli che hanno maggiore impatto sociale, con alibi che sono al di là del ridicolo. Affermare come ci è stato detto più volte che non è vero che il resto della rete ferroviaria sarà chiusa, perché ne sarà semplicemente trasferita la gestione alle regioni, è al di là del ridicolo. L'intero sistema di traffico locale in Italia è infatti al collasso: basta uscire dal Parlamento e salire su un autobus (cosa che i deputati dovrebbero fare più spesso) per rendersene conto. Ebbene, a fronte di questa situazione, rispetto alla quale il Governo è incapace di qualsiasi risposta, noi vorremmo lasciar ricadere sugli enti locali anche i due terzi della rete ferroviaria italiana (che poi se la cavino loro!)! Questo è il quadro che abbiamo davanti.

Per le ragioni che ho esposto, onorevoli colleghi, non insisto assolutamente nel chiedere l'adesione alla mozione presentata dai verdi. Insisto invece nel chiedere uno sforzo teso alla stesura di una risoluzione unitaria al termine di questo dibattito, che consenta lo sviluppo delle ferrovie nel nostro paese in armonia con le esigenze sociali più elementari che lo Stato deve continuare a perseguire (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Boghetta, che illustrerà anche la mo-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

zione Lucio Magri ed altri n. 1-00114, di cui è cofirmatario.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la discussione che iniziamo oggi sull'alta velocità — discussione che il gruppo di rifondazione comunista ha chiesto con insistenza — offre una grande opportunità al Parlamento per pronunciarsi su un progetto che determinerà, nel bene e nel male, il futuro dei trasporti nel paese.

La mozione di maggioranza cerca di svilire questo dibattito ricordando che il Parlamento ha più volte deliberato in materia. Ma, a ben vedere, quelle decisioni sono venute quasi sempre su striminziti articoli di varie leggi finanziarie. Si sono votati i finanziamenti ed uno *slogan*, «alta velocità» con il corollario del «dobbiamo entrare in Europa»: come essere contrari?

A qualche disinformato e distratto potrà sembrare strana l'insistente richiesta di discutere del potenziamento delle ferrovie; a qualcun altro potrà apparire paradossale che tante critiche all'alta velocità vengano da chi da sempre si è battuto per lo sviluppo delle ferrovie.

Del resto, la situazione dei trasporti, così come quella delle ferrovie, in Italia è nota a tutti. Infatti, anche se il nostro paese ha una rete stradale tra le più sviluppate, ha però 101 veicoli per chilometro, contro i 68 della Germania ed i 35 della Francia. Ciò comporta costi altissimi: 6.621 morti nel 1990, 221 mila feriti, 23 mila miliardi di danni ed il 90 per cento del consumo energetico del settore.

A fronte di ciò, abbiamo ferrovie tra le più scassate: solo il 58 per cento sono elettrificate, solo il 35 per cento hanno il doppio binario. Il trasporto merci è passato in vent'anni dal 19 al 12,5 per cento e quello viaggiatori dal 17 all'11.

Questo modello di trasporto è dunque senza prospettive. Certo, si faranno ancora nuove strade ed autostrade, si immatricoleranno nuove auto e camion, ma questo modello è alla fine: diversificare è ormai necessario. A capirlo è stata proprio la FIAT, che ha voluto ed imposto questo modello sbagliato, costoso sul piano economico, am-

bientale ed umano. L'ha capito, ed oggi la troviamo in ogni interstizio delle Ferrovie dello Stato, fino ai vertici societari.

Lo scontro allora non è più e soltanto tra due modelli di trasporto, quello su gomma e quello su rotaie, ma su quale ferrovia, ferrovia come e ferrovia per chi. In questo modo riemerge l'opzione tra gomma e rotaia.

Noi siamo dunque oggi in grado di fare una discussione che non sia accademica, astratta, su principi e su *slogan*, o ancora su messaggi pubblicitari, nei quali è maestro l'amministratore delegato delle FS, avvocato Necci. Noi abbiamo la possibilità di discutere di un progetto concreto, questo progetto di alta velocità.

Quali sono, dunque, i problemi da affrontare? Il progetto dà una risposta ai bisogni prioritari del trasporto in Italia? Il progetto e i relativi costi finanziari ed ambientali danno benefici corrispondenti? Il progetto nel contesto del ridimensionamento dei finanziamenti alle FS — da 54 mila a 38.500 miliardi — e dei bisogni complessivi della rete produce un miglioramento esteso ed omogeneo? In realtà, è nostra opinione che queste domande abbiano tutte risposte negative.

Il progetto di alta velocità propone una ferrovia separata dal resto della rete, calata dall'alto, che individua un'utenza parziale e minoritaria. In questo modo non raggiunge gli obiettivi prioritari, che sono il settore merci ed il trasporto passeggeri intorno alle aree metropolitane e alle città. Infatti è noto che il 75 per cento degli spostamenti avviene sui 100 chilometri e che raggiungiamo il parossismo automobilistico vicino e dentro le grandi città, come dimostra la situazione degli ultimi giorni. La grande differenza rispetto agli altri paesi europei è che solo il 12 per cento delle merci va su ferrovia e solo il 6 per cento per distanze oltre i mille chilometri. Trasportiamo su rotaia, rispettivamente, la metà e un terzo di quanto trasportano la Francia e la Germania: 58 milioni di tonnellate, come nel 1927.

Questo progetto di alta velocità, che vuole portare i passeggeri su lunghe distanze e dove il trasporto merci non era previsto ed ora viene introdotto (26 treni sulla nord-sud

e 50 sulla est-ovest) più per blandire gli oppositori che per convinzione progettuale, inverte dunque le priorità. Il trasporto merci ed il traffico pendolari si avvantaggeranno soltanto indirettamente dell'alta velocità che si prevede libererà il 30 per cento delle vecchie linee e recupererà alla strada il 16 per cento.

Ma è da verificare tutto l'impianto statico che sta alla base della dimostrazione della necessità di questo progetto. Professori di varie università e gli stessi esperti delle regioni dubitano e contestano l'entità dei passeggeri e dei chilometri sulle tratte Torino-Venezia-Trieste e Milano-Roma-Napoli: 27 mila e 45 mila rispettivamente.

Ci chiediamo se siano sbagliate le previsioni della TAV o quelle delle regioni: non è questione da poco. Non vorremmo, inoltre, che a causa del legittimo desiderio di profitto dei privati l'incremento dei viaggiatori sulle linee di alta velocità venisse in qualche modo costretto, così come è avvenuto con gli *intercity*, che hanno quasi eliminato gli espressi ed i diretti, e con i «pendolini» che in certe fasce hanno soppresso gli *intercity*.

Fra l'altro, i dati sulla frequentazione dei «pendolini» — i treni che più assomigliano a quelli di alta velocità — sono quanto mai incerti e contraddittori; questo dovrebbe far pensare. Anche per tali motivi siamo perplessi riguardo ad una gestione societaria separata delle linee parallele, che rimarranno a carico delle Ferrovie dello Stato.

La seconda questione riguarda i costi, i progetti e gli appalti. Siamo ormai in dirittura d'arrivo ed ancora non abbiamo un'idea certa di quanto costerà questo progetto. Si è parlato di 30 mila miliardi, poi di 60 mila; per risparmiare si sono tagliate le tratte Milano-Venezia, Milano-Genova, Milano-Battipaglia. I primi preventivi erano probabilmente bassi, al fine di non spaventare lo Stato finanziatore. Quello dei costi è un problema delicato, perché non sono più supportabili gli sprechi del passato e lo stesso Governo si è premurato di far compiere valutazioni in merito da parte di società internazionali. Comunque, a tutt'oggi non conosciamo il costo dell'opera; ciò anche perché i progetti presentati, alla verifica dei fatti sono risultati sbagliati, raffazzonati,

spesso inaccettabili, poiché non tenevano conto degli strumenti urbanistici e dei piani paesistici.

A questo riguardo, la mozione di maggioranza — laddove afferma che la progettazione è avvenuta a regola d'arte e nel rispetto dell'ambiente — è una provocazione o è dettata da malafede. I cittadini e gli enti locali hanno demolito questi progetti; sono stati chiesti cambiamenti significativi ed i costi lieviteranno inevitabilmente. Il rapporto tra finanziamenti pubblici e privati, previsti rispettivamente nel 40 e nel 60 per cento, rappresenta un altro punto dolente. Siamo già ora al 47 per cento per il pubblico e al 53 per cento per il privato.

Ci chiediamo inoltre per quale motivo l'attraversamento dei nodi non sia stato contabilizzato, almeno in parte, ed addossato alla società mista. Le risorse finanziarie per i nodi vengono invece trovate con la valorizzazione delle aree FS nei centri urbani, valorizzazione che allo stato attuale si presenta più che altro come speculazione ed ulteriore congestione delle città. Anche il costo dell'attraversamento dei nodi dei grandi centri è sconosciuto. Si tratta di problemi enormi: case da abbattere, tunnel da fare, rumori che è già previsto supereranno i limiti di legge.

Ci chiediamo poi perché la manutenzione delle linee ad alta velocità debba rimanere a completo carico delle ferrovie dello Stato. Alla fine, sommando il 47 per cento, più il costo dei nodi, più la direttissima Roma-Firenze già realizzata, più la manutenzione, ben poco rimarrà a carico dei privati.

Ma la vergogna e l'imbroglio non finiscono qui. La TAV SpA, con capitale di appena 100 miliardi, di cui il 45 per cento è delle FS, sta gestendo e gestirà un progetto di decine e decine di migliaia di miliardi, assegnando al di fuori di qualsiasi regola di trasparenza gli appalti a *general contractors*. I privati non rischiano niente; lo Stato, a fronte della rinuncia ai proventi per cinquant'anni, copre in anticipo spese ed interessi. Si tratta dunque di una privatizzazione formale, di una spesa pubblica travestita da privata, solo per evitare regole e controlli.

Non è un caso che l'alta velocità sia nata nell'era di Cirino Pomicino e di Bernini, di

Italia '90 e delle Colombiadi; non è un caso che yran parte delle ditte e dei consorzi siano finiti nell'inchiesta «Mani pulite»; non è un caso che per l'attraversamento dell'Appennino abbiamo il fatto singolare di trovare impegnate nel progetto dell'alta velocità le stesse ditte che risultano implicate nell'inchiesta per la diga del Bilancino, quasi vi fosse su questo territorio un monopolio consociativo.

Com'è possibile, dunque, non scorgere i nessi tra queste presenze, il tipo di progetto, l'assegnazione degli appalti? Com'è possibile non pensare che il progetto di alta velocità, la sua particolare impostazione e la negazione di qualsiasi logica di programmazione derivino anche da questi interessi? Non è forse comprensibile che il ministro dell'ambiente sia imbarazzato e rimandi da tempo i pronunciamenti in merito alla valutazione di impatto ambientale, trattandosi di dover bocciare i progetti delle più grandi imprese pubbliche e private italiane?

Ma vi è un'altra preoccupazione. Mentre si spinge per l'alta velocità, per altro verso si vogliono creare i servizi ferroviari regionali, accollandone l'onere alle regioni, a fronte di finanziamenti che tuttora sono assolutamente incerti. Ciò riguarda i servizi e le aree metropolitane e 2 mila chilometri di linee secondarie da tagliare a partire dall'orario estivo del 1994. Già 900 treni festivi sono stati tagliati e le ferrovie dello Stato si stanno premurando di comprare pacchetti azionari di società di autopullman per sostituire le linee che verranno eliminate.

Chi ha decretato che si tratta di rami secchi da tagliare? Quali sono i criteri di economicità che fanno propendere per la chiusura, anziché per il loro rilancio, ad esempio con treni cadenzati?

Siamo al paradosso, per cui da una parte si spendono migliaia di miliardi per treni a 300 chilometri all'ora e per risparmiare qualche decina di minuti, mentre dall'altra si chiudono tratte e si aumentano i tempi di percorrenza, laddove il treno viene sostituito dal pullman. Preoccupazioni vi sono più in generale riguardo al drenaggio dei finanziamenti necessari per l'alta velocità, a possibili effetti negativi sull'abbandono del resto della

rete ferroviaria ed alla precarietà dei finanziamenti per i raddoppi di binari strategici su linee come Genova-Ventimiglia, Verona-Bologna, Venezia-Trieste, Orte-Roma, Messina-Palermo e tratti dell'Adriatica.

La stessa entrata in Europa, così sbandierata, è messa in discussione dai ritardi per il potenziamento dei valichi, in particolare per quello del Brennero, fondamentale nei collegamenti con la Germania, tanto più dopo i vincoli che l'Austria sta ponendo ai nostri TIR.

Questa gerarchia delle reti delle FS (alta velocità, 7.293 chilometri di linee commerciali, 7.000 chilometri di altre linee, 3.600 chilometri di linee concesse, i rami secchi) rischia di lasciare all'abbandono e al depauperamento, anche in tema di sicurezza, gran parte delle ferrovie italiane. Già negli ultimi anni la manutenzione ha lasciato a desiderare, il personale è stato ridotto e gli incidenti sono aumentati (447 nel 1986 e 686 nel 1991).

Non è dunque un caso che tutte le regioni abbiano posto i problemi della velocizzazione omogenea della rete, del trasporto merci e delle garanzie per i servizi ferroviari regionali. Emblematico è stato il voto del consiglio regionale della Lombardia, che afferma: «L'alta velocità si pone oggettivamente in alternativa per motivi tecnici, procedurali, finanziari, con il potenziamento della mobilità locale e regionale».

Questi problemi sono anche effetto di un metodo decisionale centralistico, che non coinvolge i cittadini, gli enti locali e le regioni: da qui le rigidità progettuali, la separazione della rete, l'incoerenza fra le necessità e le scelte operate. Non si è dunque tenuto conto della particolare struttura sociale ed economica del nostro paese, della dislocazione della città, della forte urbanizzazione, del policentrismo e della necessità di non rompere gli equilibri accentrando tutto sul capoluogo. Si è copiato acriticamente il modello francese TGV, la specializzazione della linea invece della promiscuità e dell'uso universale.

Va inoltre ricordato che in Europa alta velocità significa non 300 chilometri all'ora, ma soprattutto 200 chilometri all'ora. Se si fosse operato in maniera politicamente e

metodologicamente diversa, avremmo probabilmente compiuto scelte simili a quelle che stanno facendo altri paesi europei. Avremmo scelto di velocizzare gran parte delle linee, dando risposta ai bisogni di mobilità più consistenti, come quelli delle aree metropolitane; avremmo potenziato le linee parallele e quelle alternative ai grandi assi intasati. Il 44 per cento delle merci passa sulle linee Torino-Roma, Milano-Roma, Torino-Venezia, Napoli-Palermo: in particolare, la priorità sarebbe dunque andata al trasporto merci. Non è un caso che il Ministero dell'ambiente sia disponibile alla concessione della valutazione di impatto ambientale e a correre il rischio ambientale insito in una grande infrastruttura, in cambio di un beneficio ambientale nel settore del trasporto merci.

Questo scambio è oggi possibile solo se si modifica radicalmente il progetto dell'alta velocità. Questa del Ministero dell'ambiente è un'impostazione che consente qualche passo in avanti quanto alla V.I.A. ed al mancato recepimento delle direttive CEE in materia, in quanto finora la valutazione di impatto ambientale non è stata un confronto fra alternative: in questo modo la V.I.A. è diventata uno strumento di scambio con i cittadini e gli enti locali, che sono soggetti da convincere e da blandire con promesse, poi non mantenute, o da forzare.

In alcuni casi, la scelta è complessa e difficile da affrontare: per esempio, nell'attraversamento dell'Appennino, dove l'alta velocità rischia di produrre sui due versanti danni ambientali e sociali irreparabili, tanto più quando nella medesima zona insiste l'altro grande progetto della variante di valico. Oltre agli interventi in sè, si aggiungono preoccupazioni riguardo la cantieristica, l'asporto degli inerti, il reperimento del materiale, che rischiano di far saltare qualsiasi programma di escavazione. In questo caso, come in altri, è necessario avere il coraggio politico di sapere dire anche di no, quando una scelta ha costi sociali ed ambientali inaccettabili.

Se dunque il raddoppio dell'attraversamento non è necessario, allora è possibile e doveroso pensare ad altri attraversamenti, servendosi di quelli già esistenti, utilizzando

pienamente l'Adriatica e la Tirrenica, raddoppiando la Orte-Roma. Ci siamo convinti, dopo mesi di discussioni e di incontri con la gente, che gran parte dei cittadini italiani si accontenterebbe di andare a velocità più ridotte (per esempio, 200 chilometri orari) se i treni fossero in orario e non si dovesse viaggiare, come spesso accade, come bestie. Siamo convinti che con gli stessi investimenti attualmente previsti otterremmo effetti di scala maggiori anche per quelle realtà del meridione che risultano abbandonate a velocità da terzo mondo.

Siamo ancora in tempo per invertire tali scelte, per evitare i danni e gli sprechi del progetto che stiamo discutendo. La possibilità per il Parlamento di invertire tali scelte sta negli atti e nelle verifiche legate alla trasformazione delle Ferrovie dello Stato in società per azioni. La Commissione trasporti, all'unanimità, ha chiesto che si discutano tutti gli atti fondamentali: concessione, statuto, contratto di programma e contratto di servizio. Era questa l'occasione per compiere una valutazione complessiva ed una verifica generale delle scelte strategiche in questo settore.

Il ministro Tesini ed il Governo hanno invece operato perché questo non avvenisse. Si è andati oltre i tempi stabiliti dal CIPE a causa dei soliti problemi legati alle lottizzazioni ed è mancato il tempo per il parere del Parlamento. Ma la gatta frettolosa fa i gattini ciechi: in maniera anomala, sono stati firmati il contratto di programma e quello di servizio, e non il primo atto, la concessione.

La fretta è forse legata alla scadenza del 1° gennaio 1993 ed a quel che comporta l'entrata in Europa ed il rispetto delle normative CEE per gli appalti. Si vocifera che siano stati siglati contratti con i *general contractors*. Ci chiediamo come ciò sia possibile, quando i progetti non sono stati ancora ultimati, non è stato ancora espresso il parere dal ministro per l'ambiente e gran parte delle conferenze di servizio non sono state ancora convocate. Vogliamo sapere come stiano realmente le cose: si vuole entrare in Europa e si ha poi paura delle regole europee!

Questo modo di procedere non è politicamente coerente, non rispetta l'impegno di

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

moralizzazione e non configura la riforma della politica di cui tanto si va cianciando: vicinanza ai cittadini, decentramento, regole certe e trasparenza. La discussione svoltasi attorno al progetto alta velocità dovrebbe invece insegnare molte cose, per esempio che non si può prescindere dai cittadini, perché questi si mobilitano. I cittadini non sono ignoranti, e spesso sono più informati dei tecnici. Gli enti locali, inoltre, non possono sopportare ulteriormente decisioni che scaricano, in tempi di tagli, costi finanziari per opere decise altrove. Il gruppo di rifondazione comunista si è impegnato in questa battaglia, ha servito i cittadini ed è servito ad essi per andare oltre il particolare e passare dall'interesse personale a quello generale. Se oggi siamo qui a discutere, se le proteste dei cittadini sono pacifiche, ciò è anche dovuto al ruolo svolto da forze come rifondazione comunista o altri gruppi, vale a dire proprio quelle forze che la riforma elettorale vuole eliminare.

