

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 223<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 1981

(Notturna)

Presidenza del vice presidente OSSICINI

#### INDICE

##### CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (3-13 febbraio 1981)

Variazione . . . . . Pag. 12007

##### DISEGNI DI LEGGE

##### Discussione:

« Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato » (1262) (Approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati):

\* FRANCO (MSI-DN) . . . . . 11977  
LIBERTINI (PCI) . . . . . 11992  
MASCIADRI (PSI) . . . . . 11987  
TONUTTI (DC) . . . . . 12001

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI  
GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 1981 . . . . . 12007

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.



**Presidenza del vice presidente OSSICINI**

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 21).

Si dia lettura del processo verbale.

**FASSINO**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta notturna del 21 gennaio.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

**Discussione del disegno di legge:**

« **Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato** » (1262) (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato », già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Franco. Ne ha facoltà.

\* **FRANCO.** Onorevole Presidente, colleghi, onorevole Ministro, nella discussione di questo disegno di legge avrebbe dovuto focalizzare la posizione del nostro partito il presidente del nostro Gruppo, il caro e af-

fettuoso amico senatore Crollanza, con la capacità e l'esperienza che lo guidano nella sua vita parlamentare. Il rinvio della discussione del provvedimento alla seduta notturna non ha consentito che il nostro Presidente potesse qui esprimere l'opinione del Gruppo. Compete perciò a me, per quello che consente l'affannosa ricerca del parlamentare polivalente (che poi per la verità, per quanto riguarda questo disegno di legge, si è dovuto trasformare in ghepardo per poter inseguire l'iter del provvedimento alla nostra cognizione stasera, che scappava, velocemente licenziato dalla Commissione e più velocemente ancora portato questa notte in Aula), cercare, sia pure nel rispetto del tempo che la seduta notturna, per sua stessa natura, ha stabilito, di soffermarmi su alcune considerazioni e di poter esprimere poi anche la mia amarezza profonda quale reggino e calabrese in direzione dei tanti, insoliti problemi della mia città.

Prima considerazione: ritengo che l'impostazione di questo disegno di legge sia erronea perchè in tutte le nazioni del mondo, in tutti i sistemi di trasporto su rotaia si dà maggiore importanza — come ella, onorevole Ministro, può insegnarci — alla politica dei meridiani rispetto a quella dei paralleli; ciò soprattutto perchè le differenti condizioni climatiche richiedono diverse impostazioni delle politiche agricole. Questa impostazione di dare maggiore importanza se non assoluta precedenza ad una politica dei meridiani rispetto a una politica dei paralleli doveva guidare il provvedimento al nostro esame, se rapportato alla nostra nazione che ha una forma allungata per circa 1.200 chilometri mentre ha una larghezza limitata a 300 chilometri, ossia la quarta parte della sua estensione longitudinale.

Mi è balzato subito agli occhi che l'impostazione di questo piano integrativo si rapporta più ai paralleli, alle trasversali che

non alle direttrici longitudinali, e questo è grave non solo per la rilevanza teorica del principio ma soprattutto se si tiene conto delle attuali condizioni nelle quali le ferrovie italiane affrontano il traffico ferroviario e della necessità assoluta di poter rispondere alla crescente domanda di traffico, di poter creare finalmente il famoso anello di rotazione, o meglio anello di scorrimento per le ferrovie italiane; anello che, vaticinato da molti anni, sulle due ferrovie longitudinali che partono da Reggio Calabria (l'una per Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano e l'altra per Crotone-Sibari-Bari-Pescara-Ancona-Bologna-Milano), con perno Bologna, possa offrire il disimpegno delle ferrovie dello Stato in direzione della richiesta.

Questo disegno di legge invece non risponde a tale esigenza, e questa non è cosa da niente. Nel vedere qualche tempo addietro, non certo per poter affrontare questa discussione questa sera, determinati atti, per quanto riguarda la gestione passata delle nostre ferrovie, ho potuto accertare che non molti anni addietro — quando di questo problema si interessava, primeggiando in quest'Aula, il compianto senatore Michele Barbaro, mio maestro — per una strozzatura a Salerno, non vi sono stati, addirittura per un mese, nè merci per il nord, nè merci dal nord. Questo perchè è chiaro che, allo stato attuale, la linea ferroviaria del Tirreno, elettrificata, raddoppiata fra qualche giorno, finalmente in via definitiva, fino alla mia città di Reggio, non è in condizione di sopportare la crescente domanda del traffico.

Già da moltissimi anni era stato previsto il potenziamento della ionico-adriatica, che fra l'altro ha un chilometraggio virtuale più confortante rispetto all'altra linea, per poter creare questo anello rotatorio, per poter affrontare soprattutto adeguatamente l'esigente domanda quasi quotidianamente crescente per una politica del trasporto merci su rotaia. Invece questo disegno di legge certamente non risponde a questi criteri, a queste esigenze fondamentali, nel momento in cui esso non prevede nessuno atto di potenziamento, di elettrificazione totale, di raddoppio della linea ionico-adriatica, nonostante essa attenda da cinquant'anni di poter ve-

dere ultimati i propri lavori, nonostante che ad esempio fin dal 7 maggio 1954 vi sia un impegno, assunto proprio dal Governo in quest'Aula, per la elettrificazione totale della Reggio Calabria-Bari, che soltanto in alcuni tratti è elettrificata e per la quale si fa lo sforzo nel piano integrativo di dare corso al primo tratto, qualche chilometro soltanto come elettrificazione e qualche chilometro appena per il raddoppio. Parliamo di una zona che ha esigenze primarie, di una zona che, in virtù di quel che dovrebbe essere il polo di sviluppo economico di Reggio, in virtù del pendolarismo che si avrà nel momento in cui potrà funzionare finalmente la Liquichimica, nel momento in cui si va a costituire il famoso terminale, come io auspico, secondo il progetto del vecchio aeroporto reggino, ha necessità di vedere completati questi lavori.

Allora, nel momento in cui il disegno di legge non recita queste cose, nel momento in cui per questi lavori soltanto qualche troncone ha il finanziamento, e non nel senso longitudinale ma in quello trasversale (vedasi, per esempio, Cosenza e Lamezia Terme, per quanto riguarda la parte terminale di questa grande arteria), non soltanto tradiamo questo criterio generale che ormai viene applicato in tutte le nazioni, e non soltanto in quelle all'avanguardia nel trasporto ferroviario, ma soprattutto non rispondiamo alle attese delle nostre popolazioni. Se si fa questo, mi si consenta, signor Ministro, lo si fa per ragioni clientelari, lo si fa certamente per ragioni di accomodamento nelle varie zone, perchè non posso pensare che i funzionari delle ferrovie dello Stato, gli uffici studi delle ferrovie dello Stato queste cose non sappiano o non percepiscano. Per l'avvenire, in buona sostanza, noi avremo ancora i camion che imperverseranno sulle autostrade (la politica famosa pro FIAT e per le autostrade). Chi, come noi, è abituato a percorrere in macchina le tante strade del Mezzogiorno, vede come ormai sia quasi impossibile percorrerle per le centinaia, le migliaia di camion che ormai assorbono il traffico di merci. Del resto questa insufficienza è riconosciuta anche nella relazione al disegno di legge che è stato presen-

tato alla Camera dei deputati. Dicevo che non rispondiamo alle attese delle popolazioni, ma non rispondiamo, signor Ministro, neppure a quelli che sono i punti programmatici che sono insiti nell'articolo 1 del disegno di legge perchè io ho potuto vedere, in questa affannosa ricerca, che all'articolo 1 (che è propositivo della futura programmazione che si vorrebbe cominciare a realizzare attraverso questo piano integrativo) viene indicato, per esempio, alla lettera c) come scopo del programma integrativo « di superare le insufficienze strutturali che limitano l'integrazione fra le linee meridionali ed insulari e quelle del centro-nord, eliminando le strozzature dei trasporti ferroviari tra il continente e la Sicilia e tra il continente e la Sardegna ». Non capisco quale rispondenza questo principio programmatico possa poi avere nelle cose che vengono realizzate secondo il piano integrativo portato stasera alla nostra considerazione e alla ratifica definitiva dopo l'approvazione della Camera dei deputati. E dice ancora successivamente la lettera d) di quel primo articolo che si deve ricercare la creazione di itinerari alternativi; non so quali possano essere gli itinerari alternativi all'unica linea funzionante che resterà quella del Tirreno, non certo la ionico-adriatica con tutte le sue insufficienze. Alla lettera g) si dice ancora che il programma ha lo scopo « di assicurare un'adeguata razionalizzazione ed integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo ». Non capisco se nel sistema ferroviario italiano c'entrino le regioni meridionali, c'entri, a partire dalla Sicilia, questa nostra sventurata Italia meridionale e come si voglia e si possa poter penetrare nel cuore dell'Europa senza una efficiente ferrovia longitudinale italiana.

Seconda considerazione, signor Ministro. Le ferrovie, per l'abbandono ultradecennale e per responsabilità dei Governi che si sono fin qui succeduti (certo la responsabilità non la interessa direttamente perchè ella porta a nostra cognizione questo piano integrativo che prevede una somma considerevole anche se è per tanti versi lacunoso), sono ormai obsolete, incapaci di rispondere alla domanda che viene dal mondo produttivo,

dal mondo economico e qualche volta, signor Ministro, generano anche morte. Non amo fare speculazioni sulla pelle dei morti, ma certo dobbiamo dire che le ferrovie generano, per questa loro obsolescenza, morti come quelli di Lamezia Terme perchè, in attesa della definizione delle inchieste ufficiali, ella sa comunque perfettamente che tutta la grande stampa quotidiana italiana, le organizzazioni sindacali, il mondo politico hanno potuto accertare come i 28 morti di Lamezia Terme sono dovuti alla mancata realizzazione di quelle opere che erano già previste nei vari piani straordinari (vi era addirittura anche un finanziamento di 2 miliardi), quelle opere che vengono adesso previste nel nostro piano integrativo e che costano per la Salerno-Reggio Calabria 32 miliardi.

Generano morte, dicevo, le ferrovie dello Stato, come testimonia anche l'altro incidente verificatosi ancora nella mia sventurata terra di Calabria, quello tra Capo Bonifati e Cetraro, anche se è di diversa natura, anche se certamente questo non è dovuto a responsabilità precise delle ferrovie dello Stato.

Del resto ritengo che non ci voglia tanta fantasia per poter testimoniare in quest'Aula le cose che andiamo a dire perchè esse in sostanza vengono contenute nelle stesse enunciazioni che accompagnano i disegni di legge presentati dal Governo. Per esempio, la relazione al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati — senza soffermarci dettagliatamente perchè l'ora certo non ce lo consente — contiene in sé il fallimento degli obiettivi della programmazione, il fallimento dei piani finalizzati, mentre ora si cerca di farci sognare con i famosi piani coordinati per tutte le attività del trasporto marittimo, aereo, portuale, eccetera. Questo disegno di legge nella sua relazione testimonia il fallimento del piano poliennale legato alla legge n. 377 del 1974; testimonia soprattutto il fallimento della qualificazione del servizio merci, quando la relazione a quel disegno di legge ci dice che per esempio dal 1965 al 1969 si è avuto un incremento del 21 per cento da parte dell'azienda delle ferrovie dello Stato per quanto riguarda i viaggiatori, ma vi è stato solo il 2 per cento per

quanto riguarda l'incremento delle tonnellate del servizio merci. Contiene poi il fallimento delle nuove linee e lo dice esplicitamente. Se le interessa, signor Ministro, può leggere, perchè è significativo del fallimento totale della politica delle ferrovie dello Stato, la pagina 9 della relazione del disegno di legge presentato alla Camera dei deputati. Del resto, anche la relazione del senatore Vincelli, sotto questo profilo coraggiosa, dà la testimonianza delle cose che andiamo dicendo, laddove per esempio è scritto: « È mancata tuttavia una espansione razionale e programmata secondo criteri di complementarietà tra i vari comparti di economicità e di efficienza. Ne sono risultate dispersioni, improduttività e una complessiva perdita di efficienza che presenta caratteri vistosi di fronte ad una domanda dell'utenza in continua crescita ». Ed ancora: « La mancata impostazione di programmi lungimiranti, la notevole laboriosità dell'iter amministrativo, l'assenza di una costante politica di adeguamento del sistema si sono tradotti nello scadimento — sono parole del relatore — qualitativo e quantitativo dei servizi ». Ma non è soltanto la mancata produzione della dovuta risposta alla necessità di vagoni merci che ci porta a dire queste cose; anche il materiale rotabile, signor Ministro, si trova in condizioni disastrose, così come ha testimoniato alla Camera l'onorevole Baghino, esperto della nostra parte, laddove ha potuto testimoniare come allo stato attuale sono in circolazione in Italia ben 1.068 carrozze del 1920, 1.881 carrozze di età compresa tra i 40 e i 50 anni e 1.586 carrozze di età compresa tra i 30 e i 40 anni. Questa è la situazione di disagio in cui versano le ferrovie dello Stato, queste le cose che da parte governativa ci vengono dette anche qui al Senato della Repubblica, in sede di presentazione del disegno di legge.

In buona sostanza, signor Ministro, questo porta a stabilire il fallimento quasi totale della politica dei trasporti su ferrovia adottata fino ad oggi dal Governo. Viene da porsi la domanda: questo disegno di legge, questo piano integrativo delle ferrovie dello Stato può risolvere almeno in parte queste gravi lacune, queste gravissime insufficienze che

ci vengono confermate anche dai documenti di parte governativa? Come Gruppo riteniamo di no, signor Ministro. Intanto in quel piano integrativo provvisorio delle ferrovie dello Stato ci si dice che 2.500 miliardi saranno spesi per le opere previste da leggi precedenti e che non sono state ancora compiute; 3.500 miliardi, signor Ministro, vengono dirottati per ammodernamento e potenziamento del materiale rotabile. Se pensiamo poi anche all'erosione di natura inflazionistica, da cui certamente non ci salverà il ministro Andreatta con il suo attacco smodato all'occupazione, possiamo vedere come ben poco resti per l'auspicato potenziamento delle ferrovie dello Stato.

A questo punto potremmo benissimo dire che in sostanza il finanziamento prodotto attraverso il piano integrativo potrà servire a fronteggiare la manutenzione della rete ferroviaria e non di certo al potenziamento voluto. Aggiungiamo poi, signor Ministro, la consolidata incapacità di spesa delle ferrovie dello Stato: qualche giorno fa un esperto non della nostra parte, il senatore Lucio Libertini, ci diceva (e ne riportava ieri notizia il giornale economico « Il Sole-24 Ore ») che allo stato attuale, secondo le possibilità di spesa dell'azienda delle ferrovie dello Stato, per poter arrivare a spendere i miliardi voluti da questo piano integrativo saranno necessari 18 anni; a meno che — aggiungeva Libertini e aggiungiamo noi: questa richiesta è anche pervenuta da vari settori in sede di Commissione, come ho potuto rilevare dai resoconti — il disegno di legge che giace alla Camera dei deputati non venga portato a sollecita decisione e immediatamente trasferito al Senato e non porti a quella trasformazione della direzione delle ferrovie dello Stato in senso manageriale, cioè a meno che, per l'avvenire, quel disegno di legge non consenta l'abbandono di certe barature di natura burocratica in modo da accelerare i tempi della spesa.

Se consideriamo queste cose, possiamo ben dire che solo eufemisticamente possiamo definire questo piano « integrativo »: nella sostanza si tratta di una mera autorizzazione di spesa.

In conclusione non ci sorride la speranza che la soluzione dei gravosi problemi ferroviari possa nascere da questo disegno di legge. Dobbiamo altresì elevare la nostra protesta per lo stato vergognoso in cui si trovano le nostre ferrovie che, nonostante le buone intenzioni del ministro Formica, mai potranno arrivare a competere con quelle delle altre nazioni europee. Anche questo è consacrato nei vostri atti.

Dobbiamo elevare alta la nostra protesta per il modo in cui fino ad oggi hanno agito tutti i Governi che hanno amministrato la nostra nazione. Possiamo ben dire, onorevole Ministro, nel momento in cui si va ad approvare questo provvedimento, che abbiamo ragione noi quando in tutte le sedi eleviamo la nostra protesta intorno a questi problemi ed addebitiamo alla responsabilità dei Governi l'insufficienza e le gravi lacune delle ferrovie dello Stato che — come abbiamo visto — non possono e non sanno rispondere alla domanda dell'utenza e che talvolta generano morti.

Ho detto prima, signor Ministro, che, accanto alle considerazioni di natura generale su questo disegno di legge, avrei espresso la mia profonda amarezza per la delusione che questo disegno di legge ha prodotto in me come reggino e come calabrese. Infatti da decenni per alcuni problemi le nostre popolazioni sperano che finalmente venga riconosciuto il ruolo della nostra città e venga finalmente considerate le loro attese.

La notte non mi consente di attardarmi sulle grandi battaglie che in quest'Aula ha combattuto il senatore Michele Barbaro, alla cui memoria, a nome del mio Gruppo, rivolgo un pensiero riconoscente, perchè proprio in questi giorni ricorre l'anniversario della sua morte; non voglio attardarmi a dire quel che egli ha potuto produrre insieme con l'altro esperto della nostra parte, il senatore Crollalanza, in questa direzione. Ma accanto alle battaglie di Michele Barbaro — uomo che in tempi di fascismo, nel 1924, per esempio, sapeva alzarsi, in una Camera nella quale il Presidente del Consiglio si chiamava Mussolini, per rivendicare i diritti imprescrittibili del Mezzogiorno — non posso non ricordare come gli anni '50 e '60 vedes-

sero in questi banchi Michele Barbaro chiedere, ad esempio, il potenziamento della linea ionico-adriatica, della quale vi parlavo in apertura di questo mio intervento, e come dal 1954 in poi vi siano stati impegni del Governo, fino ad oggi sempre disattesi.

Signor Ministro, la mancata elettrificazione della linea ionica, soprattutto nella parte che riguarda la Reggio-Sibari, è grave perchè ella sa quanto siano diseredate quelle popolazioni della nostra Calabria. Si tenga conto che quella zona, sulla base del parametro sul quale si commisura la povertà di un popolo, cioè il reddito prodotto per abitante, è la più depressa della Calabria, la quale è non soltanto la cenerentola tra le regioni italiane, ma è la cenerentola tra tutte le regioni di tutte le nazioni europee. Ella certamente intuirà, dunque, quanto grave sia la responsabilità dei Governi che si sono assunti anche in sede parlamentare impegni precisi per poter arrivare a codeste realizzazioni, mentre ancora oggi, nel momento in cui discutiamo questo disegno di legge, non si è provveduto in quella direzione.

Neanche questo disegno di legge dà speranza alle nostre popolazioni per l'avvenire, a meno che non si voglia richiamare il nuovo piano poliennale di sviluppo. Ma certamente anche voi comprenderete che il piano di sviluppo non sarà presentato entro il 31 dicembre 1982, come recita un articolo di questo disegno di legge, perchè siamo abituati ai tanti impegni che ormai vengono disattesi da questo Governo.

Se vogliamo avere un punto di riferimento e fare un esempio tra i tanti, ricordiamo che in occasione della discussione della legge numero 299 il Ministero assunse l'impegno di portare in quest'Aula entro il 31 dicembre 1979 la riforma della direzione dell'aviazione civile: siamo ormai a febbraio 1981 senza che questo provvedimento sia neppure stato presentato. Signor Ministro, questa mancata realizzazione è grave anche per la condizione dei trasporti all'interno della regione calabrese. Però, nel corso della riunione che si è tenuta al Ministero dei trasporti il 30 gennaio e che è stata anche onorata della sua presenza per un breve tratto, l'assesso-

re regionale ai trasporti della Calabria protestava per la mancata elettrificazione della linea Reggio-Sibari.

Signor Ministro, l'assessore protestava perchè, a prescindere dai problemi generali di natura sociale, a prescindere dalle valutazioni che si possono e si debbono fare in direzione dei tanti problemi che interessano il Mezzogiorno — del quale il Governo parla giorno, sera e notte senza che poi alla resa dei fatti possa produrre gli invocati interventi — anche sul piano della funzionalità dei trasporti ferroviari in Calabria la mancata elettrificazione della Reggio-Sibari porta a non poter realizzare l'anello rotatorio superiore dei trasporti ferroviari in Calabria, cioè l'anello che parte da Reggio e passando da Villa San Giovanni, Paola, Cosenza e Sibari discende poi per Crotona e Catanzaro e torna a Reggio Calabria; nè tanto meno si può realizzare l'anello inferiore, che è quello che va da Lamezia a Catanzaro per ritornare a Reggio Calabria. Signor Ministro, queste sono le gravi conseguenze della mancata adozione di un provvedimento che le nostre popolazioni attendono da decenni.

Altro gravoso problema — e gradirei che su questa mia proposizione il signor Ministro volesse cortesemente porre la sua consueta garbata attenzione — è quello del porto di Reggio Calabria. Data l'ora tarda, non sto a rifare la storia (ci sarà tempo per poterci risentire su questi problemi) dall'antichità, da quando Reggio era la *Regium Iulii*, da quando per il porto di Reggio vi erano gli impegni personali di imperatori come Caligola. Io vi dico: il porto di Reggio, da quando nel 1929, nel momento in cui Ministro dei lavori pubblici era l'illustre nostro caro presidente di Gruppo Crollalanza, fu approvato il progetto e venne assunto un impegno da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, attende ancora la realizzazione dei suoi lavori. E in questi ultimi tempi, in questi ultimi anni, signor Ministro, come ella certamente sa — e come meglio ascolterà nel momento in cui, tra poco, incontrerà le rappresentanze popolari ed elettive della mia regione, così come ella ha stabilito come primo incontro tra il Ministero dei trasporti e le regioni, e noi la ringrazia-

mo per questa sua attenzione che primariamente ha voluto dare alla Calabria — il porto di Reggio è in assoluto, totale abbandono; ormai è ridotto ad una vasca da bagno perchè i traffici merci, che si erano costituiti con la famosa Caronte, sono stati trasferiti a Villa San Giovanni. Il traghettamento nello stretto di viaggiatori e delle poche merci che passano per le ferrovie dello Stato ormai è affidato allo scalo di Villa San Giovanni. Non è stata mai realizzata nel nostro porto la nuova invasatura auspicata da decenni, non è stato costruito il pontile per poter caricare sulle navi-traghetto Reggio Calabria-Messina le automobili di transito. Ultimamente questo porto è stato colpito dal famoso progetto Cambogi, il progetto delle ferrovie dello Stato, che porta all'attraversamento in galleria della ferrovia nella zona urbana di Reggio Calabria, laddove, signor Ministro, in quella direzione vi è certo gravissima la responsabilità del sindaco *pro tempore* di Reggio Calabria e della giunta municipale, non del consiglio comunale. In quella sede io, modestamente, ed anche settori della sinistra reagimmo nel momento in cui il progetto fu ridimensionato e fu eliminato il terzo binario per il porto. Nonostante la direzione generale delle ferrovie dello Stato avesse ammonito che ciò significava per l'avvenire limitare lo sviluppo economico e sociale della città di Reggio Calabria, questo porto, signor Ministro, viene ulteriormente assassinato da questo piano integrativo, laddove, per esempio, non una lira viene spesa per le sue opere, per il suo potenziamento.

Eppure il porto di Reggio Calabria è il naturale terminale per tutto il trasporto merci e viaggiatori che vengono da tutta la provincia ionica, per tutto il trasferimento viaggiatori e merci della ionica-adriatica che va verso la Sicilia. Questo porto viene assassinato, signor Ministro, nel momento in cui viene detto nel piano integrativo che saranno costituiti in due zone della Sicilia e del continente — anonimamente — i nuovi terminali per poter potenziare il trasferimento delle merci da e per la Sicilia.

Da qui a qualche istante presenterò un ordine del giorno e mi auguro che in quella di-

reazione ella voglia assumere impegni precisi. Con questo ordine del giorno chiedo che il terminale sul continente sia il porto di Reggio Calabria, perchè non potremmo assistere per l'avvenire al definitivo affossamento del nostro porto.

Ma vi sono altri gravosi problemi lamentati dalle nostre popolazioni, problemi che formano oggetto di un ordine del giorno preparato dalla amministrazione comunale di Reggio Calabria (dico l'amministrazione comunale di Reggio Calabria, non la giunta municipale), problemi discussi il 16 febbraio 1979 nel corso di una conferenza delle rappresentanze elettive voluta dal sindaco della città. Allora, così come avviene di tanto in tanto, si parlava della centralità del Parlamento nella vita politica italiana e si invitò il presidente della Commissione trasporti della Camera, che era il comunista onorevole Libertini (in quel periodo il Partito comunista sosteneva il Governo di cosiddetta o presunta solidarietà nazionale), che oggi siede al Senato della Repubblica. Da quella conferenza nacque anche l'impegno delle forze politiche e delle forze parlamentari, proprio nella persona del senatore Libertini, di creare finalmente, dopo il totale fallimento di ogni opera di industrializzazione nella zona di Reggio Calabria, un polo di sviluppo a sud di Reggio Calabria, con la combinazione di sistemi integrati di trasporto.

Signor Ministro, nel parlare sia pure sinteticamente di queste cose, anche perchè ritengo che a questi problemi non possiamo non accennare, in relazione al polo di sviluppo economico della mia città, ricordo i gravi problemi dell'aeroporto di Reggio Calabria. Nel suo Ministero è stata tenuta il 30 gennaio una riunione per focalizzare i problemi inerenti al trasporto aereo in Calabria. Ma anche in quella sede abbiamo potuto assistere ad ulteriori mortificazioni per la nostra città perchè, per esempio, è stato confermato dal Sottosegretario che sono scomparsi dal piano triennale i 40 miliardi che riguardano l'allungamento della pista di Reggio Calabria. Abbiamo anche potuto vedere in azione, nella risposta a mie precise domande dell'ingegner Quaranta, capo della direzione dell'aviazione civile, una mentalità distorta

che lo porta a dire che sarebbe disposto con pronta cassa di 40 miliardi ad iniziare i lavori della pista a Reggio Calabria, ma che non si poteva pensare di fare questo con tanta facilità, quasi a giustificare il depennamento da parte del Governo, perchè per la realizzazione della pista di Catania si era speso molto di meno.