Chiediamo dunque coerenza politica e morale, vicinanza ai cittadini ed agli enti locali; chiediamo di programmare e di scegliere in maniera democratica. In che modo? Chiediamo e proponiamo che il Parlamento si esprima recependo le richieste dei cittadini, delle associazioni ambientaliste e degli enti locali in favore di una moratoria che sospenda tutti gli atti riguardanti l'alta velocità, al fine di verificare tutte le obiezioni sollevate in merito al progetto, come l'effettiva e possibile acquisizione del traffico passeggeri, l'effettivo impatto positivo sul trasporto merci, l'effettivo costo dell'operazione, la congruità della gestione separata tra alta velocità e servizi ferroviari regionali, nonché le modalità di assegnazione degli appalti. Chiediamo e proponiamo che il Parlamento esprima un parere sull'atto di concessione delle Ferrovie dello Stato, sulla verifica del contratto di programma previsto fra sei mesi e sul futuro parere del ministro per l'ambiente riguardo alla valutazione dell'impatto ambientale. Proponiamo di sospendere qualsiasi effetto del contratto di programma sulla parte che riguarda l'alta velocità. Chiediamo di poterci esprimere sul progetto di alta velocità e di poterlo confrontare con altri modelli, come quello di velo-

cizzazione di tutta la rete. Chiediamo altresì di poter scegliere tra queste due opzioni e modelli.

Tutto ciò deve avvenire perché il potenziamento vero, effettivo, della gran parte della rete delle ferrovie non può aspettare. Grandi investimenti pubblici, inoltre, danno lavoro, un lavoro tanto più necessario considerata la politica seguita dal Governo Amato. Chiediamo di appoggiare e di compiere insieme queste scelte, perché il paese non può permettersi sprechi, scelte sbagliate o favori ai potentati economici. Nelle ferrovie troppi finanziamenti sono andati sprecati, troppo tempo si è perduto! Ora, però, non si può fingere, per recuperare sul passato, di privatizzare gli interventi per poi privatizzare anche le scelte politiche fondamentali. Questo sarebbe il vecchio regime in peggio (*Applausi dei deputati dei gruppi di rifondazione comunista e dei verdi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Matteoli, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00117. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, devo rilevare che l'intervento del collega Boghetta è stato molto più corretto di quello svolto dal collega Pieroni. Pochi hanno il coraggio infatti di dire «no» all'alta velocità. Il collega Boghetta lo ha fatto con chiarezza e con argomentazioni che non condivido ma che hanno comunque una loro dignità; il collega Pieroni ha messo in evidenza in maniera palmare una diversa volontà egli ha detto «sì» all'alta velocità ma ha aggiunto tali e tanti motivi di opposizione su punti specifici da rendere impossibile ogni sviluppo. Allora, mi viene spontaneo rilevare, che, mentre in Italia stiamo ancora discutendo sulla opportunità di indirizzarci o meno verso i treni ad alta velocità, mentre alcune forze politiche — seppur legittimamente, secondo il loro punto di vista — praticano l'ostruzionismo e mentre rischiamo di essere tagliati fuori dal processo di ammodernamento, come si è già verificato per il nucleare, nei prossimi anni si potrà andare in treno da Siviglia a Berlino in appena 15 ore, la Spagna estenderà l'alta

velocità a tutto il territorio nazionale, la Francia continuerà a programmare il potenziamento dell'alta velocità e la Germania continuerà a muoversi in codesta direzione.

Vorrei ricordare che in Italia si iniziò a parlare dell'alta velocità subito dopo il varo della legge n. 210, quella che istituì l'ente autonomo Ferrovie dello Stato. Il presidente di tale ente in carica in quell'epoca — ucciso tragicamente a Reggio Calabria per problemi di tangenti: mi riferisco all'onorevole Ligato — si attivò, viaggiando in tutto il mondo, per tentare di mutuare i diversi modelli esistenti. Il ministro allora in carica, invece, fece di tutto per bloccare i progetti relativi all'alta velocità. Ora sembra che finalmente il dottor Necci ed il ministro siano d'accordo nella decisione di far partire tale progetto. Il piano di investimenti programmato, che prevedeva complessivamente una cifra di 30 mila miliardi (la quale successivamente ha subito alcuni aggiustamenti), viene presentato come un piano in grado di portare l'Italia in un contesto europeo, dove quest'opera è già stata realizzata ed è in fase di potenziamento, soprattutto in Francia ed in Germania.

Di fronte a tutte queste iniziative, vorrei porre al ministro Tesini ed al sottosegretario una domanda: quali parti d'Italia sono effettivamente interessate a tale progetto? Quali sono le tratte interessate? La prima, quella relativa alla Roma-Napoli, rappresenta il primo troncone della Torino-Milano-Napoli; il progetto complessivo prevede poi le tratte Milano-Genova (per il 1997) e Milano-Venezia. E il meridione? Resta ancora una volta tagliato fuori, nello stesso modo in cui resta fuori la linea Torino-Genova-Roma, che è divenuta — soprattutto nel tratto Genova-Roma — a causa dei numerosi tagli apportati, una linea di serie B. Da Napoli a Reggio Calabria, da quest'ultima a Bari e Brindisi, per non parlare della Sicilia, resteranno fuori centinaia di chilometri, e, pertanto, milioni di italiani.

Non possiamo quindi non rilevare l'esistenza di incertezze e di ostruzionismi; e quello che si potrà realizzare, come auspico, sarà assolutamente insufficiente. Siamo di fronte al solito sistema seguito dai governi italiani: tutto viene parcellizzato, con il risul-

tato che le realizzazioni — anche portanti — avvengono con notevole ritardo rispetto alle esigenze e ad un costo notevolmente superiore.

Devo inoltre rilevare che per noi del Movimento sociale italiano non sussistono dubbio: l'alta velocità è indispensabile perché possiamo adeguarci ai livelli degli altri paesi europei; ma se ci limitassimo a ciò, non risolveremmo certo il problema legato alle ferrovie. Con l'alta velocità occorrono ulteriori provvedimenti. La conformazione geografica dell'Italia porta infatti ad una domanda di servizio concentrata attorno ai 100 chilometri. Il CENSIS sostiene che addirittura il 78 per cento degli spostamenti avviene ad una velocità al di sotto del 100 chilometri: ovviamente, questo segmento esclude l'alta velocità, che è un sistema realizzabile soltanto per le grandi distanze.

L'alta velocità è un sistema altamente innovativo, perché cambia completamente natura del servizio: non più un servizio sociale, ma di carattere concorrenziale all'aereo e soprattutto all'automobile. Non vorremmo, per altro, veder realizzate due direttrici di alta velocità e poi veder lasciati i collegamenti fra queste città ed i centri vicini nello stato in cui sono oggi. Allo stesso tempo, è impossibile ritenere che il trasporto merci resti nello stato in cui attualmente si trova.

La Germania, che ha affrontato il problema prima di noi, si è posta l'obiettivo della convivenza fra sistemi diversi. In Italia, proprio per la conformazione geografica alla quale ho fatto riferimento — il paese è tagliato in verticale dagli Appennini — e per il tipo di domanda di trasporto che sussiste, un modello di tipo tedesco è non solo auspicabile, bensì indispensabile. Per incidere sul volume del trasporto su strada non dobbiamo fermarci alle grandi direttrici superveloci, ma potenziare di pari passo le linee locali usate dai pendolari.

L'Italia non può progredire nel settore dei trasporti se coloro che sono preposti all'amministrazione dello stesso non considereranno il territorio nazionale come abitato da cittadini che hanno gli stessi diritti e doveri, da Bolzano a Palermo. Troppa politica assistenziale è stata praticata per il sud: il costo

è stato notevole, ma il risultato è zero. Nel momento in cui, grazie a Dio, registriamo la volontà di addentrarci in un sistema ad alta velocità (seppure per tracciati da noi considerati insufficienti), non possiamo dimenticare che è stata praticamente soppressa surrettiziamente la linea Roma-Genova.

Vogliamo sperare che le ferrovie dello Stato non rischino di praticare la filosofia che negli anni 1960-1975 portò alla realizzazione della rete autostradale: grandi opere da città a città per poi ritrovarci — appena usciti da un casello autostradale — in un dedalo di viuzze intasate, impraticabili, pericolose per chi le percorre e per chi vi abita.

Nel meridione, poi, la situazione è anche peggiore: sono state realizzate grandi strade di comunicazione che sono, in alcuni casi, cattedrali nel deserto, mentre abbiamo — di contro — linee ferroviarie lungo le quali si viaggia ancora oggi al ritmo della lumaca. Non solo al sud, tuttavia, ma anche nel centro-nord si registrano situazioni di questo tipo. Cito il caso che più conosco, perché riguarda la mia regione (ma potrei comunque citare altri esempi) e che è relativo alla linea Livorno-Grosseto. Da anni si parla di investimenti per la realizzazione di blocchi automatici su un percorso di 135 chilometri; entro tre anni il tratto dovrebbe essere completato ed automatizzato, con una spesa prevista di 250 miliardi. Ma, a parte il fatto che il tratto Genova-Roma dovrebbe essere potenziato per l'intera estensione, attualmente da Livorno a Grosseto, per circa sette ore — dalle ore 21,30 della sera alle 5 della mattina —, non esiste la possibilità di raggiungere centri importanti quali Rosignano, Cecina, Follonica e così via. Pertanto, un cittadino che prenda un treno veloce — che da Napoli o da Torino lo porti a Livorno o a Pisa — è costretto a dormire nella città di arrivo oppure a farsi venire a prendere con l'automobile dai centri circostanti non collegati.

Quindi, per noi ben venga l'alta velocità, ma anche i collegamenti ferroviari fra centri minori devono essere potenziati per decongestionare il traffico.

Finalmente il Governo ha messo l'ente in condizione di affrontare in termini funzionali e manageriali il rapporto Stato-privati,

attraverso la normalizzazione del vertice delle ferrovie e, soprattutto, dando allo stesso vertice, dopo anni di incertezze, la possibilità di compiere scelte e di assumersi responsabilità.

Il precedente commissario straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, Schimberni, fece ritardare per molto tempo il progetto dell'alta velocità. Ricordiamo la sua dichiarazione, efficace ma tipica dei perdenti, di coloro che non hanno la cultura del pensare in grande. Dichiariò allora il commissario: «Non abbiamo nemmeno la FIAT 500 e vogliamo correre in Ferrari!». Un disastro, che ci fatto perdere tempo prezioso.

Auspichiamo, pertanto, che Lorenzo Necci — che viene presentato come l'uomo del rinnovamento, dell'alta velocità, della privatizzazione, seppur strisciante, del recupero di produttività e che appare sufficientemente autonomo e determinato — non si faccia tirare per la giacca dagli iettatori di turno.

Per il momento ci sembra di capire che sia stata redatta una bozza dell'atto di concessione, cioè del contratto attraverso il quale lo Stato affida alla società per azioni Ferrovie dello Stato l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Alla concessione devono accompagnarsi un contratto di programma per gli investimenti e un contratto per i servizi. Nell'atto di concessione sono previsti la progettazione, la costruzione e l'esercizio della rete ad alta velocità. Ma ancora una volta nell'ambito dello stesso Governo vi sono resistenze; questa volta, anziché il commissario dell'ente autonomo Ferrovie dello Stato, spunta il ministro dell'ambiente Ripa di Meana, che solleva obiezioni, e la concessione ad oggi circola in bozza perché non è stata ancora firmata.

Necci si dichiara tranquillo e dalla stampa abbiamo appreso una sua dichiarazione, che cito: «L'alta velocità rientra nel contratto di programma e non dipende né politicamente né tecnicamente dalla concessione». Abbiamo qualche dubbio in proposito, e comunque questa tesi è messa in discussione dalla bozza di concessione che è stata redatta, e della quale abbiamo preso visione l'altro giorno in Commissione. Infatti, a pagina 3 essa recita: «In tale contesto occorre pregiudizialmente confermare, anche nei confron-

ti di terzi, gli impegni assunti dallo Stato per la realizzazione del sistema italiano alta velocità».

Come si possono confermare nei confronti di terzi, di altri soggetti, gli impegni assunti dallo Stato se la concessione non è stata ancora firmata? Vogliamo sperare che non lo sia stata perché manca il parere del Parlamento, della Commissione trasporti; soprattutto, vogliamo sperare che abbia ragione, nonostante le nostre perplessità, l'amministratore Necci.

Ci incamminiamo dunque verso le privatizzazioni. Non siamo certamente noi ad essere contrari; il programma per l'alta velocità, infatti, potrà essere realizzato solo con il coinvolgimento dei privati. Desideriamo unicamente ricordare che vi sono servizi che hanno un tasso di socialità tale che i privati non vorranno accollarsi, gli stessi; occorre, quindi, trovare il corretto equilibrio tra il giusto profitto e l'aspetto sociale che un servizio deve garantire. Insomma il privato deve guadagnare, ma non può pretendere di gestire solo la parte che dà alto profitto.

Siamo in notevole ritardo: cerchiamo, quindi, di recuperare. Pensiamo innanzitutto agli oneri: se l'Italia si allineerà con l'Europa e avrà le proprie linee ferroviarie percorribili ad alta velocità, che potranno essere utilizzate da compagnie di nazionalità diversa, diminuirà anche il costo del trasporto. È un conto ragionieristico: aumentando la velocità, diminuisce il costo del trasporto, specialmente dei viaggiatori. È evidente è matematico: un treno che viaggia a doppia velocità impiegherà metà tempo e pertanto anche il personale (macchinisti, controllori, addetti ai servizi) sarà occupato per metà tempo.

Vi sono i contrari e gli ostruzionisti: abbiamo ricevuto in casella (non so se sia stata inviata a tutti i componenti la Commissione trasporti o a tutti i parlamentari) una lettera dell'ex collega Luigi Preti, presidente onorario del partito socialista democratico, che non esprime un parere contrario all'alta velocità, ma fa del vero e proprio terrorismo. A nostro avviso, tale iniziativa non merita alcun commento.

Diverso è il documento presentato dai

colleghi Pieroni (e vale soprattutto per il suo intervento di poc'anzi, nonostante la parte che ci riguarda, ma in proposito gli risponderò) e Turrone, del gruppo dei verdi.

Pieroni ha parlato, a ragione, di Parlamento sotto tutela. I deputati del gruppo dei verdi, però, partendo da un presupposto giustissimo — cioè che il Governo ha aperto un conflitto istituzionale con il Parlamento, rifiutandosi di sottoporre il contratto di programma, il contratto di servizio e la concessione (che comunque non è stata ancora firmata) al parere della Commissione trasporti — richiedono una serie di adempimenti che farebbero ritardare di anni ogni decisione. La loro è una manovra ostruzionistica: non hanno il coraggio di dire che sono contrari all'alta velocità e allora — per carità, legittimamente — praticano l'ostruzionismo richiedendo il parere del Consiglio di Stato, chiamato in causa dalle regioni, dalle province, dai comuni, o appellandosi ai rapporti con la CEE.

Alle manovre ostruzionistiche noi rispondiamo che il Parlamento si è già espresso a favore dell'alta velocità; ora è indispensabile passare alla fase attuativa.

Il collega Pieroni afferma di essere scandalizzato per la mozione presentata dal gruppo del Movimento sociale italiano a prima firma Matteoli: urlare per Tangentopoli e poi essere a favore dell'alta velocità. Che scandalo, essere favorevoli all'alta velocità...!

Pieroni, considerato che da qualche mese lavoriamo insieme in Commissione trasporti, puoi veramente ritenere che chi parla e il gruppo del Movimento sociale italiano possano essere a favore della Cogefar o della Lodigiani (*commenti del deputato Turrone*)? È un ragionamento ridicolo! Per la dignità della mozione che avete presentato e anche del tuo intervento, caro collega, ritengo che tale aspetto rappresenti per te una caduta di livello, poiché tutto ciò — ripeto — è ridicolo! Visto che appartieni al gruppo dei verdi potrei risponderti che il mondo del petrolio, le «sette sorelle», ha finanziato i verdi ed ha portato a scelte contrarie al nucleare, cose che il Movimento sociale italiano non ha mai fatto. Oppure potrei dirti che lo scandalo delle tangenti

a Milano ha presso avvio e si è sviluppato, nelle proporzioni che tutti conosciamo, grazie all'intervento di un consigliere comunale del Movimento sociale italiano di Milano, il consigliere Decorato. Tutto ciò ti è noto, così come è noto agli altri colleghi.

Noi siamo dunque favorevoli all'alta velocità allo stesso modo in cui io stesso e molti colleghi del mio gruppo eravamo contrari ai limiti di velocità imposti dall'allora ministro Ferri al traffico automobilistico, e in Parlamento mi sono battuto contro la tesi del ministro e il limite di velocità di 110 chilometri orari sulle autostrade. Stai comunque certo che il fiato sul collo di coloro che andranno a predisporre e ad assegnare gli appalti il gruppo del Movimento sociale italiano lo terrà...

SAURO TURRONI. Sono già stati assegnati! Lo sapete bene!

ALTERO MATTEOLI. No, non lo sappiamo! Noi infatti non abbiamo quella frequentazione che voi avete con l'amministratore delegato delle ferrovie, Necci; ancora venti giorni fa siete andati da lui in delegazione con Mattioli e Pieroni. Noi non abbiamo questo tipo di frequentazione e quindi non sappiamo se gli appalti siano stati già assegnati.

SAURO TURRONI. È su tutti i giornali!

ALTERO MATTEOLI. Voi venite ricevuti e avete un rapporto privilegiato, che noi non abbiamo e che evidentemente non ci consente di sapere se gli appalti siano già stati assegnati.

In ogni caso, con il mio intervento intendo dire che il Movimento sociale italiano è a favore dell'alta velocità, chiedendo però che essa non si limiti ad arrivare a Napoli, ma che raggiunga almeno Reggio Calabria e che, di pari passo, un'altra linea parta da Bolzano per raggiungere Bari e Brindisi. Solo in questo modo avremo infatti un'Italia unita dal punto di vista dell'alta velocità, evitando di considerare unicamente le esigenze di una parte degli italiani, che verrebbe in tale caso privilegiata.

Il dibattito sul tema, aperto da tempo nel Parlamento e fuori di qui, ha sottolineato la necessità di potenziare e sviluppare il tra-

sporto su rotaia onde decongestionare le strade e rendere competitivo il trasporto delle merci. Tutto ciò a nostro parere va inserito nel discorso sull'alta velocità. Le regioni, i comuni e le province, spinti soprattutto da associazioni ambientaliste, sollevano critiche ai tracciati prescelti; ed allora potrà accadere che in ogni comune l'assessore competente dia vita ad un «comitatino» per discutere del fatto che il treno ad alta velocità quando passa, crea danni! È stato scritto anche questo!