Ho detto in quella sede, e lo ribadisco, che non consentiremo, signor Ministro, nonostante la nostra vocazione, a solidarizzare con i nostri fratelli delle zone colpite dal recente sisma, che sia depennata quella somma che andrà ad affossare in via definitiva l'aeroporto di Reggio Calabria perchè — come ho detto in quella riunione — noi siamo terremotati permanenti e da cento anni. Aggiungo, signor Ministro, che per i terremoti di Reggio Calabria il Governo ha svolto un'azione di autentica rapina così come è avvenuto con la legge Chimenti 1908: in termini monetari attuali, si trattava di circa 600 miliardi, di cui nessuna lira è stata spesa per la mia città! Senza poi ricordare le due addizionali del 5 per cento *pro* Calabria che hanno rastrellato dalle tasche degli italiani oltre 1.200 miliardi che per meno di un terzo sono finiti in Calabria.

Qualche parola spenderò per i problemi collegati al polo di sviluppo. Le Omeca, offline meccaniche calabresi, nate nel 1961 dopo il viaggio in Calabria del presidente di questa Assemblea Fanfani nella veste di Presidente del Consiglio, dovevano significare il volano industriale per il riscatto di Reggio Calabria e avrebbero dovuto impiegare 2.000 unità lavorative negli anni '60. Siamo oggi con circa 640 dipendenti, qualche unità in più, qualche unità in meno, perchè per certi intrallazzi che avvengono nel reclutamento degli operai le cifre precise l'azienda non intende darle. Per le Omeca presento un altro ordine del giorno, che deve intendersi illustrato con questo mio intervento, tenuto presente, signor Ministro, che nel 1972, con un accordo allora sostenuto dai sindacati e concluso con la presenza dei rappresentanti del Ministero dei trasporti, della FIAT e dell'EFIM, la direzione dell'azienda Omeca aveva assunto l'impegno di incrementare l'occupazione di 459 nuovi posti di lavoro.

Successivamente, signor Ministro, come recita un atto di fonte insospettabile che rilevo dal quotidiano del suo partito, « Avanti! », cronache regionali, giovedì 28 marzo 1974, titolazione su tre colonne: « Accordo fatto per le Omeca dopo tre mesi di trattative a Reggio Calabria. Metodo nuovo per le assunzioni ». Secondo questo nuovo, preciso accordo, le Omeca di Reggio Calabria avrebbero dovuto assumere 500 lavoratori immediatamente dopo l'approvazione — diceva l'accordo — del piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato e la definitiva spartizione delle commesse per gli stabilimenti Materfer. Questo accordo del 1974 diceva: « rimandando l'assunzione di ulteriori 1.000 lavoratori a subito dopo l'approvazione del piano dei trasporti per i pendolari e le aree metropolitane ». A tutt'oggi, in base agli accordi del 1972 e del 1974 (so che lei conosce bene questi episodi; per l'amore che ha voluto testimoniare verso la nostra terra, so che ha chiesto relazioni su tutti i grandi problemi che interessano il trasporto ferroviario in Calabria proprio in previsione di una sua venuta in Calabria), come ella sa, nessuna unità lavorativa è stata assunta, per cui nell'ordine del giorno presentato dal mio Gruppo chiediamo che le nuove commesse per le Omeca, di considerevole importo, e per ciò la ringraziamo (il 30 gennaio ella al Ministero ha voluto darci in anteprima la notizia che alle Omeca di Reggio Calabria vanno 1.500 miliardi)...

**F O R M I C A**, ministro dei trasporti. Non ho detto 1.500 miliardi; ho detto che dei 3.500 miliardi una parte andrà in quella direzione.

**F R A N C O**. Quali che siano le nuove commesse, che nascono da questo piano integrativo, chiediamo come Movimento sociale italiano, con il nostro ordine del giorno, che siano condizionate al rispetto assoluto dell'accordo del 1974 concluso dalle Omeca con i lavoratori di Reggio Calabria.

Altro problema: le grandi officine di riparazione delle ferrovie dello Stato di Reggio Calabria. Finalmente, dopo tanti anni di attesa, esse sono state finanziate con la legge

n. 503 e pare fosse arrivato a maturazione l'inizio dei lavori. Ho potuto apprendere qualche giorno addietro (la valida rassegna stampa del suo Ministero certamente la avrà portata a conoscenza di questo, signor Ministro) dalla « Gazzetta del Sud » del 31 gennaio, di una proposta della federazione CGIL-CISL-UIL; titolo: « Nota dei sindacati: officine ferroviarie dello Stato. Nuovi contratti ». Non è la CISNAL che fa questa denuncia, ma la CGIL-CISL-UIL che dice: pare che il gruppo di imprese cui era stato dato l'appalto dei lavori abbia constatato che è necessario fare un nuovo tipo di fondazioni e quindi in questo senso viene ratificata l'opinione avanzata tempo addietro circa il terreno geologicamente non valido per quell'insediamento. Dice la federazione CGIL-CISL-UIL: pare che il consorzio di imprese abbia abbandonato i lavori affermando che sono necessarie nuove fondazioni con un'ulteriore lievitazione di prezzo per 20 miliardi. Se pensiamo che per la costruzione definitiva delle tre grandi officine di riparazione delle ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno il piano integrativo parla di 45 miliardi, se teniamo conto che questo gruppo di imprese vuole, solo per le fondazioni delle officine grandi riparazioni di Saline, 20 miliardi, oltre quelli che gli vengono assegnati con l'aggiudicazione dei lavori, abbiamo grandi riserve sulla possibile realizzazione di questa opera. Gradirei, signor Ministro, che su questo problema ci potesse essere una sua parola rasserenatrice questa sera e che comunque di questo problema si interessasse accuratamente il suo Ministero.

Accanto alle mancate realizzazioni di quel famigerato pacchetto Colombo — dico famigerato perchè questo è il termine usato nel consiglio comunale di Reggio Calabria — un altro problema che riguarda le nostre popolazioni, deluse ed amareggiate fino ad ora, è quello relativo all'autoporto di Reggio Calabria, progetto anch'esso legato al pacchetto Colombo e per il quale doveva realizzarsi a Mortara un centro annonario e mercantile. Fu costituita la società, la Insud del gruppo EFIM; ci sono stati 9 anni di attesa. La giunta di centro-sinistra della mia città decise di non accettare il finanziamento di

3 miliardi che la confederazione italiana del commercio aveva procurato attraverso i finanziamenti BEI. Allo stato attuale c'è completa delusione. In questa direzione però può soccorrerci il piano integrativo in discussione questa sera attraverso i grandi terminali delle merci. Qual è la mia richiesta, signor Ministro, che nasce anche dalla conferenza sui problemi del trasporto tenutasi nel mese di febbraio 1979 ad opera delle amministrazioni comunali? La richiesta è che le famose realizzazioni previste dal piano integrativo possano assorbire interamente il famoso progetto per il quale è stata costituita la Insud.

Ancora vi è un fatto molto grave: l'attraversamento da parte della ferrovia del centro urbano di Reggio Calabria in galleria. Dopo tanti anni e dopo aver iniziato tanti lavori, ancora non ci sono i fondi previsti per il progetto Cambogi, un progetto delle ferrovie dello Stato che prevedeva 44 miliardi per opere viarie urbane. L'amministrazione comunale di Reggio Calabria ha dovuto ridimensionare questo progetto sicchè oggi l'impegno di spesa è stato portato a 23 miliardi. La Cassa per il Mezzogiorno in proposito ha detto che non potevano ipotizzarsi, in base alle leggi in vigore, dei finanziamenti. Tuttavia, se queste opere non verranno realizzate nel momento in cui sarà completato il programma delle ferrovie dello Stato, la città di Reggio Calabria si troverà in uno sfascio totale. Il 13 febbraio 1979 l'amministrazione comunale chiedeva che questo progetto fosse finanziato dalle ferrovie dello Stato che per l'amministrazione stessa e per la città rappresentano l'interlocutore consolidato, essendo il progetto, nella sua stesura primitiva e successivamente, opera delle ferrovie dello Stato. Mi auguro che su questi documenti e su questi problemi possa esserci un impegno preciso da parte del Ministro questa sera, anche se non ne ho visto cenno nel disegno di legge e nemmeno nella relazione del senatore Vincelli, al quale esprimo la mia amarezza perchè sia in Commissione sia in Aula non ha accennato alla gravità di questi problemi. Poteva e doveva farlo nella sua veste di senatore della nostra città, anche se molto generosamen-

te e correttamente gli riconosco un'attenuante, considerato anche che questi problemi della città di Reggio e della Calabria non hanno trovato sufficiente impegno neanche nella nostra rappresentanza alla Camera dei deputati: certamente gli è mancato l'ausilio dell'amministrazione comunale di Reggio Calabria e della regione, assenti sui veri problemi di difesa e di tutela delle nostre popolazioni, e certamente — attenuante diremmo fondamentale — si è trovato anch'egli in condizione di dover svolgere il suo lavoro con la fretteolosità imposta dalla necessità di doverlo fare in tempi brevi.

Ma, dicevo, signor Ministro, nella relazione a questo disegno di legge — e nella relazione del senatore Vincelli — pur trattandosi specificatamente dell'attraversamento dello stretto e del suo potenziamento, della necessità che siano favorite le merci per e dalla Sicilia, ella, signor Ministro, non una sola parola ci ha detto su quel problema fondamentale per la vita e lo sviluppo economico e sociale della mia città e non solo della mia città perchè interessa Villa San Giovanni e la consorella Messina. Trattandosi dell'attraversamento viario dello stretto, quello che taluni chiamano il ponte sullo stretto e che altri vogliono chiamare *tunnel* dello stretto, è grave questa sua omissione, è grave questa omissione nei documenti che vengono questa sera al nostro esame, anche perchè, signor Ministro, qualche anno addietro, in occasione della campagna elettorale in Calabria, anche e soprattutto il segretario del suo partito, onorevole Craxi, nel momento in cui ammoniva a non essere piagnucolosi — pur avendo egli riconosciuto che per esempio il 60 per cento dei comuni del Mezzogiorno non ha le infrastrutture civili essenziali e fondamentali (fogne, illuminazione eccetera) — ebbe a dire a Catanzaro che una delle opere che certamente potevano interessare da vicino la Calabria era quella dell'attraversamento viario dello stretto di Messina. Nel momento in cui si vanno a prevedere somme di questo tipo, nel momento in cui si parla di potenziamento dell'attraversamento dello stretto, ci saremmo attesi nei documenti qualche parola in codesta direzione. Mi auguro che ella qualcosa voglia dire an-

che perchè, signor Ministro — mi perdoni se dico queste cose — questo problema la interessa anche dal punto di vista strettamente politico, cioè come uomo del Partito socialista, perchè questo che noi non vogliamo possa essere il mito degli anni '80 — come per i fessi e i gonzi della mia regione il quinto centro siderurgico di Gioia Tauro è stato il mito degli anni '70 — quest'attraversamento viario dello stretto è stato assunto per primo in tempi recenti — anche se vi sono tanti altri precedenti — da un uomo del suo partito, l'onorevole Mancini, quando era Ministro per gli interventi nel Mezzogiorno. Successivamente abbiamo avuto l'impegno pubblico, in campagna elettorale, dell'onorevole Craxi. E abbiamo tutti i documenti che questa parte politica per prima nella passata legislatura e che altre parti politiche nell'attuale legislatura hanno avanzato ricordandoci tutti che sin dal 1971 vi è un impegno solenne assunto dal Governo di fronte al Parlamento, in particolare in quest'Aula, perchè, costituita la famosa società, si possa andare avanti nell'attraversamento viario dello stretto — che io non chiamo ponte dello stretto, nonostante possa informarvi che per esempio da anni vi è un progetto per il ponte sullo stretto, progetto che ha avuto la sanzione a livello scientifico per esempio dall'Accademia dei Lincei. Quindi è un progetto di aperta, immediata realizzazione ove vi sia volontà politica. Nel momento in cui, signor Ministro, si parla tanto della gravità della situazione dei trasporti nello stretto non può mancarci questa sera, a conclusione di questo dibattito, una sua parola che ci faccia intendere quali siano effettivamente le tesi del Governo in direzione di questa opera importantissima che fra l'altro andrebbe a sanare la gravosa disoccupazione nel settore edile della mia città e della città di Messina.

Le dicevo, signor Ministro, che presenterò alcuni ordini del giorno. Ma le dico subito, fin da questo momento, che non consentirò che io sia gabbato. Dico non consentirò per dire che non acconsentirò — è chiaro che non vorrei passare per arrogante — non acconsentirò di essere gabbato, cioè non acconsentirò alla eventuale richiesta che gli

ordini del giorno siano accolti come raccomandazione perchè sono problemi molto gravi che hanno necessità di risoluzione immediata, perchè è giunta finalmente l'ora di poter dare risposte concrete alla mia città, signor Ministro. Ed affermo questo anche se l'impegno concreto del Governo e l'approvazione degli ordini del giorno non significano nulla, come è avvenuto per esempio per la università: di fronte ai miei tre disegni di legge presentati nelle tre legislature in cui mi onoro di essere stato e di continuare ad essere senatore, c'è stato nel 1973 un impegno preciso del Ministero della pubblica istruzione, un impegno preciso del Governo qui in Aula e alla Camera dei deputati e un impegno personale del ministro Pedini quando sono state istituite (in violazione di quegli impegni precisi verso l'università di Reggio Calabria) le nuove università del Lazio: il primo atto del Governo sarebbe stato — si diceva — l'università di Reggio! Nonostante questi impegni, il problema forse andrà a soluzione adesso con il lavoro che sta compiendo il comitato ristretto della 7<sup>a</sup> Commissione permanente, ma senza che da parte del Governo vi sia stata neanche la semplice presentazione di un disegno di legge.

Anche se, perciò, non significa niente l'impegno derivante (perchè è sempre aleatorio) dall'approvazione di un ordine del giorno, questa sera in questa direzione, signor Ministro, non accetterò di essere gabbato. Cerchi di dare risposte precise e concrete, per un duplice ordine di motivi. Ho accennato prima all'impegno da parte sua di venire in Calabria in questo mese di febbraio. Ma se ella verrà in Calabria senza assumere alcun impegno preciso e concreto per questi problemi che interessano la mia terra, starei per dirle che questa sua venuta non avrebbe senso. Tra l'altro credo che la destinazione del suo viaggio dovrebbe essere Reggio Calabria e non per ragioni campanilistiche o perchè là c'è la sede del compartimento ferroviario, ma perchè una volta tanto possa essere proprio lei (qualche simpatia si legge nel mio intervento nei suoi confronti, perchè ella ha testimoniato un certo interesse per la mia terra) come politico a ridare fiducia alle nostre

popolazioni. Ricorderà certamente, signor Ministro, di essere stato nella mia città per un'ottima conferenza del suo partito prima dell'ultima campagna elettorale. Desidero che ella, con questa benevola attenzione verso i problemi della Calabria, venga di nuovo a Reggio con precisi e concreti impegni di Governo che possono e debbono nascere proprio questa sera in quest'Aula, per poter significare che la sua non era una apparizione elettorale ma l'impegno concreto dell'uomo di Governo per poter andare incontro, almeno in questo settore, alle nostre popolazioni, per risolvere i loro problemi da tempo irrisolti.

Secondo motivo sostanziale per il quale le chiedo stasera un impegno concreto del Governo è che la città di Reggio è stanca. Io posso questa sera, direi con distacco, parlare della rivolta di Reggio Calabria, perchè finalmente in termini storici abbiamo vinto e perchè finalmente nel novembre del 1979 anche il numero due del Partito comunista italiano che siede al Senato della Repubblica, Gerardo Chiaromonte, ha fatto pubblicamente l'autocritica dalle colonne del quotidiano del suo partito ed ha detto, sia pure dopo dieci anni, che la rivolta di Reggio Calabria è stata protesta popolare. Il 16 novembre 1979, discutendosi nel consiglio comunale di Reggio Calabria un ordine del giorno da me presentato per poter intitolare le vie di Reggio ad alcuni lavoratori, non del mio partito, caduti nel corso della protesta popolare, tutte indistintamente le forze politiche hanno riconosciuto la validità della protesta di Reggio Calabria. Anche il Partito comunista, che più di tutti si era opposto a quella protesta e che addirittura attraverso Berlinguer in quella occasione invitava il Governo a mandare i carri armati per sedare il nostro grido di protesta e di diritto alla vita, anche il Partito comunista, con un suo documento del 16 novembre 1979, al consiglio comunale di Reggio Calabria dichiarò che la rivolta di Reggio era un momento del dramma meridionale. Possiamo parlarne con distacco e dire che la città di Reggio, signor Ministro, è stata mortificata prima di quella storica protesta popolare. Ed arrivammo a quella che la stampa del tempo ha chia-

mato la « rivolta di Reggio » e che ormai ha pagine ingiallite che cominciano a diventare storia.

Successivamente la città è stata ulteriormente umiliata e mortificata. Il sindaco di Reggio Calabria, in quella relazione del 13 febbraio 1979, ha potuto definire gli impegni che erano stati assunti con il famoso pacchetto Colombo un nuovo ulteriore oltraggio alla città di Reggio Calabria.

Signor Ministro, la città di Reggio Calabria è pronta nuovamente ad esplodere. Non è una mia minaccia: io non sono portavoce di ambienti squadristici, non sono portavoce dei « boia chi molla » che investono tutta l'Italia; abbiamo visto i mille fulgidi parà che hanno fatto irruzione nel centro della città di Pisa, gridando « boia chi molla ». Non sono portavoce di codesti ambienti e non minaccio l'esplosione della città. Lo dice il Partito comunista, fonte insospettabile; alcuni mesi fa, infatti, sulle colonne di « Rinascita », tramite la penna del suo segretario della federazione giovanile, si diceva che la città di Reggio stava ancora per esplodere. Qualche settimana fa il Partito comunista ci ha detto le stesse cose dalle colonne delle sue pagine meridionali dell'« Unità », a firma del suo capogruppo al consiglio comunale di Reggio Calabria.

Signor Ministro, mi auguro che almeno in questo settore, per questi motivi, parole rassicuranti possano venire da lei, perchè questa città, che tanto ha subito nel passato, non è più disposta a patire per l'avvenire. (*Applausi dall'estrema destra*).

**P R E S I D E N T E.** È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

**M A S C I A D R I.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, lo stanziamento che questa sera abbiamo alla nostra attenzione, contenuto nel provvedimento che è già stato all'esame dell'altro ramo del Parlamento che lo ha approvato, è senza dubbio uno stanziamento cospicuo, considerevole, ove si consideri che si tratta di 12.450 miliardi.

Vale la pena forse di fare una modesta considerazione di carattere storico. Gli stan-

ziamenti che si sono succeduti nell'arco di dieci anni e che sono alle nostre spalle sono stati: il primo nell'anno 1972, quando furono stanziati 1.400 miliardi, soprattutto per quanto riguardava il grande disegno, del quale avrò modo di parlare, del quadruplicamento della Roma-Firenze; poi vi fu uno stanziamento definito « ponte » di 400 miliardi nel 1974; uno stanziamento assai più cospicuo nell'anno 1975 di 2.000 miliardi, 1.250 dei quali per nuove linee e per attrezzature di varia natura e 750 per materiale rotabile; infine, nel vicino anno 1978, un ulteriore stanziamento iniziale di lire 500 miliardi, poi aggiornato in sede di dibattito parlamentare a 1.665 miliardi, soprattutto per la parte che comprendeva il materiale rotabile e per una modesta cifra che comprendeva la costruzione di officine meccaniche.

Pur comparando queste cifre che complessivamente nel passato riguardano, nell'arco del decennio appena trascorso, 5.500 miliardi circa e tenendo conto dell'inflazione che è sopraggiunta (ogni anno diminuisce il potere d'acquisto della moneta), dirò che lo stanziamento alla nostra attenzione è senz'altro ragguardevole, anche se certamente non risolve tutti i mali delle ferrovie del nostro Stato. Basterebbe fare riferimento al fatto che nell'anno 1975, al quale poc'anzi ho fatto riferimento, quando si stanziarono 2.000 miliardi di lire, già allora si disse che sarebbero occorsi 10.000 miliardi per andare a sanare il 50 per cento circa dei mali, delle esigenze che vi erano nelle nostre ferrovie.

È una somma importante ma che non risolve certamente tutti i nostri problemi al nord e al sud d'Italia, per il quale ha parlato così a lungo ed esclusivamente il senatore Franco che mi ha preceduto, quasi che tutti i mali si incentrassero solo nell'Italia meridionale e strozzature, colli di bottiglia non si verificassero anche nell'Italia centrale e nell'Italia settentrionale.

Se dovessi parlare delle necessità non soddisfatte dell'Italia del nord, ad esempio, potrei fare una lunga elencazione, anche per la ragione fondamentale alla quale già ho fatto riferimento: che lo stanziamento non

intende nè può, per la somma modesta rispetto alle necessità, risolvere tutti i mali. Ma qualora dovessi fare una breve elencazione dei lavori non contemplati in questo provvedimento di legge dovrei dire che non è previsto il raddoppio o il completamento del raddoppio dei binari di una linea fondamentale che ci collega anche con l'estero come la Genova-Ventimiglia.

Potrei fare riferimento, ad esempio, al fatto che per nuove linee e nuovi impianti per il Piemonte si stanziavano semplicemente 20 miliardi di lire. Potrei fare riferimento al fatto che non si provvede al tanto richiesto terzo valico dei Giovi a servizio del porto di Genova ed ancor più, credo, del porto di Voltri, per il quale si è già provveduto allo stanziamento ma per il quale vengono a crearsi serie difficoltà perchè, una volta che il porto di Voltri sarà in funzione, assai prossimamente, si creeranno grossi problemi di trasporti in quanto la merce che sarà scaricata a Voltri, stando le comunicazioni ferroviarie così come oggi sono, rischierà di dover essere trasportata per ferrovia a Genova per poi naturalmente risalire da Genova lungo le linee già intasate che oggi esistono.

Potrei parlare del problema della Pontebana, che credo stia a cuore a molti dei senatori presenti: il non raddoppio della Pontebba-Tarvisio. Ove non si introducessero dei discorsi pure necessari di carattere politico (considerazioni naturalmente che riguardano in particolare il Mezzogiorno d'Italia), se solo ci affidassimo a considerazioni di logica aziendale, evidentemente alcune strozzature al Nord dovrebbero essere finalmente eliminate, mentre permangono più che mai.

Mi auguro che il piano poliennale del quale si parla, che dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 1982 (mancano quasi due anni), sia raccordato con il piano generale dei trasporti. All'uopo devo fare un riferimento di questa natura: già nel 1975 si annunciò che nell'anno 1977, quattro anni fa, si sarebbe provveduto a presentare il piano generale dei trasporti, cosa che poi non è più avvenuta. Mi voglio veramente augurare che questo piano poliennale di sviluppo delle ferrovie venga presentato in tempo utile,

come pare sia diventata consuetudine, credo a tutti gradita, del ministro Formica il quale provvede alla presentazione prima ancora della scadenza dei termini che di volta in volta vengono fissati per i vari provvedimenti, e che prima ancora venga presentato il piano generale dei trasporti, ad evitare gli sciupii e naturalmente le sommatorie dei vari mezzi di trasporto e ad impedire che alcune zone siano troppo servite dai diversi mezzi di trasporto (su rotaia, per via aerea, per via di strada o per via di mare), mentre altri comparti della nostra Italia sono completamente abbandonati e trascurati.

Questo piano generale dei trasporti, ormai da troppi anni atteso, deve tener conto delle interrelazioni e deve distinguere i ruoli, le possibilità, le funzioni dei vari modi di trasporto. D'altra parte vi è anche un problema di carattere energetico. Si pensi che per ugual numero di trasportati l'energia consumata dalle ferrovie è all'incirca quindici volte minore di quella consumata con altri mezzi di trasporto. Questo per sottolineare l'importanza del problema al quale poc'anzi facevo riferimento.

La logica del coordinamento, per la verità, è un po' trascurata, soprattutto quella del coordinamento tra trasporto marittimo e trasporto aeroportuale, ma credo che verrà presa in attenta considerazione.

Voglio a questo punto far riferimento ad alcuni fatti specifici contenuti nel piano, anche perchè recitano, così come abbiamo detto in Commissione, alcuni punti di vista diversi, alcune sottigliezze, alcune considerazioni di carattere diverso. Mi riferisco al quadruplicamento della Firenze-Roma che unanimemente abbiamo sostenuto in sede di Commissione. Devo però far presente che vi è qui una specie di rovesciamento della filosofia alla quale io, allora spettatore, avevo assistito alla Camera. Dall'anno 1972 e ancor prima si è sempre parlato dell'indispensabilità del quadruplicamento dell'asse portante, così si chiamava la spina dorsale della Milano-Roma, meglio ancora della Milano-Napoli. Tale quadruplicamento di tutta la linea doveva iniziare, come è avvenuto nel 1972, da Roma: poi ha proseguito fino ad Arezzo e con questo piano si porterà su

Firenze. Sembra però che sia ormai prevalsa in molti l'opinione che tale quadruplicamento non debba proseguire oltre Firenze. Posso anche ammettere che sia necessaria una sosta, non dico un ripensamento, atteso il fatto che gli stanziamenti sono quelli ai quali più volte altri ed io abbiamo fatto cenno, ma credo che non si possa bocciare in via definitiva la possibilità di un quadruplicamento dell'intero asse che va da Roma fino a Milano, facendolo invece terminare a Firenze.