Siamo andati a verificare gli effetti dell'alta velocità in altre parti del mondo, a cominciare dal Giappone, che è una nazione nella quale i cittadini vivono come sardine! Ebbene, lungo le linee ferroviarie non abbiamo visto alcunché di tragico per quanto riguarda i treni ad alta velocità.

Alcuni gruppi vogliono coinvolgere i comuni, le province e le regioni affinché si dia vita al solito comitato contro la realizzazione del progetto per l'alta velocità ferroviaria.

Noi esprimiamo un giudizio di massima a favore di tale progetto, anche se non possiamo pronunciarci su ciò che potrà verificarsi là dove passano i treni ad alta velocità, perché non conosciamo i tracciati e, soprattutto, non sappiamo quali siano le imprese che li realizzeranno. Nel momento in cui saranno varati gli appalti, state certi che faremo la nostra battaglia qualora dovessimo notare l'esistenza di elementi spuri nell'assegnazione degli stessi.

Pertanto, con la nostra mozione intendiamo impegnare il Governo a velocizzare qualsiasi atto conclusivo relativo al progetto dell'alta velocità, riferendo al Parlamento sui relativi costi; a stabilire priorità che tengano conto delle necessità obiettive dello sviluppo regionale; a stroncare ogni manovra strumentale delle organizzazioni ambientaliste che mirano — così come è avvenuto per il nucleare — a relegare l'Italia ad un ruolo secondario.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Elio Vito, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00119.

ELIO VITO. Signor Presidente, colleghi, anche dall'ascolto dei primi interventi di

questa sera risulta evidente che il dibattito sulle mozioni all'ordine del giorno, concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria nel nostro paese, può svolgersi in due modi. Il primo è quello rappresentato sostanzialmente dall'intervento del collega del Movimento sociale italiano, nel quale francamente noi non ci ritroviamo. Esso si basa su una scontata dichiarazione di volere tutto dappertutto (e chi potrebbe genericamente non volere tutto dappertutto?): per esempio, che il trasporto ferroviario proceda in modo più veloce, più funzionale, più completo sull'intera tratta nazionale. Al contrario, chi si oppone a tale posizione è ovviamente un oppositore pregiudiziale, è un oppositore strumentale, è addirittura un terrorista (com'è stato poc'anzi affermato).

Ebbene, noi non riteniamo che questo debba essere il livello del confronto; pensiamo, invece, che il dibattito debba essere di altro tipo, dando per scontata l'esigenza — comune a tutti i gruppi, a tutte le forze politiche, a tutto il paese — del potenziamento del trasporto ferroviario.

Pertanto, è evidente che nella discussione odierna ci si deve soffermare innanzitutto su tale aspetto se, come Parlamento, vogliamo svolgere una funzione di rilievo. E mi pare che questo abbiano preteso in particolare alcuni gruppi all'interno della Commissione trasporti che — mi dispiace dirlo — è singolarmente poco rappresentata nel dibattito, soprattutto per quanto riguarda i suoi più autorevoli ed istituzionali rappresentanti: è questa una nota che — anche se con disappunto — va segnalata, perché quando si sollecitano in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo talune discussioni, è singolare che durante lo svolgimento delle stesse si registri l'assenza non solo della gran parte dei deputati (che possono più o meno legittimamente dichiararsi non interessati all'argomento), ma anche dei parlamentari che quei dibattiti hanno sollecitato.

Chiusa la parentesi, dando per scontato — ripeto — che il potenziamento ed il miglioramento della rete ferroviaria corrispondono ad un'esigenza diffusa, se non altro al fine di decongestionare il trasporto su strada, dobbiamo cercare di capire come si possa ottenere tale obiettivo e soprattutto,

quali siano i vincoli che dobbiamo porre ad una politica di potenziamento del trasporto ferroviario. Riteniamo che i vincoli e le priorità siano facilmente individuabili.

Il primo vincolo consiste nel fatto che il potenziamento deve riguardare soprattutto il trasporto merci. È infatti attraverso il potenziamento di quest'ultimo che si consegue anche l'obiettivo di decongestionare il trasporto su gomma. La seconda priorità, signor ministro, non può che essere quella relativa alla valutazione d'impatto ambientale delle opere progettate (ne parlerò più avanti) e, complessivamente, del tracciato che si sta predisponendo. La terza e la quarta priorità riguardano, rispettivamente, i costi e le procedure.

Con la mozione da noi presentata cerchiamo di considerare i progetti relativi all'alta velocità alla luce delle quattro priorità indicate per valutarli, tenendo conto dello stato di conoscenza degli stessi da parte delle comunità locali interessate, delle istituzioni regionali, dei comuni, delle associazioni e dei cittadini, livello di conoscenza che non riteniamo sia sufficientemente adeguato all'importanza della materia. Vediamo, dunque, come i progetti di cui stiamo parlando tengano conto delle quattro priorità sopra richiamate e come il Parlamento può intervenire.

Rispetto alla prima discriminante (sì ai progetti di alta velocità in un'ottica di potenziamento del trasporto merci) noi esprimiamo forti preoccupazioni, in quanto il progetto relativo all'alta velocità finisce, direttamente e indirettamente, per assorbire la gran parte dei finanziamenti previsti per il potenziamento della rete ferroviaria. Tale progetto finisce anche, indirettamente, per determinare la riduzione di tratte, di servizi esistenti, che possono apparire — e in alcuni casi sono — inutili o costosi nel contesto attuale, ma in un quadro di potenziamento del trasporto su merci potrebbero non essere eliminati.

Il primo elemento di confronto del programma di alta velocità, allo stato della progettazione, ci sembra offrire dunque forti elementi di preoccupazione rispetto all'obiettivo generale di potenziare il trasporto merci; e le preoccupazioni aumentano man

mano che procediamo nell'esame delle quattro priorità individuate.

Quanto alla seconda priorità poc'anzi indicata, abbiamo la sensazione (siamo molto dispiaciuti per l'assenza sia del ministro dell'ambiente sia di quasi tutti i rappresentanti della Commissione competente) che la valutazione di impatto ambientale e la competenza ambientale siano vissute come un oggetto scomodo, del quale si sa di non poter fare formalmente a meno ma che si cerca di rendere quasi ornamentale, non essenziale. Ne consegue che i pareri e le opinioni del Ministero dell'ambiente sono attesi quasi inducendo un senso di colpa, come se tutti i ritardi dipendessero da qualche orpello tecnico-procedurale, da chissà quale ragione ostruzionistica che si cela all'interno del ministero in questione. Si subordinano, ancora una volta, i pareri e le valutazioni di impatto ambientale delle opere a quello che parrebbe essere un presupposto diverso — l'interesse generale —, per cui, comunque, l'opera pubblica ha un interesse maggiore rispetto all'impatto ambientale, quindi rispetto alla tutela del territorio e alla salute dei cittadini. Insomma, è come se la valutazione di impatto ambientale delle opere non fosse la vera priorità, ma fosse un elemento del quale si sa di non poter fare a meno e del quale si cerca però di non tenere quasi conto o comunque di tenerne conto al minimo.

Noi riteniamo che questa ottica sia sbagliata. Crediamo che proprio l'esperienza dello sviluppo del tracciato ferroviario e del tracciato autostradale nel nostro paese dovrebbe avere definitivamente sgombrato il campo dall'illusione che l'opera pubblica possa avere un valore non solo rispetto alla tutela del territorio e dell'ambiente, ma anche rispetto ad una concezione moderna, completa ed integrata dello sviluppo; è come, appunto, se l'opera pubblica possa prescindere da queste considerazioni.

Farò solo alcuni esempi sommari perché, ripeto, sommario è anche, rispetto alla Commissione trasporti, lo stato di acquisizione degli atti e la conoscenza della materia. Dico che ci appare essere fortemente insufficiente, proprio rispetto alla valutazione di impatto ambientale, il modo di

risolvere il problema dell'accesso ai grandi nodi interurbani ed alle grandi città. Cito un piccolo esempio: nella progettazione di massima della tratta Roma-Napoli, nell'arrivo alla stazione di Porta nord a Napoli vi sono 23 chilometri di viadotti. Si sceglie infatti un tipo di soluzione che, oltre a non essere economica e breve, ha più pesante impatto ambientale e servirà a rendere ancora più difficile la vivibilità e a compromettere ulteriormente la possibilità di un più funzionale trasporto ferroviario sulle altre reti di accesso all'area metropolitana di Napoli. Si ritiene che la linea ad alta velocità debba entrare fin quasi nella piazza principale delle grandi città (a piazza Municipio, nel caso di Napoli); noi pensiamo invece che sarebbe più opportuno fare in modo che ci si possa fermare alle zone esterne, alle porte di ingresso esterne, periferiche, e potenziare, magari con costi nettamente inferiori, una seria rete di trasporto metropolitano regionale, che eviti l'impatto nella grande città da parte di quelle persone che viaggiano appunto su mezzi ad alta velocità.

L'errore di fondo commesso nella creazione della rete autostradale del nostro paese, sviluppatasi negli anni cinquanta e sessanta è stato quello di far sì che i viaggiatori che percorrevano le autostrade per andare oltre la rete urbana di una città dovessero immergersi direttamente nel traffico cittadino. Successivamente, si è pensato a raccordi anulari, a tangenziali; ma secondo l'impostazione sbagliata con la quale sono nate le autostrade, le persone che percorrevano, ad esempio, la Reggio Calabria-Salerno-Napoli entravano fin dentro Napoli e venivano quindi a confluire con il traffico dei comuni dell'area vesuviana — che è un traffico notevole, di ingresso quotidiano —, anche se in realtà la loro meta non era Napoli, ma dovevano proseguire per il tracciato di Roma o in alcuni casi anche per il tracciato dell'Adriatica.

Riteniamo che si rischi di ripetere questo errore, — una diversa soluzione costituisce quindi un'opzione fondamentale — anche rispetto alla progettazione dell'alta velocità; errore che in alcuni casi comporta notevoli costi aggiuntivi in termini non solo di finan-

ziamento ma anche di valutazione di impatto ambientale.

Signor ministro, vorremmo allora che questo dibattito potesse concludersi, tra l'altro, con l'assicurazione che i pareri del Ministero dell'ambiente saranno non solo vincolanti ma davvero prioritari (come per legge devono essere) rispetto allo sviluppo della progettazione e che il Ministero dell'ambiente venga realmente ritenuto come l'interlocutore fondamentale da parte delle società concessionarie, da parte della stessa TAV. Infatti di questo si tratta: se vogliamo sviluppare il nostro paese in senso moderno ed adeguato alle esigenze del nostro tempo, occorre necessariamente riconoscere e tenere in debita considerazione tale priorità.

Il terzo elemento di confronto con il quale noi affrontiamo il problema (perché tale sta diventando) dell'alta velocità è quello dei costi, dei finanziamenti. Si parla di finanziamenti, di costi complessivi superiori agli ottantamila miliardi. Al di là del valore relativo di questa cifra rispetto al momento che sta attraversando il nostro paese e rispetto ad altre opere, anche ferroviarie, che sono state progettate nel passato, noi riteniamo che sicuramente l'aspetto dei costi debba essere strettamente messo in relazione tanto con la situazione economica e finanziaria del paese, quanto (proprio perché si tratta di costi elevatissimi) con le necessarie garanzie che devono accompagnare le procedure che saranno adottate.

Anche al riguardo non rinveniamo alcun elemento di soddisfazione, anzi abbiamo molte preoccupazioni. Innanzitutto non è vero che le condizioni per la ripresa economica ed industriale di un paese, come pareva in qualche misura emergere (anche in controtendenza con quelle che erano state e che sono le linee essenziali dell'attuale Governo in termini di manovra economica) dai comunicati emessi a fine anno e come si ritiene da parte di alcuni, vanno rinvenute unicamente o principalmente nel modo in cui lo Stato finanzia le opere pubbliche, sia che si tratti di opere pubbliche ferroviarie, come in questo caso, sia che si tratti di opere pubbliche di carattere edilizio, come il Parlamento avrà modo di esaminare in altre

sedi. Noi riteniamo che, ai fini di un'effettiva ripresa economica ed industriale del nostro paese, non sia questa la scelta prioritaria da compiere. Gli investimenti e i finanziamenti destinati alle opere pubbliche (finanziando per giunta le opere pubbliche con il ricorso a debiti, come è avvenuto negli anni scorsi) non creano, a nostro avviso, le condizioni di un serio ed effettivo sviluppo, ma danno luogo soltanto ad un falso sviluppo e a fonti ulteriori di indebitamento dello Stato.

Anche per quanto riguarda i costi esprimiamo quindi preoccupazione perché, come ho già detto, non è vero che il fatto che lo Stato riesca a finanziare opere pubbliche sia di per sé un segnale di ripresa. Non riteniamo che ingenti finanziamenti (a nove o dodici cifre) ad opere pubbliche comportino necessariamente un segnale di ripresa economica del paese. Ciò è quanto mediante letture superficiali sollecitate a volte da alcuni settori della classe industriale, che pure hanno responsabilità rispetto all'attuale situazione economica, si vorrebbe far credere all'opinione pubblica, anche contando al riguardo sull'appoggio (che sembrerebbe troppo scontato) dei sindacati.

Un altro problema è quello della trasparenza delle procedure. Questo è il settore in cui maggiori sono le preoccupazioni. E ciò non per una facile tentazione moralistica (che pure è perfettamente legittima e frutto di buona fede e che ci pare di cogliere, ad esempio, nel documento e nelle dichiarazioni dei colleghi verdi), per cui là dove compare il nome della Cogefar Impresit o di altre imprese coinvolte nei recenti fatti giudiziari milanesi (e ormai non solo milanesi) si ritiene necessario allertare la massima attenzione sulle procedure. Noi riteniamo infatti che occorra comunque rivolgere la massima attenzione alle procedure; anzi crediamo che, a maggior ragione, occorra porre molta attenzione proprio là dove non compaiono nomi che già oggi sono investiti dal ciclone dell'attenzione dell'opinione pubblica e della magistratura.

Sicuramente non è questo il caso della vicenda di cui ci stiamo occupando, riguardo alla quale abbiamo però forti preoccupazioni proprio perché si è deciso di scegliere dei modelli che non rispondono alla più

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

moderna normativa CEE. In alcuni casi anzi signor ministro — ce lo consenta —, i tempi e le modalità con cui sono stati adottati alcuni modelli di procedura di affidamento dei lavori e della progettazione sembrano essere stati scelti proprio per evitare di sottoporsi alla più moderna e rigorosa procedura CEE. Quando si sa che la procedura prevista dalla normativa CEE è entrata in vigore in Italia per questo e per altri tipi di opere dal 1° gennaio 1993 e constatiamo che certe procedure sono state frettolosamente concluse il 29 dicembre 1992, dobbiamo ritenere che comunque ragioni di opportunità avrebbero suggerito di aspettare tre giorni per potersi inserire nell'ambito della normativa CEE.

In quel caso, ciò avrebbe significato non prestare il fianco a volontà ostruzionistiche quali quelle evocate — e a nostro giudizio del tutto assenti in questo dibattito e nel paese — dal collega missino, ma adottare piuttosto un opportuno e giusto elemento di prudenza.

Lei conosce le perplessità che abbiamo espresso sul modello dell'affidamento in concessione dei lavori pubblici, in particolare nel delicato settore delle ferrovie. Dobbiamo dire che in questo caso il tipo di affidamento previsto si sottrae per tre quarti delle tratte alla normativa CEE, recentemente entrata in vigore. Noi riteniamo che il prescelto modello dei *general contractors* non faciliti le condizioni di trasparenza e partecipazione che dovrebbero corrispondere davvero ad una esigenza comune del Parlamento e del Governo nel momento in cui si attiva, in una fase tanto delicata per il paese, un finanziamento così rilevante per opere pubbliche che finiranno per interessare milioni di cittadini.

Voglio concludere dicendo che l'intento della nostra mozione era quello di consentire con l'iniziativa che permette al Parlamento di discutere di questa materia. Noi riteniamo che il Parlamento debba continuare a farlo e ad essere informato e che, in qualche misura, tutto il prosieguo dei lavori (dalla progettazione all'esecuzione delle opere) debba essere vincolato alle conclusioni di questo e di altri successivi dibattiti parlamentari, che magari si svolgeranno nella

sede delle Commissioni congiunte trasporti ed ambiente.

Abbiamo voluto anche fornire un contributo che non si fonda su una pregiudiziale opposizione al progetto dell'alta velocità. Anzi, proprio partendo da quest'ultimo, abbiamo tentato di svolgere un'analisi rispetto a quattro priorità, avendo individuato, anche alla luce dell'assoluta assenza di qualsiasi previsione di collegamenti con la rete ferroviaria degli altri paesi della CEE, più motivi di preoccupazione che di soddisfazione.

Evidentemente, signor ministro e colleghi, anche noi riteniamo che alla fine di questo dibattito sapremo individuare determinate conclusioni e che le preoccupazioni che abbiamo espresso senza pregiudizi potranno essere rappresentate in modo unitario dal Parlamento e venire accolte dal Governo al fine di diventare vincolanti nella realizzazione delle opere (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Chiaventi che illustrerà anche la mozione Giordano Angelini ed altri n. 1-00121, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

MASSIMO CHIAVENTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, da quando nella passata legislatura il Parlamento si pronunziò favorevolmente sull'ipotesi dell'alta velocità molte cose sono accadute, molti fatti ed episodi si sono verificati e di volta in volta sono comparsi diversi protagonisti sulla scena.

Mi riferisco, innanzitutto, ai vari ministri che si sono espressi nel merito della vicenda: al ministro dei trasporti che, come membri della Commissione competente, abbiamo in talune occasioni visto comportarsi come un difensore d'ufficio delle decisioni assunte, in altra sede, dall'azienda, e al ministro dell'ambiente che recentemente ha espresso pareri trancianti su alcuni aspetti dell'alta velocità e che ha rivendicato un ruolo decisivo e determinante all'interno di questa vicenda, ricordando il carattere vincolante del parere del Ministero.

Inoltre, protagonisti sono stati il ministro dell'industria e quello del tesoro, che hanno

sollevato in sede di riunione del Consiglio dei ministri alcune perplessità circa le modalità di finanziamento della TAV, chiedendo tempo e mettendo in evidenza che, da una prima lettura, sembrava che il rischio fosse appannaggio soltanto della parte pubblica, mentre quella privata veniva abbondantemente remunerata per le anticipazioni prodotte.