Devo ricordare ai colleghi le ragioni fondamentali per le quali si poneva all'attenzione di tutti per moltissimi anni questa direttissima. La ragione era che, completata la direttissima, si sarebbero impiegate tre ore e mezzo di treno per giungere da Milano a Roma, creando così un mezzo competitivo con quello che poteva essere un altro mezzo di trasporto, cioè il trasporto aereo, data la brevità, tutto sommato, del percorso ove si pensi che oggi, anche con un treno veloce, si può giungere mediamente in sei ore (qualcosa in più con i treni espressi) da Milano a Roma.

Purtroppo questo oggi non si può verificare, ma credo che non si possa abbandonare l'idea di arrivare a costituire tutto l'asse da Milano a Roma, perchè, a mio avviso, commetteremmo un grosso errore.

Vada pure la pontremolese che, come vedo in un ordine del giorno, il collega Buzzi sostiene e come sostengono altri colleghi; ma si deve tener conto del fatto che la pontremolese, partendo da Parma per giungere a La Spezia, deve affrontare alcune difficoltà di percorso non facilmente superabili.

Può essere linea alternativa, sì, ma non sostitutiva della direttissima Bologna-Firenze, può servire molto per le merci, a mio modesto avviso, ma certamente assai di meno per i passeggeri anche se il percorso, ove si prolunghi e si vada a Livorno e da qui verso il centro Italia, è per alcuni chilometri più corto, ma tali sono le difficoltà da superare con la pontremolese che la sua funzione può essere alternativa, ma non sostitutiva.

Vi sono possibilità — e mi pare che sia facile la dimostrazione — di affrontare una quantità rilevante di problemi. Infatti 12.450 miliardi rappresentano una somma enorme non foss'altro che essa, pur considerando l'inflazione, costituisce un importo che non è stato mai nè stanziato, nè consumato; occorre però far presente che dei 12.450 miliardi 2.000 riguardano la mappa del degrado idrogeologico per risolvere il quale non servirebbero solo 2.000 miliardi, ma, a lire 1978, secondo un preciso conto fatto dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, occorrerebbero 6.100 miliardi; vale a dire che a malapena viene affrontato un terzo, un quarto delle esigenze riguardanti la sistemazione idrogeologica lungo le linee ferroviarie, sistemazione idrogeologica che si pone ormai come problema di fondo considerando che molte disgrazie, come ognuno ben sa, anche recenti, hanno colpito nell'Italia meridionale, nella fattispecie, il nostro paese.

Ebbene 3.000 miliardi circa servono per andare a rifinanziare opere per le quali erano già stati disposti i finanziamenti, ma, vista la svalutazione della lira, 3.000 miliardi sono occorsi in più e solo 4.000 miliardi sono per opere nuove di nuova impostazione; 3.500 miliardi per materiale rotabile ai quali altri colleghi hanno fatto qui riferimento.

La verità è pur questa: occorrerebbe ragionare per opere e non per spese, occorrerebbe cioè, in ultima analisi, se volessimo affrontare seriamente la questione e risolverla, andare alla indicizzazione, vale a dire a ragionare, ripeto, sulle opere e non sui costi vieppiù incrementantisi e che portano — questa è la verità — a continui rifinanziamenti delle opere stesse, tanto più che il piano prevede, ove non abbia a slittare, una durata di 5 anni per il materiale rotabile e di 6 per le altre opere che qui vengono previste.

Come mai non si possono affrontare tutti questi problemi e si stanziava una somma così considerevole? Il problema deriva dal degrado, vale a dire ci sono stati nel passato stanziamenti per opere straordinarie, ma non si è provveduto alla normale manutenzione. Su 16.500 chilometri circa di linee ferrate ne abbiamo alcune migliaia che risalgono a 100

anni fa. Abbiamo carri, locomotive, mezzi trainanti in genere che sono di 40-50 anni fa. Abbiamo il problema delle merci che diventa sempre più grave ove si pensi che già 10 anni fa, grosso modo, veniva trasportato dalle ferrovie dello Stato un totale di merci pari al 14 per cento del totale e l'anno scorso si era ugualmente intorno al 15 per cento; mentre l'85 per cento è trasportato con altri mezzi, con particolare riferimento a quelli su gomma.

Se valesse pure un argomento, lo svilupperei: è quello di quanto succede nelle altre nazioni; mi riferisco solo a quelle europee e, in particolare, alla Francia e alla Germania, paesi assimilabili al nostro, dove esattamente il doppio o il triplo delle merci sono trasportate per ferrovia, così che il rapporto esistente oggi nelle altre reti europee è un terzo di viaggiatori e due terzi delle merci, mentre in Italia è esattamente l'inverso, vale a dire che trasportiamo per via ferroviaria meno della metà di quanto altre nazioni, con la stessa nostra cultura e con le stesse nostre tradizioni e capacità, trasportano.

Vi è un altro argomento da sviluppare: quello della capacità di spesa di 500 miliardi. Oggi le ferrovie dello Stato hanno la capacità di spendere solo 500 miliardi l'anno. Dobbiamo apprestarci a cominciare — appena la legge sarà in vigore — a spendere 2.000 miliardi l'anno, vale a dire un salto da 1 a 4. Bisogna porci in maniera chiara il problema: come fare un salto di qualità di questa natura? Mi pare che i provvedimenti possano essere — tra i molti ai quali pur si può fare riferimento — almeno tre. Il primo è quello di andare a semplificare le norme e le procedure, per le quali vedo qui un interessante ordine del giorno (tra i molti o i troppi che sono stati prodotti, alcuni addirittura di carattere troppo settoriale su un problema di questa natura) che parla dello snellimento delle procedure di spesa, opportuno indubbiamente a condizione — senatore Vincelli e altri firmatari di questo interessante ordine del giorno, che faccio anche mio — che non succeda quello che è successo con la legge n. 825 del dicembre 1973 per l'aviazione civile, cioè per un altro mezzo di trasporto riguardante la direzio-

ne che fa sempre parte del Ministero dei trasporti: si è fatta una legge, la prima, che era quella che snelliva le procedure, ma la verità è che i lavori che dovevano terminare entro un determinato periodo di tempo hanno proseguito per un assai più lungo periodo. Cambiate le norme e le procedure, la realtà è rimasta quella che era prima. Questo sarebbe un problema da affrontare nella realtà, non sulla carta, ed è un errore non tener conto di tale questione.

Il secondo provvedimento è forse ancor più completo, più importante, più determinante: è quello di andare alla riforma delle ferrovie dello Stato. Se non le sburocratizziamo, se non responsabilizziamo i dirigenti e il personale delle ferrovie dello Stato, se non facciamo un'azienda autonoma, rischiamo di non riuscire a spendere quei 2.000 miliardi ai quali poc'anzi facevo riferimento. La riforma quindi è un capitolo fondamentale della filosofia contenuta in questa legge e so che all'uopo il Ministro si sta preparando per dare maggiore snellezza, efficienza e dinamicità alla nuova azienda delle ferrovie dello Stato.

Occorre poi rimediare alle carenze di personale. Non voglio fare io il difensore dei 223.000 ferrovieri; devo tuttavia osservare che rispetto all'organico mancano 10.000 ferrovieri, per cui in alcuni compartimenti, soprattutto in quelli del Nord una volta molto appetiti da parte di quegli abitanti, vi sono carenze notevoli di personale. Queste carenze dovrebbero preoccupare tanto più che dovremmo essere in fase di sviluppo e quindi in un momento particolarmente delicato della vita delle nostre ferrovie.

Vi sono poi alcuni problemi ai quali è bene fare riferimento per comprendere le difficoltà esistenti. Attualmente nelle ferrovie dello Stato ci sono le seguenti situazioni: prima del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 dell'anno 1972 avevamo 810 ispettori capo, oggi ne abbiamo 325; avevamo 283 ispettori capo superiori, attualmente ne abbiamo 213. Ciò sta a dimostrare che il reparto dirigenti, che dovrebbe rappresentare la testa dell'organizzazione, è mutilato. Al 30 gennaio 1981 abbiamo posti disponibili nella qualifica di primo dirigente.

Vi sono inoltre le seguenti situazioni: ruolo ingegneri ed architetti, mancano 42 unità; altre specializzazioni, ne mancano 47. Questi dati dovrebbero farci riflettere per cui si è fatto bene a stabilire, nell'articolo 19 del testo sottoposto al nostro esame, che i dirigenti generali debbono essere 7 in più, i dirigenti superiori 38 in più e i primi dirigenti 58 in più. Oltretutto non va dimenticato che il 25 per cento degli attuali posti di primo dirigente è attualmente scoperto in quanto il ruolo di dirigente, quando qualcuno muore, in base alle leggi esistenti, non può essere ricoperto.

Tutto questo discorso ha importanza perchè serve a dimostrare che il reparto dirigenti delle ferrovie dello Stato così come è strutturato non può reggere allo sforzo suppletivo che oggi si richiede ad un'amministrazione che deve agire in condizioni di straordinaria attività. Del resto basta pensare che l'Enel ha 100.000 dipendenti contro i 223.000 delle ferrovie, mentre i suoi dirigenti sono quasi il doppio di quelli dei ferrovieri. Anche la FIAT, che grosso modo ha lo stesso personale delle ferrovie, ha però il triplo dei dirigenti. È vero che, almeno per quanto riguarda la FIAT, si tratta di un altro settore di attività, ma è anche vero che è mortificante fare questi paragoni per dimostrare che bisogna incrementare certi ruoli. Mi auguro inoltre che il 45 per cento delle spese per il Sud abbia veramente ad essere, non solo sulla carta, speso al Sud. E lamento semmai che le tre officine che esistono al Sud, quelle di Melfi, Saline e Noli, sono ancora in costruzione da 6 anni e che solo per Melfi si è in avanzata fase di costruzione. E questo mi porta a ragionare sulle difficoltà che esistono per quanto riguarda l'esproprio di alcuni terreni. Anche in questa legge, signor Ministro, sta scritto che per quanto riguarda l'esproprio, soprattutto per quanto riguarda la costruzione di nuove linee, si tratta di trovare un'intesa con le regioni, sentiti i comuni. Però debbo lamentare, se guardo indietro nel tempo, se vedo e fotografo la realtà che abbiamo davanti a noi, come queste intese con i comuni diventano veramente talvolta ostative per quanto riguarda l'effettuazione di alcune opere. Basterebbe citare due esempi che sono illumi-

nanti a tale proposito: la Milano-Rogoredo-San Donato non è mai stata costruita solo per la ragione che vi sono dei contrasti con le amministrazioni comunali che hanno sbarato la possibilità, a stanziamento già effettuato, dell'inizio dell'opera; la Catania-Messina è anch'essa ferma solo per la ragione che alcuni comuni si oppongono. Per questo forse, signor Ministro, sarebbe opportuno, forse anzi sarà indispensabile (ho solo esemplificato, ma gli esempi sono alcune decine, forse centinaia) andare ad una specie di giurì. Vale a dire, occorre una Commissione parlamentare al di sopra delle parti che abbia a dirimere eventuali questioni di questa natura che ostacolano l'effettuazione di programmi che noi mettiamo in cantiere d'accordo naturalmente con le regioni.

Ho finalmente finito perchè non voglio turbare l'atmosfera data anche l'ora tarda. Devo dire che, come il signor Ministro avrà sentito, ho parlato non dei problemi che riguardano il lago Maggiore o l'Ossola, il Cusio ed il Verbano che io rappresento. Non ho parlato dei problemi di casa mia nè intendo parlarne (saremmo tutti in grado di parlare dei nostri problemi) poichè non esistono problemi solo in certe parti d'Italia. Ma lo stanziamento è quello che è e non è possibile naturalmente ingigantirlo. Credo che il Ministro mi darà atto — credo o mi illudo che mi renderà anche merito — di non aver fatto cenno a problemi miei. Condividendo quindi i principi, il metodo e le soluzioni che in questo piano vengono proposti, annuncio già a nome del Gruppo socialista l'assenso e naturalmente il voto favorevole. (*Applausi dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E.** È iscritto a parlare il senatore Libertini. Ne ha facoltà.

**L I B E R T I N I.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, si conclude qui oggi positivamente una lunga, faticosa e difficile vicenda. Come è noto, la legge n. 377 del 1974 faceva obbligo al Governo di presentare entro il 31 dicembre 1976 il piano di sviluppo per gli anni 1978-1990 delle ferrovie dello Stato. La Commissione trasporti della

Camera, che io allora avevo l'onore di presiedere, accertò alla fine del 1976 che il Governo non era in condizione di far fronte all'impegno di legge e con una decisione quasi unanime — solo i colleghi del senatore Franco non convennero su questo — decise di chiedere che gli atti preparatori del piano fossero trasmessi alla Commissione stessa. Le ferrovie dello Stato trasmisero il materiale e su questa base, in stretta collaborazione con le ferrovie, con le regioni e con i sindacati, la Commissione trasporti della Camera realizzò, nel corso di un intenso lavoro durato due anni, prima la definizione della risoluzione strategica del 1° giugno 1978 e poi la definizione della legge n. 503 per il materiale rotabile (1.665 miliardi), che fu approvata ed anzi si sta esaurendo, e infine il progetto di piano integrativo 7984, allora naturalmente finanziato con una cifra assai inferiore all'attuale, ma con lo stesso piano di opere. Sfortunatamente questa felice iniziativa parlamentare, che vide una convergenza delle forze politiche e fu fatta in surroga delle inadempienze governative, non arrivò al traguardo perchè quando mancavano pochi giorni all'approvazione del piano — si era nel dicembre 1978 — la crisi di Governo ne interruppe l'iter legislativo; e successivamente la crisi politica, lo scioglimento delle Camere, le nuove elezioni azzerarono tutto il processo, e il piano tornò, per così dire, nei cassetti del Governo e del Parlamento.

C'è poi voluto molto tempo, dalle elezioni del 1979 fino a qualche mese fa, per obbligare il Governo a ripresentare questo piano. Noi cozzammo — è bene che le cose siano chiare — contro un'inerzia di molte forze politiche, contro un'ottusa resistenza del Ministro dei trasporti dell'epoca, l'onorevole Preti; e solo recentemente per una convergenza di forze parlamentari — do atto al relatore senatore Vincelli del lavoro compiuto — e per un incontro con il Ministro dei trasporti attuale, senatore Formica, siamo riusciti a sbloccare questa situazione, ad ottenere la ripresentazione ed un rapido iter alla Camera dei deputati e qui al Senato dello stesso piano che fu redatto negli anni 1977-1979 dalla Commissione trasporti

della Camera, rivalutato rispetto all'aumento dei prezzi, incrementato dai fondi relativi al finanziamento dell'intervento nei luoghi di pericolo indicati dalla mappa e completato dallo stanziamento che era previsto nella risoluzione del 1978 per il materiale rotabile, 3.500 miliardi.

Ho fatto la storia della vicenda non solo, mi sia consentito, per rivendicare alla lotta dei lavoratori delle ferrovie il merito di avere sospinto, con il loro impegno, e spesso ignorati dal settore della pubblica opinione, le forze politiche ed il Parlamento fino al punto in cui siamo, nè solo per rivendicare a noi comunisti il ruolo decisivo che abbiamo assunto in questa vicenda nel periodo dell'unità nazionale, che ha avuto molte ombre ma alcune luci, e questa è una, ma per sottolineare il felice incontro tra le forze politiche — prima di tutto tra comunisti e socialisti — che su questo tema si è avuto in Parlamento al di là delle maggioranze parlamentari. E lo faccio anche perchè alcuni interventi di colleghi — lo dico con tutto il rispetto dovuto — assomigliano all'intervento di cui si racconta in una famosa storiella. Dieci persone, tra cui un cinese, scommisero chi di essi avrebbe detto la cifra più alta. Tutti si lanciarono ad indicare miliardi e centinaia di miliardi, mentre il cinese stava zitto. Alla fine gli chiesero: e tu, che cifra dici? E lui, riferendosi alla cifra più alta, rispose: quella, più uno. Alcuni hanno fatto proprio questo gioco, ignorando l'impianto del piano, la sua struttura. Il senatore Ciccio Franco, per esempio, ha fatto un discorso che, se fosse preso sul serio — ma credo che non lo prenda sul serio neanche lui — comporterebbe l'arresto del piano: il ministro Formica dovrebbe chiederci di sospendere la discussione, e dovrebbe chiedere al Tesoro altri 10.000 o 12.000 miliardi da aggiungere ai 12.000 attuali; ma siccome l'onorevole Franco sa che ciò non è possibile, è chiaro che il suo discorso è solo qualcosa che si offre a degli elettori che si pensa incapaci di intendere e di volere. Ma io credo che nemmeno i reggini, nonostante i famosi giorni del « boia chi molla », siano incapaci, ma che viceversa

capiscano molto e che questo modo di ragionare non lasci tracce.

Stanotte dunque, con l'approvazione di questo piano, noi compiremo un atto che ha un significato storico — non esagero — nella vita economica del nostro paese, quando (è bene che lo sappiamo tutti per assumercene la responsabilità) le ferrovie...

F R A N C O. Ci risentiremo nelle dichiarazioni di voto.

L I B E R T I N I. D'accordo. Quando il sistema ferroviario italiano — dicevo — è sull'orlo del collasso.

Non citerò dati perchè non ritengo sia il caso di fare un discorso lungo; su questo piano abbiamo lavorato per mesi e qualche parola in più non cambia le cose. Del resto abbiamo fatto un opuscolo, quasi un libro — tutti i colleghi lo hanno avuto — che contiene tutti i dati; stasera li ho sentiti citare da altri colleghi, con piacere.

Voglio solo ricordare che le ferrovie italiane portano oggi il 9 per cento dei passeggeri e il 15 per cento delle merci: cioè portano merci per una percentuale che è meno della metà di quella degli altri paesi della Comunità europea. Voglio ricordare che gli impianti a tecnologia nuova sono un'area ridottissima: per esempio, il blocco automatico è impiantato su 2.000 chilometri rispetto ai 15 mila dell'intera rete; la stessa elettrificazione, che non è una tecnologia nuovissima, è impiantata su 8.000 chilometri, il che corrisponde alla metà della percentuale degli altri paesi, tenendo conto che la Germania federale ha una rete di 27.000 chilometri e la Francia di oltre 30.000.

Vorrei ricordare poi che larga parte del tracciato della rete è anteriore al 1885 e che il parco del materiale rotabile ha la rispettabile età media di cinquant'anni. Vorrei ricordare infine che, dopo l'incidente sulla direttissima Bologna-Firenze, richiedemmo in Parlamento alla direzione delle ferrovie una mappa dei luoghi di pericolo. Tale mappa è stata fatta: essa costella l'Italia di segnali d'allarme (cedimenti, frane), e si stimò nel 1978 che per ovviare ai luoghi

di pericolo più grave occorresse spendere 6.000 miliardi di investimento d'allora (oggi si tratta di almeno 10.000 miliardi).

Noi siamo vicini — dobbiamo averne consapevolezza — a un punto di non ritorno nella crisi delle ferrovie. In questo senso vale la pena di lavorare di notte per finire il piano, perchè, se per avventura dovessero determinarsi vicende politiche per cui esso dovesse slittare (conosciamo tutti le vicende della lotta politica), non saremmo più in condizioni di intervenire per rianimare un corpo che avrebbe perduto vita.

Desidero affermare qui che, contrariamente all'opinione di molti, ed anche se tra il personale ferroviario, in ragione della condizione di sfascio, si sono diffusi deplorabili fenomeni di lassismo e di frustrazione, le ferrovie stanno in piedi esclusivamente per lo spirito di sacrificio e per l'impegno della grande maggioranza dei ferrovieri.

Non siamo dunque qui a decidere un atto di ordinaria amministrazione; vorrei che ne avessimo tutti piena coscienza. Infatti, il piano che noi stasera dobbiamo approvare (intendo il disegno di legge e il programma delle opere, di cui i colleghi hanno preso conoscenza, che sarà trasmesso entro 90 giorni dal Ministro al Parlamento per la definitiva verifica), costituiscono — ecco il punto da cogliere — una svolta nella storia del trasporto italiano in generale e del trasporto ferroviario in particolare. Infatti prima di tutto (vorrei richiamare questi temi rapidamente) c'è un dato di quantità che è anche di qualità: noi siamo di fronte ad un investimento di 12.500 miliardi che dovrebbero essere spesi in cinque anni e che — questo è il punto dolente, su cui tornerò — costituiscono il maggiore investimento della storia italiana in questo settore, sia per quantità che per qualità. Tale investimento è tanto più rilevante se si pensa che ancora due anni fa un Ministro dei trasporti teorizzò in Parlamento l'idea che le ferrovie fossero avviate alla fine e che la strada avesse ormai una prevalenza indiscussa.

Siamo quindi, già per la forza dell'investimento, ad una diversa qualità della politica ferroviaria: e questa è la prima questione

che qualifica il piano dei trasporti. In secondo luogo, il piano definisce una strategia nuova dello sviluppo, strategia che è illustrata molto bene nella risoluzione del 1° maggio 1978 della Camera dei deputati.

Badate: se prendete il piano come è, vi accorgete che in esso c'è il vecchio e il nuovo. Esso si chiama « integrativo », perchè in parte serve a rifinanziare o a completare opere già iniziate: e qui c'è il vincolo della vecchia filosofia. L'altra parte del piano, l'altra faccia, rivolta verso il nuovo, contiene le nuove opere che seguono nuovi criteri e nuovi indirizzi, una strategia nuova.

Quando affermo che la strategia è nuova voglio dire innanzitutto che il piano rompe la filosofia dello sviluppo accentrato sulla dorsale. Se consideriamo la storia delle ferrovie italiane, ci accorgiamo che esse si sono venute sviluppando — o anche riducendo, perchè in effetti la rete si è venuta riducendo — intorno alla dorsale Milano-Napoli. In questo senso si muove la costruzione del quadruplicamento della Roma-Firenze; la Roma-Milano sta dentro questa logica: tutto per la dorsale, niente per il Mezzogiorno, niente per le ferrovie secondarie, niente per il trasporto dei pendolari, niente per le grandi aree metropolitane.

Ebbene, questo piano, almeno nella sua parte nuova (c'è chiaramente anche il problema di completare opere cominciate), rompe la filosofia dell'accentramento, perchè intanto avvia (anche se non è possibile realizzarle subito) opere nuove in direzione di itinerari trasversali e alternativi.

Vorrei spendere qualche parola in rapporto all'intervento del collega Masciadri, che ha detto molte cose sulle quali sono d'accordo a proposito della questione della direttissima. Se non costasse niente, credo che tutti saremmo d'accordo per fare il quadruplicamento della Roma-Milano; ma il punto che prendemmo in esame allorquando votammo la disposizione alla Camera dei deputati nella Commissione trasporti e poi nella Commissione parlamentare del Senato è questo: che il piano non solo prevede il completamento della direttissima Roma-Firenze, ma, per realizzare il traforo dell'Appennino per il quadruplicamento e il prose-

guimento — a parte una serie di difficoltà territoriali — in Emilia e Lombardia, impegnerebbe tutte le risorse che sono adesso nel piano, e questo rappresenterebbe la continuazione della filosofia dell'accentramento.

La scelta che è stata compiuta, e per la quale c'è stato un largo concorso di dibattito con scienziati e tecnici di altri paesi d'Europa (infatti le Commissioni parlamentari hanno lavorato con questo ausilio) è stata quella di puntare invece sulle grandi trasversali che in Italia, data la geografia del paese, sono alternative rispetto alla dorsale. Infatti la medio padana, ad esempio, che qui si comincia tenuemente a costruire, era alternativa al raddoppio della Torino-Milano-Venezia e valorizzava un'altra fascia di territorio. La pontremolese e la Orte-Falconara sono, in particolare sotto il profilo del traffico merci (parlo della pontremolese in relazione con i porti), alternative al raddoppio. Perché andare da Milano a Firenze e da Firenze a Livorno? Il giorno in cui la parte cospicua del traffico merci viene dirottata da Parma direttamente sul mare, o quella che scende dall'Adriatico segue la Orte-Falconara per andare verso il sud, non c'è bisogno che passi dalla Milano-Firenze e quindi non c'è bisogno dell'accentramento. Realizziamo cioè itinerari alternativi con una spesa infinitamente inferiore e compatibile con un'allocazione di risorse imponenti verso il Mezzogiorno. Ecco dunque la logica della fine dell'accentramento: si completa la direttissima fino a Firenze (può darsi che i nostri successori avranno i fondi per completarla sino a Milano) ma quei pochi soldi che abbiamo vengono giocati sulle grandi trasversali, la medio padana, la pontremolese, la Orte-Falconara, la Napoli-Bari-Foggia, la Napoli-Taranto, la trasversale calabrese. Queste sono le trasversali che nel piano vengono avviate in contraddizione con una filosofia precedente.

Altro elemento di novità è la diffusione degli interventi. Se si pensa allo stato in cui sono le due grandi linee laterali, la tirrenica e l'adriatica, e in particolare l'adriatica, che per il 38 per cento deve essere ancora raddoppiata, si comprende che noi avevamo pagato questo accentramento con

la degradazione delle laterali. Nel piano si punta invece al rafforzamento dell'adriatica e della tirrenica, quindi alla riabilitazione dell'intera rete in una logica di circuito di traffico.

Vorrei sottolineare che il piano prevede una serie di interventi sulla rete secondaria — che poi vuol dire traffico locale, traffico pendolare — storicamente trascurata. Certo, si tratta di interventi assai piccoli rispetto a quelli che saranno necessari, ma intanto era importante dare un segno, cominciare con delle scelte significative che stanno nella logica di uno sviluppo.

Nel piano c'è quella che per me è forse la questione più importante, la novità di un'enorme svolta dell'intervento in direzione del Mezzogiorno. Faccio solo presente un dato. Rispetto al totale delle opere la percentuale legale del Mezzogiorno è il 40 per cento, ma essa riguarda il totale delle opere, comprese quelle precedenti che avevano una allocazione tutta settentrionale o centro-settentrionale. Le nuove opere, invece, sono localizzate per il 50 per cento nell'Italia meridionale, e proprio nell'Italia meridionale si realizzano interventi estremamente nuovi. Ho già fatto cenno alla Napoli-Potenza-Taranto, alla Napoli-Bari-Foggia, ma parlo ancora del completamento, del raddoppio e dell'elettrificazione della rete siciliana, più gli interventi sulla rete secondaria siciliana; parlo dell'elettrificazione della dorsale sarda che oltre tutto permetterà un esperimento assai importante di sviluppo dell'industria nazionale, poichè sarà installato un sistema con corrente a 25.000 volts. Oggi nel nostro paese non esiste una linea che abbia 25.000 volts, e quindi le industrie italiane non possono costruire nè collaudare locomotori che abbiano questo tipo di utilizzo dell'energia elettrica.