Altri protagonisti di questa vicenda emersi agli onori della cronaca sono stati i vertici dell'azienda delle ferrovie. Gli stessi posti di responsabilità sono stati addirittura oggetto di una contesa che ha visto quali principali attori i partiti della maggioranza, quello socialista e la democrazia cristiana in particolare. Si è trattato per la verità di una disputa sicuramente non nobile, che alla fine si è risolta — come tutti sanno — con un allargamento degli assetti al vertice dell'azienda e con la creazione della figura dell'amministratore delegato, che in qualche modo contraddice la scelta iniziale di una figura da «padre padrone», quale veniva assegnata al presidente dell'ente.

Ulteriori protagoniste sono state le regioni, impegnate nel corso di questi mesi in un braccio di ferro con l'azienda per la stesura dei protocolli d'intesa per l'attraversamento da parte delle linee dell'alta velocità dei loro territori. Si è trattato purtroppo di un dialogo tra sordi, come è emerso dall'audizione che si è tenuta presso la Commissione trasporti della Camera giovedì scorso. In tale occasione i rappresentanti delle regioni hanno manifestato disagi, amarezze ed anche critiche pesanti circa il comportamento dell'azienda.

Abbiamo poi visto che le popolazioni locali, nel corso di questi mesi, hanno costituito comitati di protesta e di salvaguardia dell'integrità del proprio territorio ed hanno espresso ad alta voce le proprie lamentele relativamente ai tracciati, alle modalità di costruzione delle opere, ai rumori, all'organizzazione dei cantieri e, più in generale all'impatto ambientale sui loro comuni.

Si sono quindi ingenerate polemiche in questi mesi e sono state provocate tensioni, puntualmente riprese dai *media*, che hanno svolto un'importante opera di informazione sullo sviluppo dell'intera situazione. Penso

che l'ampio spazio che gli organi di stampa hanno riservato alla vicenda dell'alta velocità sia comprensibile se teniamo conto che a livello di opinione pubblica è diffusa una forte consapevolezza circa l'importanza degli interessi concreti e generali che sono in gioco in questa vicenda. Dirò di più: credo si possa tranquillamente affermare che non soltanto nell'immaginario collettivo, ma nel senso comune spesso le ferrovie assurgono a simbolo della ricerca di nuovi spazi e di altre frontiere, non solo geografiche ma relative al progresso e alla civiltà.

Del resto, anche se per un periodo purtroppo limitato e che sicuramente non fa parte della storia recente, ciò è avvenuto: mi riferisco al periodo che ha visto nascere lo Stato unitario, che fu l'unico nella storia d'Italia in cui le classi dirigenti affidarono alle ferrovie un ruolo decisivo per l'integrazione tra nord e sud e, in generale, per l'ingresso dell'Italia nella moderna società industriale.

Questa breve citazione storica ritengo non sia superflua perchè mi pare che quella sia stata l'unica occasione in cui le classi dirigenti di questo paese hanno dimostrato con i fatti — cioè con investimenti massicci — di aver capito l'importanza strategica delle ferrovie dello Stato per la politica di modernizzazione e di sviluppo complessivo del paese. Da allora vi è stato un processo continuo di degrado e di decadimento, che non soltanto ha riguardato la quantità, la qualità e l'organizzazione del servizio, ma ha coinvolto inevitabilmente un alto patrimonio di professionalità e di esperienze, costruitosi pazientemente nel corso dei decenni. Basti pensare alla figura dell'ingegnere delle ferrovie dello Stato, un tempo fiore all'occhiello della pubblica amministrazione e sinonimo di alta competenza e di rigore professionale.

Possiamo però affermare che tutto questo appartiene al passato e rappresenta motivo di un malinconico ricordo. Io credo che, se non si parte da questa ricostruzione — ovviamente sommaria — della storia delle ferrovie nel nostro paese, non si possa comprendere il perché attorno al progetto alta velocità si raccogliessero attese, interessi, attenzioni che andavano ben oltre la dimen-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

sione reale della proposta. Il perché è di semplice spiegazione: nel progetto per alta velocità si leggeva un'occasione straordinaria per ribaltare la tendenza, che si era affermata nel corso degli ultimi decenni, ad una marginalizzazione crescente del settore ferroviario, la quale aveva portato il nostro paese addirittura all'ultimo posto in Europa.

Già altri colleghi hanno citato alcune cifre a conferma di questa affermazione, ed io penso che il punto di riferimento a noi più vicino ed anche più consono a dimostrare la situazione paradossale del servizio ferroviario nel nostro paese venga ancora una volta dalla Francia, che ha una rete ogni diecimila abitanti superiore di più della metà nostra. Il paradosso è che dovrebbe essere esattamente l'opposto: proprio per le caratteristiche geofisiche dell'Italia, diverse rispetto alla Francia (una realtà pianeggiante quest'ultima, ed una realtà a collo di bottiglia, con gli Appennini, la nostra), la scelta di privilegiare il ferro rispetto alla gomma si sarebbe dovuta imporre per una pura questione di economia di gestione.

Queste attese legate al progetto per alta velocità erano del resto suffragate dagli intendimenti espressi al momento della presentazione del progetto, che qui riassumo. In primo luogo, l'alta velocità avrebbe dovuto rappresentare l'occasione per una modernizzazione dell'intera rete ferroviaria italiana, poiché la prima ha senso — si affermava — se si integra con la parte rimanente della rete in un unico sistema, attraverso la risistemazione dei nodi urbani, in grado di supportare e di alimentare la stessa domanda di mobilità delle persone e traffico merci per l'alta velocità. Il secondo intendimento guardava all'Europa ed alla nascita del mercato unico europeo, poiché se si voleva entrare in Europa, non come comprimari, bisognava ovviamente esprimere una capacità di relazione e di comunicazione della stessa intensità e velocità degli altri principali paesi europei. Il terzo intendimento era di carattere interno e non per questo privo di un certo importante fascino: se l'Italia è un paese policentrico, risulta vitale mettere in comunicazione diretta e veloce i centri fra loro, per permettere una circolazione di ricchezza di modernità, di

tecnologia, di cultura: una rete fitta di scambi diretti fra realtà come Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze Roma e Napoli.

Tanto più forti e giustificate erano le attese, tanto più amaro è constatare oggi, purtroppo, che il primo tratto di strada non è riuscito a rafforzare e ad alimentare quel clima di entusiasmo che si era creato, ma ha contribuito, anzi, a raffreddare gli entusiasmi e ad assopire notevolmente le speranze che ognuno di noi aveva riposto in quel progetto. La verità è che i comportamenti del Governo e dell'azienda invece di appianare difficoltà che sono naturali ed oggettive in progetti di queste dimensioni, hanno creato problemi ulteriori sollevato perplessità, suscitato diffidenze e resistenze, ma hanno soprattutto contraddetto gli intendimenti allora annunciati. La speranza che l'alta velocità trascinasse con sé una modernizzazione dell'intera rete è stata contraddetta dalla volontà di considerare l'alta velocità come un sistema separato e dalla scarsità di investimenti all'uopo previsti nel piano di programma proposto dall'azienda.

L'obiettivo del collegamento con il sistema europeo alta velocità appare contraddetto dal carattere di rete interna alla penisola che emerge dai progetti, i quali trascurano e non tengono conto dei valichi alpini e delle linee già esistenti, come quella del Brennero. Credo inoltre che non si possano e non si debbano ignorare i recenti atteggiamenti tenuti dall'azienda nei confronti della Commissione trasporti e, più in generale, dell'istituto parlamentare. Mi riferisco, in primo luogo, all'arroganza recentemente dimostrata allorché è stato rifiutato al Ministero dei trasporti (e, quindi, in seconda battuta, alla Commissione trasporti) il tempo necessario per l'esame degli atti, diniego motivato con l'improrogabilità di una riunione del CIPET, che non si è ancora conclusa perché quest'ultimo ha fatto proprie le esigenze di approfondimento (a partire dalle modalità di finanziamento della TAV) emerse in sede di Commissione parlamentare.

Non si può neanche sottacere l'insipiente approssimazione, la superficialità dimostrata nella redazione dei progetti relativamente ai tracciati, ai problemi di impatto ambien-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

tale ed al danno alle colture agricole, che hanno generato tensione nei rapporti con gli enti locali e provocato fortissima ostilità nelle popolazioni.

Riteniamo, quindi, i comportamenti posti in essere dall'azienda e dal Governo di tale gravità da rischiare di compromettere oggi la realizzazione dell'intero progetto. È questa, in sostanza, la critica di fondo che muoviamo alla maggioranza, vale a dire quella di avere, con la propria sciatteria, messo in pericolo la fattibilità del progetto alta velocità. In altri termini, invece di allargare il fronte del consenso a tale progetto, si è negli ultimi mesi rafforzato quello degli avversari e di coloro che lavorano quotidianamente per impedirne la realizzazione.

La mozione presentata dal gruppo comunista-PDS contiene, nella premessa, un elenco preciso di questi ultimi colpevoli comportamenti, assieme alle proposte di correzione di fondo che dovranno essere apportate per dare credibilità al progetto stesso. Si parte da una modifica di fondo del modo di atteggiarsi nei confronti delle regioni e degli enti locali da parte dell'azienda per passare all'importanza prioritaria da assegnare ai problemi di impatto ambientale sin dalla fase progettuale, per giungere infine alla necessità di inserire il trasporto merci nel progetto di alta velocità e di introdurre sistemi e criteri di maggiore trasparenza nel rapporto tra l'azienda ferroviaria ed i privati.

Nella parte finale della mozione si ribadisce l'esigenza di ristabilire rapporti istituzionali corretti improntati, in primo luogo, al rispetto del ruolo del Parlamento, che riteniamo debba essere decisivo e determinante in una materia così importante per lo sviluppo del paese. Nasce da ciò la richiesta di sottoporre al Parlamento, prima della sua approvazione, oltre che l'intero progetto alta velocità, la stessa proposta di concessione tra lo Stato e l'azienda ferroviaria. Non riteniamo sia tempo di sospensioni e di rinvii; crediamo che l'azienda, con il proprio colpevole atteggiamento, abbia già contribuito a sufficienza a creare ostacoli alla realizzabilità del progetto. Riteniamo invece sia tempo di chiarezza e di assunzione di responsabilità da parte di tutti, soprattutto di coloro che sono chiamati ad operare

scelte specifiche nell'interesse della collettività.

A nostro avviso, la sede migliore per fare chiarezza e per assumersi responsabilità resta quella parlamentare, perché il Parlamento della Repubblica rimane il luogo più solenne in cui assumere impegni di cui rispondere di fronte al paese.

Nel corso di questo dibattito abbiamo sentito avanzare proposte e richieste di convergenza da parte di altri gruppi di opposizione. Noi siamo favorevoli a valutarle serenamente, ma siamo altrettanto favorevoli a che tali convergenze abbiano le basi che ho indicato e che rispondano soprattutto al raggiungimento di questi obiettivi (*Applausi dei deputati del gruppo del PDS*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mensurati, che illustrerà anche la mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

ELIO MENSURATI. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, nella nostra mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122 abbiamo elencato una serie di occasioni e di momenti istituzionali nel corso dei quali abbiamo già affrontato la questione dell'alta velocità. Lo abbiamo fatto con molta puntualità, proprio per evitare di soffermarci su argomentazioni che sono state già ampiamente sviluppate nel tempo.

Credo che complessivamente si sia tutti d'accordo — del resto è previsto, tra l'altro, dallo stesso piano generale dei trasporti — sulla necessità di un riequilibrio modale del trasporto delle persone e delle merci a favore del sistema ferroviario. Riteniamo che il progetto al nostro esame, che prevede il quadruplicamento con le tecnologie del sistema alta velocità dell'asse Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli, rientri in questo quadro generale e che sia giustamente coerente con il piano triennale 1993-1995. Non solo, ma esso risponde ad una esigenza più volte affermata in sede europea e che, anzi, giunge con un notevole ritardo alla nostra attenzione, e coglie l'impostazione di far concorrere il capitale privato in forma incisiva al processo di razionalizzazione e di modernizzazione delle nostre infrastrutture ferrovia-

rie. Successivamente, si è dato vita alla società concessionaria TAV (Treni ad alta velocità) con la legge del 25 maggio 1991; e l'ente Ferrovie dello Stato è stato autorizzato a partecipare a società il cui scopo è appunto, la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema ad alta velocità, per le quali il recupero e la remunerazione del capitale investito si sarebbero concretati attraverso lo sfruttamento economico effettuato da parte della società stessa.

Non vi è dubbio che ciò comporta comunque la preoccupazione che gli altri rami del nostro sistema ferroviario potrebbero, non avendo un numero di passeggeri adeguato e non risultando quindi remunerativo l'esercizio delle stesse, essere in qualche modo abbandonati e poi dismessi.

Riteniamo che ciò non si debba verificare e che vi sia invece l'esigenza di inquadrare tale discorso dell'alta velocità in un processo di riordinamento dell'intera rete ferroviaria nazionale. L'alta velocità sicuramente corrisponderà ad un'esigenza di copertura degli spostamenti sulla media e lunga distanza non solo delle persone, ma anche delle merci. Nel contempo, l'utilizzazione della parte per così dire storica della struttura ferroviaria consentirà una maggiore puntualità per il trasporto delle persone e soprattutto un potenziamento del settore del trasporto merci.

Come ricordava qualche collega, il nostro gruppo ha posto in sede di Commissione trasporti il problema del rapporto istituzionale fra Governo e Parlamento; il nostro capogruppo in Commissione è stato anzi il primo firmatario di un ordine del giorno a tale riguardo. Noi continuiamo a ritenere che il Parlamento rivesta un ruolo centrale, per la sua funzione di indirizzo e di controllo anche in questo delicato settore. Significativo appare, fra gli impegni che chiediamo al Governo, quelli di vigilare affinché il progetto in discussione sia realizzato nella piena salvaguardia dell'ambiente, delle finalità generali della politica dei trasporti e degli interessi del risparmio pubblico e privato necessario per la sua realizzazione, con una verifica quindi della trasparenza delle procedure. Si tratta di riferire al Parlamento pe-

riodicamente anche in relazione al contratto di programma, che sarà perfezionato entro il 30 giugno 1993.

Per noi questo è un aspetto non secondario, che caratterizza il nostro atteggiamento nei confronti del progetto che abbiamo di fronte. Ad integrazione, però, vogliamo anche dire che occorre tener conto della necessità di inserire nel progetto la tratta Napoli-Battipaglia. Questa indicazione, a suo tempo formulata dal Parlamento, corrisponde ad un'esigenza di riequilibrio dell'offerta di trasporto fra nord e sud.

Su un altro punto credo si registri un atteggiamento unanime all'interno della Commissione (e non può che essere così): la necessità di predisporre — per le interconnessioni di cui ho parlato — un piano di sviluppo per il trasporto intermodale delle merci, connesso con la realizzazione del progetto.

Crediamo altresì che proprio per corrispondere ad un'esigenza di integrazione europea, con la realizzazione di una rete integrata (così viene presentato il progetto, né potrebbe essere altrimenti), occorra procedere ad un'integrale realizzazione delle direttrici est-ovest e nord-sud, con le tratte Milano-Genova, Milano-Venezia-Trieste, nonché con le integrazioni relative alla realizzazione del tratto italiano del collegamento Torino-Lione ed alla velocizzazione della Genova-Ventimiglia e della Battipaglia-Reggio Calabria.

Stesso impegno, per le medesime ragioni, vale per l'attivazione in maniera prioritaria della progettazione esecutiva del nuovo valico del Brennero.

Riteniamo poi che sia un fatto non secondario — ne stiamo discutendo proprio in questi giorni in Commissione trasporti — che si presenti, attraverso un apposito progetto di legge, un piano di riordino di tutto il settore del trasporto pubblico locale. Questo in qualche modo si interseca con il discorso della penetrazione dei nodi, altrimenti, realizzeremmo un'opera (la cui gestione sarà affidata alla società TAV) nella sostanza scorporata dal complessivo sistema ferroviario del nostro paese.

Vi è poi l'aspetto dell'occupazione: non ci nascondiamo che gli investimenti nel settore

ferroviario sono a scarsa componente d'importazione, quindi comportano alta possibilità di lavoro; possono quindi rappresentare un volano per la ripresa dell'occupazione. A nostro giudizio deve rimanere fermo il ruolo del Parlamento di controllo e indirizzo su questo importante comparto.

Vi è stato un invito da qualche parte politica ad arrivare alla formulazione di un documento unitario. Debbo dire francamente, per tutte le preoccupazioni espresse, che potrebbe anche raggiungersi un risultato. Ci apprestiamo ad un confronto, ma non siamo disponibili a compromettere l'immediato avvio delle procedure che permettono di realizzare il progetto di cui stiamo discutendo.

Credo che in questo quadro possiamo fare un buon lavoro e, se possibile, elaborare una risoluzione unitaria. Diciamo subito — lo ripeto — che questo non deve significare sospensioni, nuove attese. È evidente che occorre soprattutto verificare (nella mozione Lucchesi n. 1-00122 è molto chiaro) il contratto di programma, di servizio, l'atto di concessione; tuttavia — questo è l'impegno che chiediamo al Governo — devono essere messe in atto tutte le iniziative affinché il progetto possa essere avviato immediatamente (*Applausi dei deputati dei gruppi della DC e del PSI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Castelli, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00123. Ne ha facoltà.

ROBERTO CASTELLI. Signor Presidente, colleghi, credo che il dibattito sia giunto veramente a proposito. La speranza è che al termine di esso vi sia un po' più di chiarezza su una questione che appare veramente intricata. Infatti l'obiettivo minimo della discussione di questa sera e del voto, che sarà espresso in settimana, dovrebbe essere di permettere ad ogni gruppo di venire allo scoperto e dichiarare la propria posizione. Mi pare, però, che anche al riguardo vi siano dei dubbi.

Debbo dire che, come osservatore giunto in un certo senso nella fase finale del processo, ho trovato parecchia confusione e molti punti oscuri. Debbo però anche aggiungere che purtroppo la sensazione non

troppo piacevole che ho ricevuto dall'estendersi di questa vicenda negli ultimi otto mesi è stata quella che forse tale confusione per certi versi è stata voluta.

Per quanto riguarda il mio gruppo, considerato che siamo nuovi in Parlamento, credo sia opportuno — e mi scuso se approfitterò della pazienza dei colleghi e del ministro — per eliminare ogni dubbio, illustrare la nostra posizione. Cercherò di essere il più breve possibile.

Tale posizione non può riguardare solo l'alta velocità, poiché mi sembra che tale argomento sia strettamente connesso alla vicenda della trasformazione dell'ente Ferrovie dello stato in SpA. Quindi, data la grandissima importanza che le ferrovie rivestono non solo nel sistema dei trasporti della nazione ma direi in tutta la vita sociale del paese, evidentemente bisogna spendere qualche parola affinché la nostra posizione sia chiara in riferimento alla politica dei trasporti nel suo complesso.