Dunque il Mezzogiorno è posto come asse centrale del piano. Vi è nel piano un inizio di progetto per le grandi aree metropolitane e, cosa che era stata trascurata, l'uso del ferro nel trasporto regionale delle aree metropolitane: cito solo gli esempi di Napoli e di Milano. Avviare il piano vuol dire iniziare un processo che porterà il traffico merci a passare oltre il Vesuvio liberando

quindi le linee di Napoli per il traffico passeggeri di lungo periodo e per i treni ritmici locali, cioè regalando a Napoli una nuova metropolitana e decongestionando l'area.

Riguardo a Milano, nel piano c'è il progetto del passante che sarà finanziato per un terzo dalle ferrovie dello Stato e per due terzi dagli enti locali, secondo un accordo che è intervenuto e che fornirà a Milano un grande asse portante che si ricollega anche alla riorganizzazione del traffico che vede impegnati 70.000 pendolari ogni mattina e ogni sera per ferrovia. È prevista poi la riorganizzazione dello scalo merci di Torino, il che vuol dire sbloccare uno dei poli fondamentali di congestione.

Il progetto delle aree metropolitane si salda all'interno del piano — potrei fare l'elenco dei capitoli di spesa che a questi progetti organicamente si riferiscono — con il progetto merci per rilanciare il trasporto merci su ferrovia. Voglio fare qui solo una notazione di grande importanza che riguarda anche altri dibattiti che faremo in quest'Aula. L'Italia è un paese che si protende sul mare, ma che dal punto di vista dell'economia marittima è sull'orlo del collasso. La ragione di questo sta nel fatto che in Italia ciò che arriva nei porti prosegue in direzione del resto dell'Europa solo per il 10 per cento: il resto è tutto a destinazione interna. E noi, in un'indagine fatta di recente dall'Istituto regionale ligure di studi, abbiamo appreso che vi è a Rotterdam un altro porto di Genova: cioè che merci dirette verso Genova sbarcano a Rotterdam, sbarcano nei grandi porti del Nord perchè lo sbarco si fa in ragione della competitività di un porto. Ebbene, un porto è competitivo se ha alle spalle un sistema di trasporti, e noi abbiamo un sistema di trasporti che non funziona, abbiamo una ferrovia nella quale il ciclo del carro merci è quasi due volte e mezzo quello che è in Germania. Pertanto da noi, paradossalmente, il camion è conveniente rispetto a una ferrovia lenta ed intasata, ma non è così per il resto d'Europa e, quindi, il progetto merci è vitale per il paese, per il ruolo che l'Italia può giocare nella divisione europea del lavoro.

In rapporto a questo vi sono alcuni progetti in direzione di quella intermodalità che è il futuro dei trasporti: il trasporto integrato, centri intermodali per lo scioglimento dei nodi di carico e per costituire i primi retroterra al sistema portuale. C'è poco, ma c'è quello che è stato possibile inserire dovendo utilizzare una certa somma e dividendola tra vari scopi.

Infine — e voglio sottolinearlo con forza — vi sono due interventi di estremo rilievo: il primo riguarda il materiale rotabile. Nel passato si finanziava il materiale rotabile a pezzi e bocconi, senza consentire all'industria una programmazione. Con questa legge, e con la legge n. 503 precedente, si sono dati all'industria complessivamente prima 1.660 miliardi e ora 3.500, cadenzati in più anni, che permettono una programmazione, e con una nuova normativa che consente i consorzi di ricerca e i consorzi produttivi, e tende anche a quell'abbattimento di costi che è essenziale per consentire alle industrie italiane di competere sui mercati internazionali.

Infine — non è stato possibile fare di più — ci sono 2.000 miliardi per quegli interventi idrogeologici previsti e richiesti dalla mappa per la difesa del suolo. Duemila miliardi sono pochi; a mio parere, se potessimo trovare 10 lire o 10 miliardi o 100 miliardi da aggiungere al piano, essi non andrebbero collocati in nessuna opera, ma in quella voce. Infatti le ferrovie italiane corrono ogni giorno rischi di incidenti mortali per i franamenti, per le gallerie incrinatesi e così via. Tutti noi, quindi, prima di pensare a finanziare un'opera in qualche cittadina, per esibirla agli elettori, dobbiamo pensare alla sicurezza di tutti. Pertanto, se si trovasse una lira in più rispetto a quelle stanziata nel piano, essa dovrebbe essere destinata a questa partita, cioè alla difesa del suolo e alla eliminazione dei luoghi di pericolo.

Approvando questo piano, siamo ad una svolta di portata storica nella storia del trasporto, ma, onorevoli colleghi — concordo qui con le cose dette lucidamente nella relazione del senatore Vincelli e nell'intervento del collega Masciadri — stiamo attenti

perchè siamo solo all'inizio del guado, non in mezzo al guado!

Siamo all'inizio intanto per le cifre che lo stesso senatore Franco ricordava citandomi, e che il senatore Masciadri ricordava poco fa. La capacità di spesa delle ferrovie per gli impianti fissi — lasciamo fuori il materiale rotabile — non supera oggi i 500 miliardi di lire all'anno.

Pertanto questo piano, se le cose stanno come stanno, stralciando pure i 3.500 miliardi per il materiale rotabile che invece hanno una loro fluidità di spesa perchè si tratta di commesse all'industria, richiederà 18 anni di lavori. Se si calcola che l'intero intervento — questo ed il piano poliennale — secondo le stime che facemmo, dovrebbe essere di 35.000 miliardi in lire attuali, si capisce che l'intero piano, ove si trovassero altri miliardi da stanziare, si realizzerebbe in 70 anni. Questi tempi significano, sia chiaro, la vanificazione del piano. Pertanto noi votiamo una legge — dobbiamo averne coscienza — per cui, se lasciamo il quadro immutato, siamo responsabili non di una truffa, perchè le opere sono finanziate con crediti, ai danni del contribuente, ma di un inganno perchè i crediti non si accenderanno, le opere non si faranno e noi avremo deliberato a vuoto.

Ma non c'è solo il problema della capacità di spesa: c'è il problema della capacità di gestione. Le ferrovie, come sono adesso, non sono in condizione di gestire la rete attuale, figuratevi se sono in grado di gestire una rete moderna, una rete che dovrà essere in gran parte computerizzata, poichè ormai si va a ripetizioni di segnali in linea, a blocchi automatici, a stazioni controllate dai calcolatori, con tecnologie avanzate che richiedono una grande capacità e unità di gestione. La ferrovia deve essere una grande impresa industriale, mentre abbiamo un nostro burocratico, in cui il Ministro dovrebbe occuparsi perfino di firmare gli acquisti delle lampadine, in cui il direttore di compartimento, che dovrebbe avere il potere di un generale di corpo d'armata, non ha nemmeno i poteri di un caporale, in cui più che i treni viaggiano le pratiche.

Allora c'è un problema: noi votiamo questo piano, ma possiamo votarlo con tranquilla coscienza solo se siamo decisi a fare i passi successivi. Il passo successivo — benchè nella legge si siano introdotte alcune misure per lo sveltimento della spesa, ma ancora insufficienti a risolvere il problema — si chiama, fino in fondo, riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato. Voglio qui fare una parentesi rapidissima. So che qui in Senato, come alla Camera, quando si parla non in Aula ma fuori dell'Aula, molti colleghi avanzano un dubbio legittimo: la riforma dell'azienda significa dare ad essa una personalità giuridica, scioglierla dai vincoli burocratici della contabilità di Stato, farne una impresa (del resto voglio vedere quale collega accetterebbe oggi di inquadrare l'Ansaldo, invece che nella struttura delle partecipazioni statali in quella del pubblico impiego: tutti direbbero che vogliamo far fallire l'Ansaldo. Ma le ferrovie non sono diverse dall'Ansaldo, sono una impresa industriale). Sono preoccupati, cioè, che questa riforma serva solo a scatenare una rincorsa salariale. Noi siamo sensibili al problema del controllo dell'inflazione, ma voglio fare alcune osservazioni. Voglio ricordare innanzitutto, come abbiamo visto in questi giorni, che le rincorse salariali si fanno anche nel pubblico impiego.

La seconda osservazione è che, sulla base delle leggi esistenti, per l'amministrazione pubblica allargata vale la regola della presenza del Ministero del tesoro nelle delegazioni che conducono le trattative contrattuali; quindi essere inquadrati nel pubblico impiego o fuori di esso non fa alcuna differenza.

Terza osservazione: chi crede di poter fare funzionare le ferrovie tenendo i ferrovieri alla coda della giungla retributiva non ha capito niente di ciò che capita nel paese. Io credo che il motto delle ferrovie, come per le altre aziende, debba essere: lavorare bene e pagare bene. Lavorare male e pagare male era il motto del padrone delle ferriere.

La riforma, dunque. Noi compiamo stasera un atto che è la metà del nostro impegno: l'altra metà è la riforma dell'azienda. Se non siamo decisi a fare questo passo, sareb-

be inutile votare il piano, e dovremmo decretare la fine delle ferrovie.

Debbo dare atto al ministro Formica di aver sciolto una serie di nodi e di aver presentato, in collaborazione con i sindacati, un disegno di legge di riforma dell'azienda. Pur se su questo disegno di legge abbiamo qualche riserva, esso si unisce ai progetti di legge che i socialisti e noi comunisti abbiamo presentato in Parlamento da tre anni. Esistono dunque un disegno di legge del Governo — secondo noi in alcuni punti criticabile — un progetto socialista, un progetto comunista e anche un progetto di un gruppo di parlamentari democristiani che non è presentato a nome del Gruppo della Democrazia cristiana ma raccoglie firme autorevoli.

La questione che abbiamo davanti è perciò questa: la riforma può essere fatta nel giro di tre mesi. C'è di più. Nella scorsa legislatura, alla Commissione trasporti della Camera, scrivemmo quasi tutta quella legge di riforma, unificando i testi, e non arrivammo al voto finale solo per l'interruzione della legislatura. Esiste un terreno comune, e allora è necessario che la maggioranza — non il ministro Formica, ma il Governo nel suo insieme — ci dica cosa intende fare: se il Governo pensa che la sinistra deve ignorare ciò che fa la destra e viceversa (e quindi Andreatta è un binario, Formica l'altro binario) o se si tratta di una volontà congiunta del Governo. Ecco il punto di fondo sul quale vorrei dal ministro Formica, nella replica, una precisazione.

Voglio terminare il mio intervento — mi pare di aver detto le cose che contava dire — toccando un tema che è correlato a questo in modo stretto. Mentre discutiamo del piano vi è nel paese una grande discussione sugli scioperi selvaggi, sull'ondata di scioperi che paralizza i servizi pubblici. Ritengo intanto che a questo riguardo vi sia una serie di luoghi comuni deplorabili. Appena un treno rallenta, il viaggiatore dice che si sta scioperando. Deve essere invece chiaro che gli scioperi come causa di disservizio vengono dopo altre cause: anzitutto i guasti fisici degli impianti e la vecchiaia del materiale rotabile, per cui a volte viene

accoppiato un locomotore che va forte a una vettura che non può fare più di sessanta all'ora, oppure avviene l'inverso. Inoltre c'è il fatto, che io come comunista pongo alla attenzione responsabile dei lavoratori, che l'exasperazione del paese troppo spesso si scarica sulle ferrovie. Appena c'è una protesta, si occupano i binari ferroviari: basta calcolare, per vederlo, la somma delle ore in cui le linee sono state interrotte quest'anno per tale tipo di dimostrazione. In terzo luogo ci sono le segnalazioni di bombe e di attentati che paralizzano interi tratti. Infine vengono gli scioperi. Ma dobbiamo distinguere gli scioperi in due categorie: gli scioperi dei sindacati confederali e quelli degli autonomi, gli scioperi che sono motivati da rivendicazioni economiche del personale e quelli che sono motivati da gravi inadempienze della pubblica amministrazione. Allora scopriremo che gli scioperi degli autonomi stanno in un rapporto di almeno otto a uno rispetto a quelli delle confederazioni: in generale insomma scioperano quasi sempre gli autonomi. Scopriremo poi che gli scioperi confederali sono stati fatti generalmente o per spingere avanti il piano, o per spingere avanti la riforma, o per i contratti, o per protestare contro gravi inadempienze. Basti ricordare il fatto che, nonostante lo sforzo di cui do atto allo stesso Ministro, abbiamo approvato il contratto dei ferrovieri del 1980 solo nel 1981 e quello del 1981 lo approveremo chissà quando, perchè ancora deve nascere. I ritardi sono incredibili, vi sono situazioni assurde che creano una legittima esasperazione.