Dalla lettura delle mozioni e dall'andamento del dibattito odierno mi sembra che ci si stia orientando ad enunciare una serie di posizioni che possono essere pro o contro l'alta velocità. Riteniamo che non debba essere questo il significato della nostra discussione, poiché noi siamo rispettosi del lavoro svolto dal Parlamento e quindi anche di quello delle precedenti legislature. Ci sembra, dunque, che tornare oggi, 18 gennaio 1993, sull'alta velocità sia forse tardivo. Ci sembra cioè che non sia più il momento di esprimersi semplicemente a favore o contro l'alta velocità, considerato che il Parlamento ha già manifestato posizioni su tale tema.

Come dicevo, essendo noi un gruppo nuovo, probabilmente è opportuno, per una maggiore chiarezza, che esponiamo nelle linee generali quali siano i nostri orientamenti su tale problema.

Per quanto riguarda i trasporti, riteniamo che vada data priorità al trasporto su rotaie, su mare e sulle idrovie interne, almeno per quel poco che l'Italia offre sotto questo punto di vista.

A fronte di tale affermazione di principio, sulla quale a parole siamo tutti d'accordo, occorre realmente trasferire il trasporto dalla strada ad altri mezzi, per quanto possibile.

Mi sembra che le stesse FFSS indichino come obiettivo quello di portare al 20 per cento il trasporto totale delle merci su ferrovia. Ebbene, anche per noi il raggiungimento di tale obiettivo è auspicabile, considerando anche i disastri ambientali a cui stiamo assistendo in questo periodo, derivanti dalle emissioni inquinanti soprattutto nelle città, ma non solo all'interno dei centri urbani, dei quali è responsabile l'alta densità veicolare, che — come il collega Pieroni prima ricordava — batte ogni record mondiale. I novanta veicoli per chilometro prima citati in Lombardia quasi raddoppiano; potete quindi immaginare quanto chi provenga da questa regione sia sensibile al problema.

Premesso che noi riteniamo che le ferrovie debbano svilupparsi soprattutto in relazione al trasporto merci (il che significa che si deve procedere a raddoppiare le linee che attualmente sono ancora ad un solo binario ed a quadruplicare le linee sulle direttrici principali), occorre muoversi nell'ambito dell'intermodalità.

Ribadisco, ancora una volta, che su questo aspetto noi riteniamo di aver assunto una posizione assolutamente responsabile, anche se impopolare perché ci è costata critiche un po' demagogiche da parte di altre forze dell'opposizione.

Pensiamo sia assolutamente necessario finanziare le linee locali del nord, così come riteniamo sia necessario potenziare quelle del sud, che si trovano ancora a livelli estremamente arretrati.

Un altro punto che intendiamo evidenziare è l'adesione completa alla direttiva CEE n. 440; su tale aspetto, anche in passato, non si è dibattuto sufficientemente, mentre invece esso rappresenta un punto sul quale noi ci basiamo per alcune delle critiche che solleviamo nei confronti del progetto per l'alta velocità ferroviaria, così come presentato. Per venire al tema, desidero illustrare a grandi linee come noi intendiamo invece il progetto per l'alta velocità. Credo sia il caso di dire chiaramente come la pensiamo al fine di sgombrare il campo da ogni equivoco. Noi riteniamo che l'alta velocità sulle due direttrici fondamentali (nord-sud ed est-ovest) sia sicuramente un progetto da compiersi per moltissime ragioni. Innanzitutto,

perché in questo modo si quadruplicano le linee ferroviarie e, in secondo luogo, perché tale realizzazione in prospettiva può inserire l'Italia nell'ambito europeo. Intendo dire che in Europa, l'alta velocità è ormai un dato di fatto, e quindi credo che l'Italia in qualche modo debba rinunciare a ragionare in termini nazionali a favore di un'ottica europea.

Purtroppo, il nostro paese arriva in ritardo rispetto agli altri Stati europei - e non è un punto d'orgoglio doversi adeguare a scelte effettuate altrove — per quanto concerne il trasporto ferroviario dei passeggeri, che ormai — lo ripeto — è segnato a livello europeo dall'alta velocità; pertanto, escludere l'Italia da questo progetto ci sembra assolutamente da evitare.

In pratica, ciò significa aderire al progetto Torino-Venezia, anzi, in un'ottica più vasta, al progetto Spagna-Francia-Slovenia (senza ipotecare il futuro!) e al progetto nord-sud, intervenendo evidentemente anche sui trafori, altro argomento su cui si discute da anni in dibattiti e convegni ma che è completamente ignorato negli atti parlamentari. Se poi la direttrice nord-sud, che andrà verso l'Europa, dovrà svilupparsi attraverso il Brennero, lo Spluga e il Sempione, evidentemente la realizzazione non dipenderà soltanto da noi, ma anche dalle decisioni che assumeranno gli svizzeri o gli austriaci. Pertanto, ancora una volta dobbiamo muoverci in un'ottica europea per poter affrontare i problemi in questione.

Una cosa però dev'essere chiara: non siamo d'accordo sul fatto che sia stata data priorità alla linea Napoli-Roma, e non per il solito discorso campanilistico o perché noi rappresentiamo una forza politica radicata essenzialmente al nord.

Occorre infatti ricordare quanto detto dal commissario Necci in Commissione trasporti, cioè che l'alta velocità deve essere un'operazione di tipo commerciale e, quindi, deve rispondere ad una richiesta di mercato già esistente. È indubbio che, almeno attualmente, questa richiesta di mercato esiste soprattutto in relazione alla tratta Milano-Roma. Su tale aspetto, pertanto, insistiamo in quanto riteniamo che corrisponda ad un'esigenza prioritaria.

Chiedo scusa per questa digressione, ma mi sembrava assolutamente necessaria per chiarire una volta per tutte la posizione del gruppo della lega nord sull'argomento in discussione. Sostanzialmente, siamo favorevoli per due motivi: anzitutto per una scelta strategica — che ho testé richiamato — e, in secondo luogo, per una ragione pratica. L'Italia è il paese delle decisioni sempre rinviata, in cui si parla, si fanno progetti di legge, ma sono anni che non si realizzano più grandi opere pubbliche; forse sarebbe opportuno sfruttare i fondi stanziati per dare finalmente l'avvio alla costruzione di una grande opera pubblica, anche perché (è una mia curiosità, può darsi che il ministro sappia rispondermi) siamo di fronte al fatto compiuto, che in qualche modo va accettato. Voglio solo ricordare ai colleghi un piccolo particolare: i viadotti costruiti lungo sull'autostrada Milano-Bologna sono stati realizzati in modo da poter accogliere l'alta velocità. Evidentemente, dunque, esiste già un progetto, un accordo, si sa già che il percorso dovrà essere quello. Detto questo, la nostra non è certamente una supina accettazione del fatto compiuto; non voglio rubare il mestiere al Presidente, ma devo dire che *est modus in rebus*.

Vorrei ora soffermarmi sugli aspetti che non ci trovano assolutamente d'accordo; mi riferisco al modo in cui questo *mega business* è stato portato avanti.

Ho sentito dire più volte, sia in quest'aula sia in Commissione, che il Parlamento si è espresso chiaramente a favore dell'alta velocità; ebbene, io ho consultato gli atti parlamentari, ma non ho trovato grandi dichiarazioni favorevoli al progetto. Voglio richiamare la mozione presentata dai gruppi di maggioranza — primo firmatario il collega Lucchesi — che cita una serie di atti nei quali, in realtà, si parla di alta velocità soltanto due volte. L'ultima occasione in cui ciò è avvenuto è l'esame della legge finanziaria per il 1993; tengo a segnalare che nella prima stesura del provvedimento l'espressione alta velocità non figurava, ma è stata introdotta in un secondo momento, destinando al progetto (ricordo a memoria, può darsi che mi sbagli di qualche miliardo) 2.750 miliardi. Per ritrovare la stessa espres-

sione negli atti parlamentari indicati nella mozione cui ho fatto riferimento bisogna risalire al 22 dicembre 1986 (quindi, a sei anni fa). Nel testo della legge finanziaria per il 1987 si parla di alta velocità sulla linea — si badi bene — Battipaglia-Napoli-Roma-Milano. È molto interessante che nel 1986 l'alta velocità sia stata concepita per collegare Battipaglia a Milano: mi viene in mente quel detto inglese secondo il quale quando la Manica era in burrasca il continente era isolato.

È però più interessante vedere chi ha concepito il progetto in questione: all'epoca, il Presidente del Consiglio era Craxi, il ministro dei lavori pubblici Nicolazzi, il ministro dei trasporti Signorile ed il presidente dell'azienda Ferrovie era Lodovico Ligato (*Applausi del deputato Pieroni*). Credo — senza voler fare alcuna insinuazione a buon mercato — che soltanto questo fatto ci debba perlomeno far raddrizzare le orecchie e debba porci in una posizione di estrema vigilanza. Non voglio assolutamente entrare nel merito di ciò che hanno fatto o non hanno fatto queste persone; direi, però, che le vicende cui costoro sono stati legati fanno parte ormai della storia italiana.

Dobbiamo anche pensare che il 1986 era l'anno in cui l'*Irpiniagate* infuriava; era l'anno del più truce e cupo meridionalismo, nel quale le opere pubbliche erano concepite non tanto come realizzazioni tese a far progredire la società italiana, quanto come occasioni per pompare soldi e tangenti nel meridione. L'onorevole Mensurati, evidentemente riferendosi a questo provvedimento, dice che noi dobbiamo onorare le decisioni già prese dal Parlamento; io ho in precedenza affermato di essere estremamente rispettoso delle decisioni del Parlamento, anche di quelle assunte nelle passate legislature, ma in questo caso — mi consenta, onorevole Mensurati — forse abbiamo il dovere di non essere così rispettosi.

In questo lasso di tempo arriva Schimberni, il quale è contrario all'alta velocità e, per quanto mi risulta, cerca di fare il proprio dovere di *manager*; infatti, viene mandato via velocemente. Qui mi fermo, perché non intendo muovere un attacco alle persone; però, ripeto, una volta data la nostra adesio-

ne al progetto, non possiamo che esprimere fortissimi dubbi, critiche e perplessità sul modo in cui esso viene mandato avanti. Ribadisco che non si può parlare di alta velocità senza parlare di SpA, perché mi sembra che i due progetti siano strettamente legati e si intreccino in qualche modo tra loro.

Mi ero preparato un argomento per dimostrare come il Parlamento di fatto sia, in ogni caso, autorizzato a parlare di ferrovie anche se la società per azioni diventa una persona giuridica di carattere più privatistico che pubblico; mi sembra, però, che su questo punto siamo tutti d'accordo, per cui non mi dilungherei oltre. Desidero semplicemente ricordare che, anche se tecnicamente l'azionista di maggioranza è il ministro del tesoro, evidentemente il vero azionista della società deve essere il popolo italiano; credo che su tale aspetto non vi sia alcun dubbio. Quindi, visto che noi dovremmo essere — lo spero — la massima espressione della rappresentanza del popolo italiano, per un facile processo logico di tipo aristotelico non possiamo che essere noi coloro i quali, alla fine, debbono pronunciarsi — quanto meno — sui temi strategici e di indirizzo.

Che cos'è invece accaduto? In questi otto mesi noi siamo andati avanti in una grande confusione; ho avuto la sensazione che il Parlamento sia stato completamente esautorato. Abbiamo avuto varie audizioni che gentilmente il signor ministro ha voluto concederci, nonché audizioni dell'avvocato Necci; ogni volta esse ci sembravano esauritive, tuttavia spesso il giorno dopo sui giornali leggevamo non dico il contrario, ma notizie diverse da quelle che avevamo ascoltato.

Non abbiamo mai preso visione dello statuto, se non pochi giorni prima della prevista firma della concessione, il 16 dicembre; tra l'altro, lo statuto che ci è stato sottoposto il 16 dicembre è risultato diverso da quello poi effettivamente approvato.

Non abbiamo mai visto né discusso i nomi dei componenti il consiglio di amministrazione; i contenuti delle concessioni non sono stati definiti nei termini prescritti dalla delibera del CIPE. Il ministro si era impegnato

formalmente in Commissione a farci avere tutti i documenti affinché la Commissione stessa potesse esaminarli ed esprimersi in proposito ma, ciò non è avvenuto.

Per quanto riguarda il nostro gruppo, come ho già detto, ci siamo sentiti completamente esautorati, ma questa non è stata solo una nostra sensazione. Ci è sembrato, insomma, che ci fosse un piano ben preordinato per lasciar fuori il Parlamento da questo processo che — ripeto — è importantissimo, perché (non c'è bisogno di ricordarlo, ma forse è opportuno sottolinearlo) la concessione riguarda un periodo di settant'anni, un arco di tempo quindi estremamente lungo.

Quello che ci sembra più grave è però il modo in cui sono stati concessi gli appalti in questione. Sapevamo tutti che il 1° gennaio 1993 sarebbe scattata la nuova normativa CEE. Ebbene, è emblematico che in fretta e furia le procedure siano state approvate prima della fine dell'anno (almeno così dovrebbe essere, anche se oggi ho appreso notizie che ingarbugliano ancora di più la situazione, visto che — a quanto pare — la concessione che avrebbe dovuto essere firmata poi non lo è più stata). Anche le procedure di affidamento delle opere, a nostro avviso, sono state poco chiare.

E non credo di dire cose campate in aria se solo leggiamo la già ricordata risoluzione firmata da tutte le forze presenti in Commissione, tranne la nostra (e a questo punto devo dire che forse abbiamo fatto bene a non firmarla, visto il valore che essa sembra avere). Ebbene, la risoluzione firmata dagli onorevoli Lucchesi, Giordano Angelini, Barbalace, Pieroni e Boghetta (quindi, tranne la nostra, da tutte le forze di opposizione e di maggioranza) tra l'altro così recitava: «Visto che le procedure relative alla trasformazione dell'Ente ferrovie dello stato in S.p.A. hanno determinato un'ampia zona di incertezza normativa, regolamentare e gestionale; ritenuto che permanga intatto il diritto dovere del Parlamento di esprimere indirizzi politici su materie che sono comunque di preminente interesse nazionale» e così via. Evidentemente, quindi, l'impressione di confusione e di poca chiarezza non è solo nostra, ma era comune a tutti.

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

A questo punto si pone una domanda. Perché si è andati avanti con questa scarsa chiarezza?

Al riguardo si potrebbero dare diverse risposte; lascio tuttavia all'Assemblea tale compito. Non credo sia questo il momento di aprire una polemica, però sicuramente da tutto ciò si trae un'impressione: l'impressione che l'opera di trasformazione delle ferrovie — che riguarda non soltanto tutto il sistema dei trasporti del nostro paese, ma l'intera società italiana, un'opera di così grande rilevanza sia sociale, sia politica sia economica — sia stata portata avanti da poche persone. Il Parlamento non è riuscito ad esprimersi in merito e così appalti per decine di migliaia di miliardi sono stati gestiti praticamente a trattativa privata.

Ecco il punto fondamentale per cui abbiamo ritenuto di sollevare in questa sede alcuni problemi. Noi non siamo nella posizione che paventava prima l'onorevole Matteoli: non vogliamo assolutamente strumentalizzare la vicenda per bloccare le opere in questione. Anzi, abbiamo già detto che sulle tratte in precedenza ricordate siamo favorevoli a che le cose vadano avanti nel modo più veloce possibile; però, certamente, riteniamo nostro dovere evitare che vadano avanti nel modo indicato. Nella nostra mozione avanziamo quindi una richiesta minimale, da cui a nostro avviso non si può prescindere, cercando al tempo stesso di non bloccare del tutto i lavori.

Sostanzialmente chiediamo di sospendere l'accordo di programma perché riteniamo che esso debba essere sottoposto all'approvazione del Parlamento. Chiediamo, altresì, che il Parlamento si pronunzi sui contratti stipulati con i *general contractors* e che sia proprio il Parlamento ad approvare lo statuto delle F.S. S.p.A., perché ciascuno di noi sa che esso governa tutto il funzionamento della società.

Queste sono le richieste che noi riteniamo indispensabili per poter fare un minimo di chiarezza sui punti oscuri della vicenda (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord e dei verdi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Maccheroni. Ne ha facoltà.

GIACOMO MACCHERONI. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, colleghi, vorrei fare una notazione politica sulla centralità del ruolo che deve assumere il Parlamento.

Nelle valutazioni dei colleghi, pur legittime ed autonome, mi è parso di cogliere quasi una sorta di rammarico su una partita politica che sembrerebbe persa (parlo in generale e non solo della questione al nostro esame) in ordine al ruolo ed alla funzione del Parlamento, che noi crediamo siano centrali, come anche il dibattito in corso deve dimostrare.

Dico ciò anche in relazione all'opportunità, sottolineata da altri rappresentanti di gruppo, spero non strumentalmente, che a conclusione del dibattito le opposizioni soprattutto compiano una valutazione più obiettiva sulla mozione della maggioranza illustrata dal collega Mensurati. Mi rivolgo, innanzitutto, ai componenti il gruppo socialista, che hanno sottoscritto la mozione, e poi a chi ha richiesto tale sforzo.

Vedete, se la maggioranza avesse avuto una visione riduttiva del ruolo del Parlamento, si sarebbe limitata a scrivere tre righe chiedendo il consenso sul progetto del Governo. Se invece valutiamo gli impegni che la maggioranza sollecita il Governo ad assumere, nella mozione troviamo il senso di responsabilità ed il riconoscimento dei limiti che il progetto di alta velocità ripropone nella parte della settorializzazione o, comunque, il richiamo ad un quadro di impegni che lo collocano sempre di più ad una svolta, non particolare nel processo di riforma profonda che oggi le ferrovie dello Stato meritano affinché si possa procedere ad un adeguamento di quelle strutture ai problemi — che esistono — dell'economia del paese ed all'Europa.

Il collega Mensurati ha elencato le richieste contenute nella nostra mozione, che io non ripeterò. Ha fatto riferimento, cioè, alla necessità di inserire anche la tratta Napoli-Battipaglia, alla salvaguardia dell'ambiente, alla realizzazione integrale delle due direttrici est-ovest e nord-sud alla progettazione esecutiva del nuovo valico del Brennero ed alla predisposizione del piano di riordino del settore del trasporto locale.

Mi domando: se dobbiamo compiere uno sforzo non strumentale, se vogliamo superare lo steccato fra i nostri ruoli di maggioranza e di minoranza, i punti contenuti nella mozione che abbiamo sottoscritto sono o no elemento di confronto e di dibattito? Se la risposta è affermativa — e noi siamo convinti di ciò —, io credo che il Parlamento possa apprezzare la funzione che noi abbiamo inteso politicamente e concretamente offrire ad un dibattito quale quello sull'alta velocità, considerate l'importanza e le caratteristiche dell'argomento.

Vorrei anche dire che abbiamo prestato ascolto al confronto che si è svolto in Commissione e abbiamo tenuto presente il documento delle regioni, di cui qui non si è parlato. Tale documento ha espresso un giudizio essenzialmente positivo sul tema e ne ha alzato il livello, tralasciando gli aspetti particolari e dando vita ad un confronto con il Parlamento; a tale proposito, fra gli impegni per il Governo previsti nella mozione da noi sottoscritta abbiamo incluso anche quelli relativi ai problemi che le regioni avevano sollevato.

Come abbiamo già detto al ministro, non abbiamo alcuna difficoltà a riconoscere che, se effettivamente tutta la documentazione è stata sottoposta all'esame del Parlamento, non vi è motivo che giustifichi il verificarsi di incidenti politici. Il nostro gruppo respinge comunque l'idea che la presentazione di una documentazione carente o parziale (a seconda di come la si è definita in Commissione e in Assemblea) sia frutto di una macchinazione del ministro, il quale avrebbe omesso di far conoscere al Parlamento documenti che erano in suo possesso. Agli atti della Commissione vi sono le dichiarazioni del ministro su questo punto, il quale ha più volte affermato di aver portato in Parlamento tutto quello che aveva.

Abbiamo quindi bisogno di non limitarci a riscontrare le difficoltà denunciate, i limiti e le critiche mosse al Governo; dobbiamo invece continuare nella nostra attività affinché la documentazione completa sia posta all'attenzione e alla valutazione del Parlamento. Mi auguro che il ministro — come ha già fatto in Commissione — parli chiara-

mente; credo che solo da un rapporto corretto e costruttivo con il Parlamento il Governo possa trarre un vantaggio per proseguire nell'attuazione degli indirizzi che sul tema dell'alta velocità lo stesso Parlamento ebbe a formulare.

Le regioni hanno sottolineato che c'è bisogno — voglio dirlo ad alta voce e sostenendo politicamente tale punto — che il Ministero dell'ambiente si pronuncii su questi problemi e non segua la prassi del rinvio o del dire e del non dire. Ho ancora nelle orecchie l'intervento dell'assessore regionale della Toscana il quale, nel corso dell'audizione in Commissione, ha ribadito questa esigenza di chiarezza nelle pronunce del ministro dell'ambiente. È necessario che sia il ministro, e non i funzionari, ad esprimersi; altrimenti ci troveremmo di fronte ad una situazione che aumenterebbe la confusione politica all'interno dello stesso Governo con riferimento al ruolo che il Ministero dell'ambiente, se vuole, deve assumersi fino in fondo con chiarezza e competenza. Si deve evitare di formulare semplici accenni che di fronte al Governo, al Parlamento ed al paese appaiono puntare solo al rinvio della soluzione della vicenda, il che rappresenta l'esatto contrario di ciò di cui abbiamo bisogno. La realtà è che occorre accelerare la soluzione del problema perché ogni ritardo nel settore delle ferrovie risulta disastroso.

Perché non si dice la verità rispetto alle difficoltà che abbiamo riscontrato in Commissione? Qual è la reale difficoltà che si oppone al progetto di alta velocità, quale era stato complessivamente disegnato dal Governo? È il limite finanziario, non quello di progettualità, perché questo progetto era stato ideato per oltre 100 mila miliardi. Se, per le difficoltà generali del paese, il tesoro ne autorizza 38.750 (in questo primo progetto), non vi è dubbio che si operi (all'italiana) il taglio delle opere e che tutto appaia monco. È pur vero che nel progetto si insiste sul fatto che i 38.750 miliardi non verranno utilizzati né per cattedrali nel deserto, né per opere monche: il gruppo socialista se lo augura, perché altrimenti sarebbe una sciagura!

Non vi è dubbio, però, che se avessimo avuto di fronte una disponibilità finanziaria di oltre 100 mila miliardi, le proteste sareb-

bero state inferiori (sono francamente di questo avviso) perché quando si va verso le priorità e le cose da 100 mila miliardi le devi fare con 38 mila miliardi si alzano gli sconti che, per non dover giustificare che la loro porzione di opere non viene realizzata, fanno prima a sparare nel mucchio e a dire che tutto il disegno è sbagliato.

Il Parlamento non deve tuttavia fermarsi a questo, ma sottolineare che proprio il limite dei 38.750 miliardi è una delle cause dell'ulteriore scontro fra i gruppi e quindi insistere nel rivolgere un appello al Governo ed al Ministero del tesoro, perché le quantità finanziarie che oggi mancano siano ricercate, affinché il progetto possa andare avanti nella sua interezza, con speditezza, coerenza ed organicità.

Vedete, mi pongo una domanda e la pongo soprattutto a chi critica il progetto dell'alta velocità: se il Parlamento dovesse bloccare tale progetto e questo non si realizzasse, si risolverebbero al meglio i problemi che vengono elencati della differenza fra gomma e rotaia, del trasporto delle merci, dei pendolari, dell'adeguamento del nostro paese all'Europa? Io credo di no; ritengo anzi che li aggraverebbero, perché sento in tutti i discorsi, anche quelli critici, che, insomma, questa è la strada maestra per tentare di risolvere al meglio i problemi e di adeguare il sistema ferroviario del nostro paese alle esigenze — insisto — dello sviluppo economico e dell'Europa.

Non ho sentito dire una parola sul giudizio che ha dato il sindacato: non è stato un giudizio organico, ma non è stata un'opposizione! Allora, mi sono domandato anche in Commissione trasporti come mai, quando il sindacato è contrario, vi siano gli altoparlanti e le forze politiche dicano: financo il sindacato dice di no su una data questione! Questa volta, vi è una posizione del sindacato che mi sembra responsabile: non lo dico strumentalmente, per sostenere una posizione della maggioranza strumentalizzando il sindacato, ma certo dovremo spiegarci la ragione per la quale su tale progetto non si scateni l'iniziativa del sindacato

UGO BOGHETTA. Su che cosa si scatena il sindacato?

GIACOMO MACCHERONI. Io l'ho già detto in Commissione e l'onorevole Boghetta mi ha interrotto in quella sede: vorrei sapere dal collega Boghetta perché proprio da parte della sua forza politica ci si schernisca sul sindacato! Accetto l'interruzione; perché non si dovrebbe muovere? Ho capito che il sindacato...

PRESIDENTE. Era una domanda retorica: risponda pure onorevole Maccheroni.

GIACOMO MACCHERONI. Allora si che non sono d'accordo! Se proviene dal gruppo di rifondazione comunista il giudizio che il sindacato è davvero morto e seppellito, ciò significa che c'è veramente molto da fare. Io credo che, con tutti i limiti, le difficoltà e le punte di corporativismo, il sindacato possa rappresentare ancora un punto di riferimento, specie in un settore come quello delle ferrovie, in cui, come ho tante volte avuto modo di sentir dire, il personale ha un peso notevole.

Mi rivolgo al Governo per sostenere che sarebbe necessario specificare ulteriormente i contenuti del progetto per l'alta velocità (di cui ho sentito parlare in aula e in Commissione ed a proposito del quale ho letto una serie di documenti), anche per evitare di essere generici. A tale proposito vorrei sottolineare alcune delle affermazioni formulate dal ministro in Commissione; partendo dal fatto che il 10 per cento è costituito da viaggiatori ed il 12 per cento da merci, citerò (anche per consentire una migliore comprensione) alcuni obiettivi che il piano per l'alta velocità si prefigge: adeguare la capacità dei nodi a quella delle linee afferenti per eliminare i colli di bottiglia oggi esistenti; razionalizzare i diversi flussi di traffico tra viaggiatori a medio o lungo percorso, viaggiatori locali e merci, in modo da ridurre al minimo le interferenze ed i reciproci condizionamenti; sviluppare il patrimonio immobiliare con la preminente finalità di costituire efficienti scambi tra le diverse modalità di trasporto e risanare le aree urbane adiacenti alle stazioni, in modo da consentire un efficace innervamento delle stesse nel tessuto urbano; potenziare le assi fondamentali della rete ferroviaria italiana in una prospettiva

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

moderna ed europea; razionalizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e di nuova costruzione su dette assi, incidendo profondamente anche sui nodi ferroviari interessati; sviluppare tutti i tipi di trasporto ferroviario (sia viaggiatori sia merci); migliorare, infine, la qualità dei servizi offerti, soprattutto in termini di tempo, di puntualità e di affidabilità, nonché ridurre i costi di esercizio.

Credo che tali direttrici siano ampiamente condivisibili. Si possono avere opinioni differenti riguardo ai tempi o alla disponibilità finanziaria, ma il Parlamento dovrebbe ritrovarsi su tali indirizzi, che appaiono come quelli fondamentali, che sostengono il progetto. Si rischia altrimenti di parlare a favore o contro il progetto senza sapere (fatto di cui il mio gruppo è convinto) che tali indirizzi costituiscono il punto principale.

Vorrei formulare, prima di concludere, una proposta. L'alta velocità impone, onorevole sottosegretario, l'aggiornamento del piano nazionale dei trasporti. Guai a noi se consentissimo che si andasse avanti con un piano quale quello in questione, senza rimettere mano al suo assetto generale. Mi permetto dunque di suggerire (si tratta di un argomento di cui il Parlamento si interessa poche volte), oltre all'aggiornamento, la convocazione, con un metodo differente, di una nuova conferenza nazionale sui trasporti. Pur non intendendo invertire i ruoli, tale conferenza non dovrebbe, a mio avviso, essere convocata dal Governo per «cadere» poi sul Parlamento con temi e relatori già predisposti. Perché non sperimentare, per la prossima conferenza nazionale dei trasporti, un triangolo istituzionale, Governo, Parlamento e regioni per definire temi, i relatori e l'indirizzo?

Credo che potremmo effettuare un salto di qualità facendo chiarezza in ordine a tutto ciò che vi è da realizzare per il settore dei trasporti — con riferimento a tutte le vie di trasporto — procedendo a tutti gli approfondimenti ritenuti necessari. Non vi è dubbio però che l'Italia versa in una situazione economica difficile. Pur essendo davvero in Europa, non è tuttavia possibile procedere per segmenti nei vari settori. Occorrerebbe un riordino degli orientamenti e delle linee generali che si potrà realizzare se verranno

convocati i soggetti istituzionali interessati anche per discutere i temi e i modi per dar vita ad una conferenza nazionale sui trasporti in ordine alla quale credo siano maturi i tempi, per approfondire al meglio le esigenze che non riguardano — lo ribadisco per l'ennesima volta — soltanto i viaggiatori e i pendolari. Ritengo che le infrastrutture aeree, ferroviarie e portuali siano decisive per aggiornare gli strumenti della nostra politica economica, per adeguare la struttura industriale del paese al confronto europeo e per assicurare così lo sviluppo e, con esso, l'occupazione *Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Turrone. Ne ha facoltà.

SAURO TURRONI. Signor Presidente, vorrei innanzi tutto rilevare che anche il ministro Tesini si è fatto di nebbia...

PRESIDENTE. Onorevole Turrone, poco fa il ministro Tesini si è rivolto alla Presidenza per informarla di aver ricevuto una convocazione urgente da parte del Presidente del Consiglio dei ministri. Mi ha invitato a scusarlo con i colleghi nell'eventualità che al riguardo fosse stata sollevata qualche osservazione. In ogni caso, è presente il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Cursi, il quale sta diligentemente prendendo nota degli elementi emersi dal dibattito. Ritengo pertanto che, trattandosi di una esigenza sopraggiunta all'improvviso, non si possa parlare di mancanza di riguardo nei confronti del Parlamento. In ogni caso, il ministro Tesini mi ha assicurato che, non appena sarà possibile, ritornerà in aula.

La prego di proseguire, onorevole Turrone.

SAURO TURRONI. Nel prendere atto delle dichiarazioni del Presidente, vorrei sottolineare che la Commissione, pur non risiedendo i suoi autorevoli membri nella stessa pianura padana dalla quale proviene l'onorevole ministro, si sia, anch'essa, fatta totalmente di nebbia. Questo è a mio avviso un fatto significativo.

L'onorevole Castelli ha raccontato ai col-

legghi — lo ripeto a coloro i quali non fossero stati attenti — la genesi, il periodo nel quale questo progetto è nato. Ci auguriamo che quello in esame sia l'ultimo — credo lo auspichi l'intero popolo italiano — dei grandi progetti generati intorno a quello che in tutto il paese viene definito il sistema di Tangentopoli. Tale progetto è nato al di fuori delle effettive esigenze del paese; è nato per altri obiettivi ed è indifferente verso i problemi esistenti in ordine alla situazione delle città, del pendolarismo e dello sfascio in cui versano le ferrovie. Esso si propone soltanto di realizzzare comunque una grande opera per i *general contractors* — mi dispiace che anche l'onorevole Matteoli si sia fatto di nebbia —, coloro i quali hanno elaborato i progetti e assegnato i lavori.

Vorrei ricordare ai colleghi che su tutti i giornali sono state pubblicate le quote assegnate a ciascuna impresa che ha avuto in affidamento i lavori. Così direttamente... Ed oggi, seguendo sempre la stessa cultura e la stessa filosofia del passato, si chiede la velocizzazione delle procedure e di far presto; allo stesso modo in cui si è chiesto di fare in fretta per i Mondiali e per le Colombiadi! Ebbene, cari colleghi, non vi è bastato quello che si è verificato con le procedure inventate per fare in fretta e per sciogliere i lacci e i laccioli che si presentavano? Mi riferisco alla valanga di comunicazioni giudiziarie che si è riversata su numerosi deputati tuttora in carica. Ecco cosa significa superare gli ostruzionismi!

Ma quali ostruzionismi? In realtà si cerca continuamente di superare qualsiasi procedura, qualunque controllo e verifica. Non si può approvare il 29 dicembre in maniera clandestina il contratto di programma e di servizio, così come ha fatto il Governo, e poi venire il 30 a presentare in maniera impudente il disegno di legge sugli appalti. Poi si dice che con esso si vuole e si tende a moralizzare un settore che dal sistema dell'affidamento diretto delle opere è stato portato alla degenerazione, passando per lo smantellamento, attraverso procedure inventate *ad hoc*, del sistema dei controlli e facendo ricorso a quella vergogna che è diventato il meccanismo dei collaudi; molto spesso si sono concentrate in un unico sog-

getto tutte le funzioni, compresa quella della progettazione.

Questo non è protezionismo. Sarebbe stato comprensibile in un momento di transizione ad un sistema di economia aperta che si rivolge all'Europa: protezionismo avrebbe voluto dire essere di fronte ad un sistema sano, in grado con qualche aiuto di difendersi da solo, di essere effettivamente competitivo in ambito europeo (queste imprese dovranno pur continuare a funzionare ed a operare!). Ma non si tratta di imprese che hanno capacità concorrenziali nei confronti dell'Europa, e neanche all'interno del paese, perché hanno vissuto e sono prosperate grazie alla mancanza di concorrenzialità, alla spartizione, al sistema delle tangenti che è stato il vero motore dell'economia del paese. Se avessimo davvero voluto aiutare queste aziende, spalancando per loro le porte dell'Europa, esse avrebbero avuto bisogno di un bagno nel mercato e di confrontarsi effettivamente con le altre imprese.

Cosa risponde il Governo rispetto a tutto ciò? Non siamo solo noi a sollecitarlo in tal senso o le altre forze di opposizione che sostengono l'inaccettabilità di questo progetto e del sistema ad esso sotteso, sottolineando che un meccanismo del genere serve solo a stipulare appalti andando contro gli interessi del paese. Noi vogliamo sapere, per esempio, cosa risponderà il Governo alle regioni, quando — e la mia per prima — chiederanno l'effettuazione di appalti regolari. Si tratta di una delle condizioni prioritarie: se vogliamo entrare in Europa, ciò dovrà avvenire con le carte in regola. Oggi invece, girando per l'Europa, ciascuno di noi viene insultato, proprio perché un sistema che ha fatto degenerare tutti i meccanismi della vita pubblica del paese ci rende sostanzialmente corresponsabili per fatti che noi stessi non abbiamo commesso.

Ma quello che è più grave è che tutta la vicenda si sia conclusa, in quella faticosa data del 29 dicembre, senza che i progetti esecutivi fossero stati neppure terminati e senza che venissero valutati i costi degli stessi. Del resto, solo attraverso la conclusione dei progetti esecutivi possono essere stabiliti, in maniera chiara e definitiva, i costi delle opere da realizzare. Per di più, non

sono stati valutati nel loro complesso tutti i progetti aggiuntivi — nella logica del *divide et impera* con cui si cerca di far passare il progetto mediante le conferenze dei servizi —, con la conseguenza che non si sa quanto alla fine costeranno le diverse opere richieste da una parte e promesse dall'altra — comune per comune — per indurre chi non avrà alcun vantaggio dalla realizzazione dell'alta velocità ad accettare un progetto che distrugge, stravolge e penalizza il territorio.

Quali garanzie vi sono, quindi, per quanto riguarda questi costi? Nessuna, perché non si conoscono i costi delle opere né quelli delle opere aggiuntive. Non solo: all'articolo 18 — non mi stancherò mai di ripeterlo — la convenzione prevede una serie di varianti. È una balla la storia delle chiavi in mano. Queste varianti comporteranno aumenti dei costi. D'altronde, senza progetti conclusi, senza che sia stato definito assolutamente tutto, come si possono stabilire i costi effettivi?

Sappiamo che i costi sono stati nominalmente ridotti rispetto a quelli individuati dalla parte di progetti esecutivi che era stata conclusa. Ora si cercano soluzioni di natura tecnica per tentare in qualche misura di recuperare: potrei citare per esempio i sistemi di rivestimento delle gallerie, e così via. È necessario a questo proposito che vi sia un blocco negli affidamenti delle opere, che si concludano i progetti, che siano fatti gli appalti, così come richiedono le regioni, gran parte del Parlamento e le stesse norme internazionali appena entrate in vigore.

Questo sollecitiamo al Governo, per il bene della nostra economia e delle stesse aziende che assumeranno l'onere di realizzare le opere.

E fosse solo inutile e distruttiva l'alta velocità! Ciò che è più grave è che essa scardina la rete ordinaria, drenando ogni risorsa, impedendo gli interventi di velocizzazione, di raddoppio delle linee, gli interventi di sistema, che dovrebbero rendere efficiente il nostro comparto ferroviario, che i più hanno ricordato essere molto simile a quello di un paese del terzo mondo e non a quello di uno dei paesi più avanzati del pianeta.

L'alta velocità — è l'altro tema su cui mi

soffermerò — manda a picco le possibilità di riqualificazione delle città; propone (abbiamo sentito in questi giorni Necci e oggi lo stesso Vaciago) modelli di trasformazione delle città. Faccio un solo esempio, quello della stazione Part-dieu di Lione, che è circondata da grandissimi centri commerciali, direzionali, terziari. Anche da noi questi genereranno altro traffico, altra congestione, altro malessere, altro inquinamento, altra impossibilità di risolvere i problemi gravissimi che attanagliano le nostre città.

Sono allora del tutto inutili e prive di qualsiasi prospettiva le deliberazioni che il ministro Tesini ed il ministro dell'ambiente, attraverso i loro decreti, adottano per le città, per cercare di ridurre l'inquinamento, visto che in realtà i grandi interventi di natura strutturale vanno in tutt'altra direzione e tendono ad aumentare la congestione, il carico urbanistico, il traffico e tutto quello che rende più difficile lo spostamento, e l'accesso a qualsiasi servizio di cui abbiano bisogno i cittadini.

Un altro elemento va aggiunto ed è relativo alla constatazione che sono inutili sia i tentativi del Governo, attraverso i decreti per le città, sia i punti del programma del Presidente del Consiglio sull'urbanistica contrattata. Non so se con questa enunciazione contenuta nel suo programma egli cercasse di conquistare benevolenze da parte di alcuni gruppi di minoranza che alla questione del governo del territorio hanno prestato sempre grandissima attenzione. Se si tratta, come spero, di uno degli obiettivi qualificanti del Governo, quali 8 mila miliardi per le città, come si legge oggi sul giornale (e su questo tornerò)? Saranno 8 mila miliardi — qualora effettivamente vi siano — contro le città.

Infatti al primo posto nelle città, in questo momento, vi è la politica immobiliare delle ferrovie, che è pesante, pericolosa, sospetta, in buona sostanza fatta di quell'urbanistica contrattata che a Milano e nel resto d'Italia ci ha fatto capire dove si andrà a finire.

Necci chiede per Roma — lo abbiamo letto pochi giorni fa, sulla prima pagina de *Il Messaggero* — che si discuta, prima di ogni altra cosa, il destino dei 3 milioni e 500 mila metri quadri di proprietà terriere che esisto-

no all'interno della città. Ed oggi il signor Vaciago ripete, con i modi che gli sono consueti, la richiesta avanzata da Necci pochi giorni fa.

A tutto ciò va posto un freno. Certo, le stazioni vanno riqualificate, perché sono veramente in uno stato vergognoso (poco tempo fa ho trascorso una notte all'interno della stazione di Torino ed è stato veramente tremendo). Ma cosa c'entra la riqualificazione delle stazioni, la loro sicurezza, il renderle un luogo accessibile, sicuro, bello, riscaldato, con i problemi delle aree e della loro trasformazione edilizia ed urbanistica, così come richiesto dalle ferrovie dello Stato? Cosa c'entra tutto questo con i compiti delle ferrovie dello Stato? Assolutamente nulla. Le ferrovie dello Stato hanno il compito di aiutare il popolo italiano a spostarsi da un luogo ad un altro del paese, non quello di fare speculazioni immobiliari che compromettono in maniera gravissima le nostre città.

Ebbene, molto di tutto ciò accade esattamente come lo avevamo previsto: un ministro di questa Repubblica viene trattato a pesci in faccia dalle ferrovie dello Stato che gli rispondono: «Cosa ti interessa ciò che stiamo facendo, quando dismettiamo le linee ferroviarie, quando tagliamo, quando facciamo quello che ci aggrada secondo i nostri disegni strategici? Il nostro riferimento è il tesoro». Come se un servizio primario fondamentale per il nostro paese potesse essere valutato solamente in termini economici; come se un servizio di esclusivo interesse pubblico potesse escludere un qualsiasi controllo di natura pubblica sul proprio operato! Ma non solo di controllo di natura pubblica si tratta; il Parlamento ed il Governo debbono avere soprattutto un potere di indirizzo, che deriva dal fatto che la proprietà di quel bene è pubblica e lo scopo di quell'azienda è pubblico, quello cioè di servire gli interessi collettivi.

Noi avevamo previsto tutto ciò, avevamo detto che tutto questo sarebbe accaduto il giorno in cui aveste consegnato il sistema a questi signori, che secondo ben altre logiche stanno lavorando. Così come avevamo previsto che vi sarebbero stati i tagli che si sono puntualmente verificati: giungeranno fra po-

chi mesi, non appena gli orari ferroviari lo consentiranno. Si sono inoltre verificati gli aumenti delle tariffe il primo di questo mese, esattamente come avevamo previsto. E ancora si verificherà un aumento notevolissimo dei costi del trasporto sulle grandi percorrenze, perché per funzionare il sistema dell'alta velocità dovrà drenare tutto il traffico passeggeri di lunga percorrenza, altrimenti non vi sarebbe alcun ritorno economico, neppure quel minimo che i conti falsi che ci sono stati consegnati prevedevano.

Vi è poi la questione dell'acquisto delle società degli autobus, nonché quella dei servizi sostitutivi.

Ebbene, mentre tutto ciò accade — e lo avevamo previsto e detto in Commissione — il ministro Tesini ci chiede perché leggiamo i giornali, mentre non dovremmo farlo. Invece il progetto dell'alta velocità è stato «pompatto» sui giornali — e mi scuso per il termine — con intelligente e costosissima campagna di promozione del progetto, facendolo apparire diverso da quello che è, mentre non è mai stato discusso. Questa campagna di disinformazione costante e capillare è stata compiuta dalle Ferrovie dello Stato, che hanno raccontato di un progetto di modernizzazione delle ferrovie inesistente e falso.

Mi fermo qui, signor Presidente, per non ripetere i motivi della nostra opposizione già evidenziati da colleghi di altri gruppi. Noi vogliamo individuare gli obiettivi e le priorità, vogliamo discutere nel merito del sistema della mobilità nel nostro paese. È un progetto vecchio e pensato in altri periodi, con altri scopi ed altri obiettivi.

Ebbene, deve esserci una moratoria su tale aspetto, per tutte le ragioni che ho elencato, e soprattutto per i motivi di merito ai quali mi sono poc'anzi richiamato. Vogliamo discutere dei contratti di programma, vogliamo discutere della convenzione. Sono questi i termini che noi poniamo per raggiungere una convergenza con altri gruppi su un documento comune che ponga il problema nei giusti limiti. Si tratta di fornire gli indirizzi adeguati e di indicare i sistemi attraverso i quali intendiamo realizzare una vera mobilità nel nostro paese.

Solo in questo modo e con questi obiettivi chiari potremo raggiungere i risultati che

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

auspichiamo. Non siamo disposti però — e mi rivolgo in particolare ai colleghi dei gruppi della maggioranza che sono intervenuti — ad accettare soluzioni fumose che non centrano il cuore del problema né individuano esattamente e chiaramente i passaggi che il progetto dell'alta velocità deve compiere prima che ad esso venga dato avvio (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Marenco, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole D'Amato. Ne ha facoltà.

CARLO D'AMATO. Signor Presidente, signor sottosegretario, non posso non rilevare con una certa soddisfazione che è prevalente da parte dei gruppi parlamentari il consenso, anche se con riserve e con qualche distinguo, all'avvio del progetto per l'alta velocità, la cui mancata realizzazione sta penalizzando e penalizzerà in maniera rilevante il nostro paese nel contesto europeo.

È prevalsa, in effetti, nel corso di questi anni l'evidente volontà di non attivare risorse disponibili a partire dal 1987 e via via confermate e rafforzate negli anni successivi, sino alle ultime disposizioni contenute nella legge finanziaria per il 1993, grazie anche ad una serie di incertezze politiche che in altri settori, ma specialmente in quello del trasporto, hanno fortemente compromesso le possibilità di sviluppo e penalizzato gravemente l'economia nazionale. Tutto ciò nonostante il fatto che l'accertata inadeguatezza e l'insufficienza della rete del trasporto su rotaia, nonché lo squilibrio con il trasporto stradale di passeggeri e merci, siano un dato incontrovertibile.

Eppure, per ben due volte le competenti Commissioni di Camera e Senato hanno espresso nell'attuale legislatura parere favorevole, mentre nella X legislatura è stata più volte sottolineata l'impellente esigenza di perseguire gli obiettivi generali della politica dei trasporti, contenuti nel piano generale e nei suoi aggiornamenti e concernenti il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, l'efficienza, l'economicità e l'efficienza dell'intero sistema, l'eliminazione

degli squilibri di offerta fra nord e sud del paese, il disinquinamento ed il decongestionamento delle grandi aree metropolitane.

Quindi, da parte mia, signor sottosegretario, non potrà sentire che una sollecitazione ad agire, ad andare avanti, a fare di tutto affinché il progetto in questione possa finalmente decollare. Pur ribadendo la necessità di raccomandare l'assoluta trasparenza delle procedure, la legittimità degli atti e la scelta oculata dei soggetti concessionari, sappiamo che in un periodo come quello attuale bisogna assolutamente evitare confusione di ruoli tra i soggetti in campo.

Sono molto preoccupato, signor sottosegretario, dal continuo richiamo, che pure ho sentito, dell'esigenza di esaminare progetti e carte, di analizzare costi, come se il Parlamento, anziché legiferare e programmare, dovesse appropriarsi di compiti che appartengono all'esecutivo o agli enti locali, ingenerando una confusione di ruoli che questa sì — non giova né alla trasparenza né alla rapidità delle opere. È per questo, signor sottosegretario, che non voglio rinunciare a rappresentare un aspetto del progetto che non mi convince e mi costringe ad aprire una polemica con l'onorevole Castelli, il quale per la verità nel suo intervento non ha fatto altro che ribadire, con argomenti più o meno speciosi, il sostanziale antimeridionalismo di cui è impregnata la politica espressa dal suo gruppo. In base alle sue affermazioni, allo stato non si giustifica una direttrice Roma-Napoli-Battipaglia, perché l'alta velocità deve servire, secondo Castelli, le zone ricche del centro-nord, continuando ad ignorare il sud, che a suo dire non merita una infrastruttura come questa, perché non esistono le condizioni per la sua utilizzazione.

Evidentemente, sia quando Bossi professa l'Italia delle tre repubbliche sia quando sceglie il federalismo, la connotazione certa del leghismo è quella di continuare a rappresentare interessi forti e circoscritti di una parte del paese, a detrimento delle altre.

ROBERTO CASTELLI. L'ha detto Necci!

CARLO D'AMATO. Perciò domando a lei, signor ministro, se ritenga che le regioni

meridionali debbano continuare a registrare l'attuale arretratezza delle infrastrutture ferroviarie. Non ritiene che il ritardo dell'industrializzazione e dello sviluppo economico derivi anche dalla mancanza di infrastrutture adeguate?

Il Governo sa bene che la società meridionale registra oltre il 20 per cento dei disoccupati, che la Calabria è una delle regioni più disastrose d'Italia e che nel sud la questione socio-economica è una logica premessa della questione criminale. Nel corso di questi anni, a livello nazionale è stata compiuta una scelta di fondo a favore delle aree del nord, in termini di ristrutturazione industriale, che ha assorbito capitali ingenti a favore delle aree industrializzate. In questa occasione si prosegue quindi sulla stessa linea. Anche l'alta velocità risulta impregnata da tale logica, che premia le aree forti e deprime quelle più deboli del nostro paese.

In quest'ottica vorrei mi si spiegasse (probabilmente il ministro lo farà quando riterrà di intervenire nel dibattito) che senso abbia la scelta, che pure sembra prevalere nel Governo, di una continuità di impegno per quanto riguarda la realizzazione di una ipotesi di collegamento tra l'Italia e la Sicilia con il progetto dello stretto di Messina, per il completamento del quale nella legge finanziaria 1993 sono state allocate alcune risorse. Forse ritiene il Governo (e per esso il ministro) o il ministro (e per esso il Governo) che la realizzazione del ponte sullo stretto oppure del collegamento, da attuare, dovrà riguardare solo gli automezzi? Forse non occorre un trasporto ferroviario moderno e veloce, tale da collegare la Sicilia con il resto del paese e quindi con l'Europa?

Badi bene, signor sottosegretario, che decisioni istituzionali improprie hanno permesso che emergesse o si affermasse la parte peggiore della società meridionale nel corso di questi anni. Facciamo in modo che scelte istituzionali idonee possano permettere (questa è un'occasione importante) l'affermarsi di ciò che di meglio esiste nella società meridionale e nei meridionali (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Pratesi. Ne ha facoltà.

FULCO PRATESI. Presidente, cari colleghi, noi verdi pensavamo che il progetto dell'alta velocità, di cui si parla da tempo e che in altri paesi d'Europa ha avuto un grande successo, servisse a migliorare la proporzione ed il rapporto fra il trasporto su gomma e quello su rotaia, nel nostro paese assolutamente deficitario. Eravamo convinti che si potesse migliorare il trasporto ferroviario ed avere una maggiore limitazione di quello aereo, che purtroppo, come voi sapete, solamente nell'aeroporto di Roma è rappresentato da 380 voli al giorno, con inquinamenti spaventosi nell'atmosfera. Noi verdi siamo sempre stati amici del treno e della rotaia.

Purtroppo ancora una volta le nostre aspettative sono andate deluse. Purtroppo il progetto in discussione in questi giorni sta provando un drenaggio preoccupante ed irreversibile rispetto a quanto era nelle nostre aspettative: un rimodellamento ed un miglioramento del trasporto per ferrovia.

Siamo in una situazione grave. Oggi sembra che vi sia da parte delle ferrovie una volontà precisa di danneggiare per quanto è possibile l'immagine del treno per favorire un altro tipo di trasporto. Il colpo di grazia, il colpo più criminale inferto a questa immagine è la proposta, patrocinata dalle Ferrovie dello Stato (con l'appoggio, purtroppo, del gruppo Pesenti, fabbricante di cemento) di acquistare degli autopullman per ridurre di 2 mila chilometri la già scarsa rete italiana. Credo che questo sia uno dei crimini peggiori che si possano commettere nel nostro paese nel campo dei trasporti: togliere ferrovie, che sono non inquinanti, che sono vicine alla gente, per aumentare ancora il volume di traffico su strada.

Ricordo — molti l'hanno già detto in quest'aula — che in Italia abbiamo 90,5 automobili a chilometro; ci segue, a grande distanza, solo il Regno Unito, con 60,6 automobili a chilometro. La nostra rete ferroviaria è la più corta d'Europa, dopo la Grecia e l'Olanda, che avevano altri problemi ed altri punti di partenza. Stiamo demolendo ancora 2 mila chilometri di ferrovie per aumentare il traffico a motore, a combustione interna sulle nostre strade.

Nella conferenza su ambiente e sviluppo

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

tenutasi nel giugno scorso a Rio de Janeiro l'Italia, con altri Stati, ha firmato una convenzione sul clima, che chiedeva a tutti i paesi di adoperarsi al massimo per ridurre le emissioni di idrocarburi nell'atmosfera. La risposta che diamo a questa richiesta, a questo impegno nazionale ed internazionale è quella di diminuire ancora le ferrovie e di aumentare ulteriormente il trasporto su gomma, effettuato con veicoli diesel, notoriamente inquinanti.

Poco tempo fa, nel corso di una riunione con i verdi, è stata rivolta una richiesta al dottor Vaciago, che è l'incaricato, l'esperto e addirittura il responsabile del settore delle ferrovie locali. Alla mia precisa domanda sulle ragioni per cui non intenda incrementare, migliorare il trasporto su ferrovie secondarie, egli ha risposto: «Noi vendiamo mandarini; se i mandarini non li comprano dobbiamo vendere kiwi»; come se i mandarini, cioè le ferrovie secondarie, fossero messi in bella mostra nel negozio delle ferrovie dello Stato!

Purtroppo le ferrovie locali sono abbandonate, i treni hanno orari sconnessi, le coincidenze sono assenti, le velocità di percorrenza sono innominabili. Vi è una linea ferroviaria che amo particolarmente, quella che va da Sulmona a Carpinone e poi ad Isernia, una bellissima ferrovia che passa tra il parco nazionale d'Abruzzo e il parco della Maiella. Il treno, con armamento completamente nuovo, è costretto a marciare a 50 chilometri all'ora, come hanno detto i ferrovieri che lo guidano, per non danneggiare le autolinee delle regioni!

Da parte dell'ente delle ferrovie, di coloro che dovrebbero amare, proteggere e difendere le ferrovie, vi è quindi la volontà precisa, secondo me inaccettabile, di smantellare le ferrovie secondarie a favore del grande progetto — uno dei tanti grandi progetti italiani — dell'alta velocità. In merito ad esso soprattutto Turrone ha già mostrato le pecche che gli appalti presentano ed i gravi dubbi che suscitano.

Penso si debba operare una grande riconversione nella politica dei trasporti italiana: l'hanno detto tutti in quest'aula, anche coloro che sono favorevoli all'alta velocità. Ma non è questa la maniera di provvedervi; non

ci si può mettere un vestito di lusso quando la biancheria è a pezzi, non si può portare avanti un progetto del genere quando le strutture minori sono lasciate al peggior sfascio, quando vi sono tratte secondarie, ma di grandissimo valore anche paesaggistico, che vengono abbandonate. Molti in quest'aula ricorderanno il disastro paesaggistico rappresentato dalla distruzione della ferrovia Spoleto-Norcia, uno dei monumenti della nostra impresa ferroviaria. Lo stesso si può dire per altre ferrovie abbandonate, come la Orbetello-Porto Santo Stefano e tante altre.

Ebbene, in un paese dove il trasporto per ferrovia è poco sviluppato, dove le linee ferroviarie sono ancora più brevi che in altri paesi, si sta continuando a demolire strutture magnifiche anche dal punto di vista paesistico e ingegneristico per favorire trasporti inquinanti (inquinanti anche nel senso delle tangenti illegalmente emesse e lucrate) e per cercare di peggiorare ancora di più l'immagine del trasporto pubblico, che in misura sempre maggiore va cedendo di fronte al trasporto privato.

Mi sembra che tutti gli intervenuti abbiano denunciato questo fatto. Anche i deputati che hanno parlato in favore del progetto dell'alta velocità hanno ribadito l'importanza di migliorare il rapporto fra il trasporto su ferrovia e il trasporto su gomma; ma purtroppo — ripeto — questa non è la strada per conseguire tale obiettivo, bensì la strada per peggiorare ancora di più la situazione del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico in generale, per peggiorare ulteriormente, se possibile, anche i collegamenti con luoghi oggi meno noti e meno conosciuti ma più amati dal punto di vista paesistico. Tutto ciò, a mio avviso non è accettabile e dunque occorre fare il possibile per cambiare il progetto in questione. Va fermato (come già ha proposto il ministro Tesini) il terribile acquisto di altri pullman da parte dell'amministrazione delle ferrovie, occorre cercare di impedire il matrimonio tra il settore del cemento e il trasporto su gomma per tentare di cambiare il trasporto nel nostro paese in senso più civile, più economico e più ecologico (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Butti, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Faraguti. Ne ha facoltà.

LUCIANO FARAGUTI. Signor Presidente, colleghi, signor sottosegretario, il rapporto fra Parlamento, Governo e società per azioni delle ferrovie — problema istituzionale affrontato anche dal collega Mensurati — rappresenta un tema significativo sul quale si sono soffermati, a mio avviso giustamente, non soltanto l'onorevole Mensurati, ma anche molti altri colleghi.

Ritengo di poter fare riferimento alle considerazioni che ho espresso in proposito nella seduta della Commissione trasporti del 16 dicembre ultimo scorso. In quella sede, prendendo in considerazione l'istituto della concessione, che crea il rapporto tra lo Stato italiano e la società per azioni delle ferrovie, sottolineavo la necessità del rapporto tra il Governo e il Parlamento per gli atti che il Governo andava a decidere. E mi permettevo di chiedere al presidente della Commissione, l'onorevole collega Lamorte, di determinare una puntualizzazione della legislazione esistente per costruire e precisare il terreno istituzionale di un confronto che non avrebbe potuto certo esaurirsi in quella Commissione e che, per determinati aspetti non può esaurirsi nemmeno in questa fase importante dei nostri lavori. Tale terreno deve essere infatti rivisitato, e per certi versi, ove necessario, precisato.

Nel mio breve intervento, vorrei riprendere questo tema perché, essendo esso squisitamente istituzionale e quindi politico, al suo interno si inserisce anche un problema del quale parlerò, considerati i rapporti che in ordine a tale problema sono stati creati fra il Parlamento ed il Governo e fra il Governo e l'Ente ferrovie dello Stato, prima, e le ferrovie società per azioni, poi.

Mi riferisco, signor sottosegretario, colleghi, al collegamento veloce tra Genova e Milano. E ne parlo nell'assoluta convinzione di non sollevare una questione parziale, bensì un problema strategico nella definizione del progetto complessivo dell'alta velocità per il nostro paese.

Ne parlo in tale convinzione perché è noto a noi che in tema di mobilità e di trasporto, così come accade per tutte le relazioni socio-economiche, le logiche che portano a preferire una pianificazione integrata e razionalmente distribuita sul territorio devono essere privilegiate per massimizzare in termini di potenzialità ed utilizzabilità della relazione gli effetti moltiplicatori dei benefici che sono caratteristici di una rete integrata e plurimodale.

È stato così negli anni sessanta, quando il Parlamento, in tema di trasporto di persone e merci su gomma, con le leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 24 luglio 1961, n. 729, ritenne di dare avvio al piano di grandi infrastrutture stradali da affiancare all'ormai insufficiente rete di strade nazionali di grande comunicazione. E così deve essere anche oggi, in sede di definitiva approvazione del disegno attuativo del piano dei quadruplicamenti delle principali direttrici della rete ferroviaria nazionale e delle sue interconnessioni con i paesi confinanti e con i principali punti nodali di rottura di carico (porti, aeroporti, altri centri di interscambio con altri modi di trasporto), nell'ottica di un'ormai consolidata azione programmatoria opportunamente mirata a ristabilire nel paese, nel medio periodo, senza indurre ostacoli alla sua crescita ed integrazione nella nuova Europa, un più equilibrato riparto dell'offerta e quindi della domanda di mobilità e di trasporto, per i diversi modi, tenuto conto delle particolari caratteristiche geomorfologiche della penisola, della sua integrazione nel contesto comunitario e delle peculiari esigenze della sua economia.

Il delicato momento di transizione attraversato dalle economie dei paesi dell'est europeo e, correlativamente, da quelle dei partners della Comunità, accompagnato nel nostro paese dalla contingente situazione economica, ha determinato il Governo ad una manovra che ha, fra l'altro, indotto un momentaneo contenimento delle risorse destinabili ad investimenti e, fra questi, alle realizzazioni previste dal piano triennale 1993-1995 della società Ferrovie dello Stato, piano certamente rispondente, per quanto attiene ai quadruplicamenti dell'alta velocità, a corretti e condivisi criteri impostativi

che sono da confermare, in quanto rispondenti alle logiche sopra richiamate, assumendo l'economicità dell'investimento requisiti positivi con la realizzazione contestuale di tratte di per sé costituenti una rete omogenea e completa, che verrà realizzata con costi e tempi finali certi.

Tale rete, da Milano a Napoli, riproduce le fondamentali direttrici di traffico est-ovest e nord-sud nel nostro territorio, confermando la naturale vocazione di porta d'Europa con il collegamento di Genova al nodo di Milano e in conformità alle direttive per cui ci siamo impegnati nell'ambito della Comunità economica europea.

Quando si parla di alta velocità è istintivo fare riferimento al treno veloce francese. Per certi aspetti ed in alcune situazioni, la linea ad alta velocità tra Genova e Milano è vista spesso come un connettore veloce a servizio del traffico passeggeri tra le aree metropolitane di Genova e di Milano. Questa funzione esiste ed è importante per le dimensioni del flusso di persone che si muovono, oggi, tra le stazioni di Genova e Milano senza scendere nelle stazioni intermedie.

Le prospettive dello sviluppo della domanda passeggeri fra Genova e Milano servibile dall'alta velocità inquadrano, tuttavia, la fattibilità dell'opera in un'ottica limitata.

La nuova linea sarebbe utilizzata unicamente dall'utenza passeggeri tra Genova e Milano se avesse caratteristiche simili a quelle, ad esempio, della Parigi-Lione e se fosse collegata al sistema ferroviario esistente unicamente in corrispondenza dei nodi di Genova e Milano.

Così non è. L'alta velocità Genova-Milano è invece concepita e progettata con un approccio più ampio: la linea è al servizio del traffico passeggeri e merci e, inoltre, è interconnessa con le ferrovie verso Alessandria, Novara e Torino e verso Pavia e Milano. Il porto di Genova è collegato con il retroterra della pianura padana e della zona industriale torinese e con i valichi alpini. La linea opera a sistema con le ferrovie del valico appenninico: è il terzo valico richiesto da anni in Liguria e realizzato con criteri moderni. La linea opera altresì a sistema con la ferrovia in servizio tra Arquata, Pavia e Milano: è il raddoppio auspicato in Lombardia.

L'arresto della decadenza ed il rilancio delle attività portuali è possibile per Genova solo con una migliore efficienza organizzativa e tecnologica e se vi sono buone connessioni con la fascia padana ed i valichi. La circostanza che le relazioni sud-nord ed ovest-est tra sistema portuale mediterraneo e rete europea ad alta velocità abbiano come baricentro Genova rende più realistiche queste prospettive per due motivi. La centralità del porto rende più ampia la sua area di influenza; un corridoio plurimodale moderno da Genova verso Milano rappresenta l'*optimum* come qualità delle infrastrutture di trasporto. In assenza della nuova linea, la rendita di posizione derivante dalla centralità di Genova nel Mediterraneo non solo verrebbe meno, ma con l'opzione zero Genova rimarrebbe nelle condizioni di marginalità tipiche di un recente passato, mentre Marsiglia avrebbe il monopolio della centralità e dei vantaggi strategici legati a tale qualità.

La realizzazione dunque dell'alta velocità lungo l'asse padano Torino-Milano-Venezia e la connessione al sistema europeo, soprattutto attraverso i valichi svizzeri, favoriranno inoltre il convogliamento nel nodo di Genova delle correnti turistiche in crescita continua e rapida del nord e del centro Europa, dirette tradizionalmente verso l'arco mediterraneo occidentale dell'Italia, della Francia e della Spagna.

Le iniziative europee già in atto, la gestione dei treni notturni da parte del *pool Trans-Euronuit* dimostrano il potenziale strategico di quest'opzione. La carta del turismo nel ponente e nel levante, decisiva a livello di pianificazione regionale, potrà essere giocata anche nel mercato internazionale più ricco.

Signor Presidente, signor sottosegretario, queste sono alcune considerazioni sull'importanza strategica per il sistema alta velocità che riveste il collegamento Genova-Milano. Ed è per questo, quindi, che sono bene evidenti i benefici che conseguiranno all'attuazione e messa in servizio, per il traffico passeggeri e merci, della nuova rete. Per questo motivo abbiamo ritenuto di sottolineare l'esigenza di garantire l'avvio di quelle tratte nell'ambito delle quali sono previste

opere i cui tempi di esecuzione sono tali che, se non avviate tempestivamente, possono comportare uno slittamento e non come, per un errore tipografico, si dice nella mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122, «uno snellimento». «Uno slittamento dei tempi per l'avvio dell'esercizio dell'intera rete» comporterebbe un ritardo pregiudizievole al manifestarsi di quegli effetti che devono invece essere ormai conseguiti al più presto, stante il ritardo rispetto ad altri paesi confinanti con cui tale programma è stato posto in cantiere.

Sempre per tale motivo abbiamo ritenuto di dover impegnare il Governo a predisporre le condizioni per realizzare integralmente le direttrici est-ovest e nord-sud, avviando contestualmente alla Torino - Milano - Bologna - Roma - Napoli le tratte strategiche Milano-Genova e Milano-Venezia — già affidate in concessione alla TAV ed oggetto di progettazione ed atti contrattuali sottoscritti con *general contractors* alla fine del 1991 e ai primi del 1992 —, prevedendo inoltre l'inserimento della Napoli-Battipaglia e, per una seconda fase, le integrazioni del tratto italiano del collegamento Torino-Lione, nonché la velocizzazione della Genova-Ventimiglia, della Venezia-Trieste e della Napoli-Battipaglia.

Tenuto conto, per altro, che al momento, per le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia, non si dispone delle certezze finanziarie necessarie al completamento delle opere, si è ritenuto, con il documento presentato, di impegnare il Governo ad avviare comunque — tramite l'ottimizzazione del piano di investimenti già presentato dalla società Ferrovie dello Stato — la cantierizzazione, almeno, di tratte funzionali delle linee suddette, reperendo nell'immediato le risorse necessarie all'interno di quelle disponibili, secondo scelte di priorità della società medesima che non squilibrino il piano e non lo rendano disomogeneo, da effettuarsi in base agli stati di avanzamento della progettazione ed ai tempi di esecuzione di particolari opere ricomprese nelle tratte di cui ci occupiamo.

Si è ritenuto altresì di sottolineare che gli investimenti nel settore ferroviario sono a scarsa componente di importazioni e ad alta intensità di lavoro, per cui rappresentano un

volano privilegiato per la ripresa dell'occupazione, che costituisce in questo momento uno degli obiettivi prioritari del Governo e del paese. È doveroso sottolineare l'esistenza di accordi contrattuali, oltre che per la Torino - Milano-Bologna-Roma-Napoli, anche per le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia, in quanto l'eventuale riconsiderazione degli accordi per le ultime due tratte, oltre a generare contenzioso, porrebbe a rischio importanti componenti produttive del paese, sia per l'esecuzione di opere civili sia per la fornitura delle tecnologie integrative, determinando un insostenibile acuirsi della crisi occupazionale presente nei settori interessati e particolarmente nelle zone di influenza dei tracciati delle due tratte.

Mi consentano, signor Presidente e signor sottosegretario, di richiamare anche qui l'ampio dibattito svolto e gli importanti contributi offerti nella seduta del 16 dicembre 1992 in sede di Commissione trasporti.

Terminando, vorrei esprimere una considerazione in rapporto ai problemi dell'occupazione, che sono punto di riferimento strategico dell'azione del Governo. La messa in cantiere delle due tratte di completamento della rete di base ad alta velocità, già affidate in concessione alla TAV, consentirebbe di realizzare, nell'arco dei prossimi sei anni, un maggiore investimento dell'ordine di 9 mila miliardi di lire, con oneri a carico dello Stato assai ridotti, ove si consideri la possibilità di un'immediata riduzione del numero dei casaintegrati di circa sei mila unità per sei anni, senza contare l'indotto, con un risparmio annuo di circa 200 miliardi di lire, cui devono aggiungersi i circa due mila miliardi di introiti per prelievo fiscale e previdenziale sulle retribuzioni percepite dalle maestranze. Può quindi calcolarsi che per le suddette tratte l'onere previsto a carico della società Ferrovie dello Stato — e quindi dello Stato —, di circa 650 miliardi all'anno durante i sei anni della costruzione, verrebbe a ridursi a circa 250 miliardi all'anno, importo certamente reperibile per il 1993 nelle somme di riserva poste a disposizione della società Ferrovie dello Stato e per il prosieguo finanziabile con le leggi finanziarie e di bilancio, tenuto conto delle suddette partite compensative.

A fronte di tale modesto incremento di oneri potrà conseguirsi il risultato della realizzazione in modo unitario dell'intero programma e della rete, con tutti i ben intuibili benefici diretti ed indiretti.

Mi scuso per la lunghezza del mio intervento al quale ho voluto dare un particolare tono di tecnicismo e concretezza perché, stabilita la scelta politica dell'alta velocità e affermati gli impegni in riferimento ad un sistema a rete, che appunto ricomprendeva anche la Genova-Milano, mi sembrava di dover determinare, con alcune considerazioni — ripeto, forse noiose ma tecnicamente fondate —, l'assoluta impossibilità per il Governo di venir meno ad un impegno preso ripetutamente dai suoi ministri nella sede del Parlamento. (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Mattioli, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Manfredi. Ne ha facoltà.

MANFREDO MANFREDI. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghi, prendo brevemente la parola per motivare la mia adesione alla mozione presentata dalla maggioranza e per sottolineare (come, del resto, è già stato autorevolmente fatto non soltanto dal collega Mensurati, il quale ha illustrato la mozione stessa, ma anche dal collega Faraguti) la razionalità che ha animato tutto il lavoro parlamentare, soprattutto quando si è deciso, sulla base di una documentazione ben probante, di far partire il progetto sull'alta velocità.

Quest'ultimo non è avulso dal sistema ferroviario italiano, ma intimamente connesso ad esso; inoltre, l'alta velocità in Italia non avrebbe alcun senso o significato se non consentisse, da un lato, l'ammodernamento e, dall'altro, l'integrazione con il sistema europeo, indispensabili per attribuire al nostro sistema ferroviario una funzione. Tale funzione è stata ben richiamata anche da quanti hanno formulato critiche; concordo con quanto affermato dal collega Pratesi sulla necessità che il sistema ferroviario mi-

gliori il rapporto rotaia-gomma a favore della prima e che esso non possa e non debba prescindere da alcuni punti fermi, quali la salvaguardia dell'ambiente, oltre alla trasparenza ed alla conseguente decisione circa un'assunzione di responsabilità tecniche.

Mi pare che la nostra mozione offra una risposta puntuale a tutte queste esigenze, premettendo che il sistema si realizza rispettando una serie di garanzie. Il Governo non potrà, a mio avviso, non farsi carico di tale aspetto; per cui noi diamo fiducia al Governo e confidiamo quindi che il progetto rispetti tutte le esigenze indicate, che l'esecutivo assuma questa responsabilità, e soprattutto, che le ferrovie avvertano tale necessità che — mi riferisco sempre agli interventi dei colleghi del gruppo dei verdi — non ha soltanto valore storico, ma anche ambientale. Mi domando, per esempio, se si ritenga che possa essere ancora ritenuto valido, per una regione come la Liguria (soprattutto, per la zona di ponente), un collegamento internazionale, una rete ferroviaria costruita 130 anni fa con un sistema di affidamento ad economia, realizzata quindi coinvolgendo e compromettendo tutta la costa.

Non vi è dubbio che se intendiamo compiere una razionalizzazione nel settore e recuperare il rapporto rotaia-gomma, sarà necessario che il sistema risponda — come ho detto — ad una serie di esigenze. L'alta velocità, allora, nell'ambito di una razionalizzazione del sistema ferroviario più in generale, non si può non collegare al resto dell'Europa, creando interconnessioni funzionali (come ha opportunamente ricordato il collega Faraguti) ad un sistema di coinvolgimento, oltre che di convogliamento. Se il Governo non si impegna sulla necessità di realizzare il sistema che è stato opportunamente approvato dal Parlamento, garantendo tempi certi, non vi è dubbio che si offrirà un fianco debole ai rilievi critici che si vanno formulando. Realizzare oggi un progetto e rimandare di un decennio il rimanente programma di ammodernamento delle ferrovie significa, infatti, compromettere una possibilità e — lo ripeto — offrire il fianco a molte critiche.

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

Chiedo al Governo di leggere attentamente la nostra mozione firmata dai colleghi Lucchesi ed altri n. 1-00122 e di considerare soprattutto il richiamo, in essa contenuto, alla necessità di fornire determinate garanzie; si tratta di un punto fermo sul quale ovviamente si misurano sia la capacità dell'esecutivo, sia la solidarietà della maggioranza e la loro considerazione nel paese.

Onorevole sottosegretario, in Liguria abbiamo sofferto e soffriamo per queste decisioni di rinvio relative a tale settore. L'onorevole Faraguti è stato molto chiaro nel dare una giustificazione tecnica al problema del collegamento ad alta velocità tra Milano e Genova; allo stesso modo, egli è stato puntuale nel richiedere un ulteriore perfezionamento del progetto, che dovrà comportare, alla luce degli impegni già presi, la conclusione del raddoppio e dello spostamento a monte della ferrovia in Liguria ai fini del collegamento internazionale della rete italiana con quella francese.

Sempre alla luce della sofferenza che in Liguria abbiamo sopportato e sopportiamo tuttora, vorrei fare riferimento ad un articolo — lo consegnerò al sottosegretario affinché lo porti a conoscenza anche del ministro — apparso su un quotidiano ligure a tiratura nazionale, *Il Secolo XIX*, il 12 dicembre scorso, con il quale ci si domandava chi avesse «scippato» il supertreno. In tale articolo sono contenute alcune affermazioni che non vorrei servissero a legittimare alcune critiche avanzate in questa sede ed il richiamo ad alcune responsabilità che in avvenire potrebbero coinvolgere il progetto alta velocità, così come si è verificato per altri settori infrastrutturali. Ho inteso fare tale precisazione perché desidero sia chiaro che noi abbiamo delle responsabilità che si rifletteranno sul futuro, che non possiamo ignorare e che vorremmo fossero considerate sotto una luce positiva e non negativa, come qualcuno ha invece prospettato in quest'aula (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione congiunta sulle linee generali delle mozioni.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 19 gennaio 1993, alle 16.

Seguito della discussione della proposta di legge:

OCCHETTO ed altri; ZANONE ed altri; FINI ed altri, SEGNI ed altri; NOVELLI; PANNELLA ed altri; CIAFFI ed altri; MUNDO ed altri, LA GANGA ed altri; TISCAR ed altri; PATRIA ed altri; BOSSI ed altri; BOATO ed altri; LA MALFA ed altri; SIGNORILE; MENSORIO; FERRI ed altri; MASTRANTUONO; TASSI — Elezione diretta del sindaco, del presidente della provincia, del consiglio comunale del consiglio provinciale (72 - 641 - 674 - 1051 - 1160 - 1250 - 1251 - 1266 - 1288 - 1295 - 1297 - 1314 - 1344 - 1374 - 1378 - 1406 - 1456 - 1540 - 1677).

Relatori: CIAFFI, per la maggioranza; BRUNETTI e TASSI, di minoranza.

La seduta termina alle 20.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA
DOTT. VINCENZO ARISTA*

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. MARIO CORSO*

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 21,30.*

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

abete grafica s.p.a.
Via Prenestina, 683
00155 - Roma