Infine c'è la distinzione nella qualità dello sciopero. Infatti quando scioperano decine di migliaia di lavoratori, dopo aver discusso e deciso, questo sciopero ha un certo connotato, ma diverso è il caso in cui a scioperare è un tale che solo perchè ha in mano una leva decide di ricattare la collettività. Ci sono dei signori della pace e della guerra che, collocati nei punti strategici, decidono se la gente deve viaggiare o no; e magari — perchè questo fatto si è verificato realmente — trovano connivenza nelle alte direzioni ministeriali. Dobbiamo quindi

distinguere; e proprio perchè siamo in presenza di questa situazione, mentre poniamo in primo piano la lotta contro lo sfascio delle ferrovie, per il rinnovamento, per la riforma della pubblica amministrazione, perchè il Governo e la pubblica amministrazione siano puntuali rispetto agli impegni, abbiamo sollecitato le organizzazioni sindacali, nella rispettiva autonomia, a preparare quel codice di regolamentazione degli scioperi che oggi è stato presentato al dibattito. Anche oggi vi è stato a Roma un dibattito molto animato tra i ferrovieri.

Perchè scegliamo questa strada? Sono state presentate o si stanno per presentare leggi per regolamentare dall'alto lo sciopero. Per esempio mi risulta che l'onorevole De Carolis abbia elaborato una proposta di legge — non so se l'abbia presentata in Parlamento — che regolamenta lo sciopero dall'alto e prevede anche il licenziamento dei ferrovieri in caso di inadempienza, fatto non certo originale perchè i licenziamenti dei ferrovieri li faceva già Mussolini. Ma la verità è — voglio dirlo fuori dai denti — che l'onorevole De Carolis appartiene a una parte politica (non intendo la Democrazia cristiana nel suo complesso, ma certi suoi settori) che è amica degli autonomi, fomentatrice degli autonomi, responsabile degli scioperi selvaggi che paralizzano le ferrovie. Poi il diavolo che ha fatto le pentole intende fare i coperchi: dopo aver creato un movimento di guerriglia nelle ferrovie che scredita i sindacati confederali, vuol minare l'unità dei lavoratori, lacerare i rapporti tra ferroviere ed utente, si afferma che questa situazione è intollerabile, e si vuole approvare una legge con la quale criminalizzare il sindacato e mettergli le manette.

Noi comunisti ci opporremo fino in fondo a questa operazione. Siamo convinti invece che vada fatta una regolamentazione dello sciopero nei pubblici servizi essenziali e che questa regolamentazione deve comprendere non solo il preavviso, il divieto di sciopero nelle festività, ma anche la delicata questione della titolarità del diritto di sciopero, che è poi la questione chiave. Infatti si possono mettere tutte le norme che si vo-

le, ma se chiunque può dichiarare lo sciopero ci saranno una serie di scioperi a rotazione che vanificheranno qualunque regolamentazione. C'è invece la questione della titolarità. Lo sciopero deve essere dichiarato dai lavoratori, con una decisione democratica che non coinvolga solo, ad esempio, i macchinisti, ma i macchinisti, i conduttori, gli operai, in modo cioè che non sia uno sciopero corporativo di una singola classe, categoria o qualifica, ma uno sciopero deciso, anche in appoggio ad una qualifica, dalla collettività. Noi siamo per questo codice e siamo convinti che esso deve essere discusso da tutti i lavoratori fino in fondo. E siamo convinti che le organizzazioni confederali devono avere il coraggio di proporne la firma agli autonomi perchè essi debbono essere messi con le spalle al muro. Del resto segnali di queste ore ci dicono che gli autonomi hanno pure dei problemi, se alcuni dei loro dirigenti hanno offerto di firmare questo codice.

So quale obiezione può essere fatta: se il codice non viene rispettato, chi ci garantisce che lo si rispetti? Intanto voglio dire, non minacciosamente ma realisticamente: se qualcuno crede, con una legge che cali dall'alto, di regolamentare lo sciopero si sbaglia. Io non credo che chi presenta una legge come quella dell'onorevole De Carolis abbia davvero l'idea di far cessare gli scioperi: provocherebbe solo una terribile conflittualità sociale il cui risultato sarebbe l'opposto di quello che si vuole perseguire.

La regolamentazione dello sciopero può passare se tra un milione di lavoratori dei trasporti nasce la coscienza politica della necessità di questa regolamentazione. Ed io vorrei davvero che tutti fossero stati questa mattina, come siamo stati il ministro Formica ed io, ad assistere ad una assemblea nazionale di ferrovieri che discuteva di questo problema, per capire quante diffidenze, quanti dubbi...

D E L L A B R I O T T A . Filippo Turati ne parlava nel 1920, 60 anni fa.

L I B E R T I N I . Ma il problema non è di parlarne. Questo è il punto.

DELLA BRIOTTA. Non ne parlava soltanto.

LIBERTINI. La critica che noi facciamo ai nostri stessi compagni, a noi stessi, la nostra autocritica, è che in questi anni si è parlato di autoregolamentazione, ma una battaglia politica tra i lavoratori che ne rendesse chiaro il problema politico non è stata condotta. Oggi essa comincia, e credo che il ministro Formica sia d'accordo con me stante che oggi abbiamo visto come questo problema tra i ferrovieri vada maturando, anche se tra molti contrasti. Vi sono diffidenze, sospetti anche legittimi. Si dice: va bene, mi limitate il diritto di sciopero, ma voglio sapere chi limita la pubblica amministrazione nel calpestare i miei diritti, nel disattendere i contratti, nel ritardarli di anni, nel mandare allo sfascio le ferrovie. Vi sono queste diffidenze, però vi è impegno sincero, una crescita di coscienza. Così si fanno anche le leggi, se è necessario: ma partendo dalla coscienza della base, dal consenso, dalla partecipazione, dalla costruzione democratica.

Questa è la nostra posizione perchè siamo convinti — ed ho finito — che le ferrovie saranno nei prossimi decenni la condizione essenziale per una vita civile (si parla della qualità della vita, ma viaggiare male è una grave limitazione proprio alla qualità della vita), una condizione essenziale per lo sviluppo economico. Il prezzo del carburante continua a aumentare e tra qualche anno un paese che non abbia ferrovie efficienti non saprà come trasportare le merci. Le ferrovie non sono un servizio a valle della economia, ne sono un asse portante, sono una condizione importante della democrazia perchè i trasporti sanciscono un diritto elementare di ogni cittadino, quello di spostarsi sul territorio.

È dunque una partita molto grande che stiamo giocando, e noi qui stasera mettiamo una prima pietra. E voglio dire che noi comunisti, che abbiamo una posizione di opposizione severa e coerente ma costruttiva, oggi siamo qui insieme a una maggioranza più larga, e non ci dispiace, e non ci

sembra che questo sia in contraddizione con la nostra posizione. Sempre, quando si faranno cose positive per i lavoratori e per il paese, là troverete i comunisti. Sempre quando si faranno cose negative per i lavoratori e per il paese, troverete l'opposizione dura, conseguente, inflessibile dei comunisti. Così intendiamo il ruolo di una grande forza di opposizione che aspira ad essere una forza di governo e in parte lo è già per il credito che raccoglie tra i lavoratori e per la responsabilità cui ispira i suoi atti. (*Applausi dall'estrema sinistra e dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tonutti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati. Se ne dia lettura.

GIOVANNETTI, segretario:

Il Senato,

premesso che:

il raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio (Pontebbana) rientra pienamente nelle linee programmatiche di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i porti, di migliorare il sistema delle linee relative ai valichi di confine anche allo scopo di adeguare le relazioni dell'intero bacino Mediterraneo con l'Europa, di razionalizzare ed integrare la rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo;

la linea ferroviaria Udine-Tarvisio assume particolare rilevanza nazionale per il potenziamento dei traffici ferroviari con l'Est-europeo e con il bacino danubiano;

gli stanziamenti previsti dalla legge 14 agosto 1974, n. 377, e dalla legge 8 agosto 1977, n. 546, per i lavori di raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio non permettono il completamento dell'opera;

detti lavori inoltre sono previsti nei precedenti programmi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e quindi il loro completamento rientra nelle finalità del pro-

gramma integrativo come dal punto a) dell'articolo 1 della legge in esame;

pur nella complessità dei lavori, data la natura del terreno, si rendono possibili parziali aperture al traffico, purchè siano assicurati i relativi parziali finanziamenti;

esistono già i relativi progetti esecutivi forniti dalla Regione Friuli-Venezia Giulia all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo:

1) a garantire urgentemente il totale finanziamento per il completamento del raddoppio della linea Udine-Tarvisio (Pontebana);

2) a programmare ed attuare l'apertura al traffico di tratti parziali della linea già in avanzato stato di lavori, garantendo con urgenza i relativi finanziamenti senza i quali anche gli investimenti fin qui fatti rimarrebbero improduttivi e questo anche in relazione alle possibilità di intervento previste dall'ultimo comma dell'articolo 3 del progetto di legge n. 1262 all'esame del Senato;

3) ad intervenire in sede CEE per prospettare la possibilità di interventi finanziari comunitari per il completamento della Udine-Tarvisio nel quadro delle finalità del memorandum di Bruxelles del Consiglio dei Ministri dei trasporti della CEE, rientrando quest'opera nelle categorie di possibili interventi comunitari, indicate nello stesso memorandum dato l'interesse internazionale di questa infrastruttura, costituendo attualmente questa linea « una strozzatura » nei traffici internazionali e contribuendo, il suo ammodernamento, a migliorare le relazioni transalpine.

9. 1262. 1 TONUTTI, TOROS, BEORCHIA, GIUST

Il Senato,

premesso che la utilizzazione del carbone è destinata ad occupare una posizione rilevante nel soddisfacimento dei fabbisogni energetici del nostro Paese;

che il piano energetico conterrà indicazioni sulle quantità di carbone da approvvigionare e sulla localizzazione delle infrastrutture necessarie per il ricevimento e la movimentazione;

che è prevista la realizzazione di almeno tre porti terminali carboniferi da localizzare rispettivamente in Calabria, nell'Alto Adriatico e nell'Alto Tirreno;

sottolineata la necessità di un coordinamento delle iniziative e degli investimenti tra il settore portuale e le infrastrutture specialmente ferroviarie al fine di garantire la piena attuazione del piano di approvvigionamento del carbone,

impegna il Governo a riferire al Parlamento sullo stato attuale degli studi e dei progetti per la realizzazione di detto piano con particolare riferimento alle competenze dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

9. 1262. 2

TONUTTI

P R E S I D E N T E . Il senatore Tonutti ha facoltà di parlare.

T O N U T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, di fronte alla necessità politica, sottolineata dal relatore e dallo stesso Ministro in sede di Commissione, di procedere con assoluta urgenza all'approvazione del piano integrativo di intervento per le ferrovie che prevede, come è noto, finanziamenti per 12.450 miliardi, per non ritardare ulteriormente l'inizio della sua operatività, penso che non ci possa essere adeguato spazio per un esame approfondito che pure sarebbe necessario dei temi di fondo che stanno alla base dell'attuale crisi del trasporto ferroviario in genere e dell'azienda ferroviaria in particolare.

Questa difficoltà, della quale prendo atto e che potrà essere in parte superata in sede di discussione del bilancio preventivo dello stesso Ministero dei trasporti e di esame delle proposte di legge di riforma dell'azienda ferroviaria, nonchè quando sarà presentato — e sappiamo che lo sarà entro il 31

dicembre 1982 — il nuovo piano pluriennale di sviluppo, non può però esimersi dall'espone alcune osservazioni e alcune domande su alcuni aspetti del progetto di legge. Mi soffermo solo su questo per non uscire dal tema e per non intraprendere un discorso più ampio e più vasto, che data l'ora non mi sembra opportuno affrontare.

Un primo ordine di problemi riguarda la corrispondenza tra le linee programmatiche indicate dalla risoluzione approvata dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati e i punti programmatici indicati sempre nell'articolo 1, con le scelte operative contenute nel programma integrativo che ci è stato consegnato. L'aver recepito in legge al comma quarto dell'articolo 1 la citata risoluzione della Camera dei deputati, a parte la procedura a mio giudizio inusitata che fa sorgere anche certe perplessità, avrebbe dovuto portare anche ad un approfondito esame di quel documento che risale al 1º giugno 1978, non tanto per una revisione delle sue linee strategiche, sulle quali concordo, quanto per un riscontro con una situazione nuova, come per esempio quella che è emersa con i tragici eventi del 23 novembre 1980 cioè il terremoto, e con le esigenze rese sempre più acute dall'evolversi negativo della situazione energetica. Su questo ultimo tema, infatti, nel documento presentato dal Governo sui lineamenti di politica economica a medio termine, viene chiaramente detto che il piano energetico conterrà indicazioni sulla quantità di carbone da approvvigionare e sulle localizzazioni delle infrastrutture necessarie per il ricevimento e la movimentazione, prevedendo che entro il 1990 sarà necessario realizzare almeno tre porti terminali carboniferi da localizzare rispettivamente in Calabria, nell'alto adriatico e nell'alto tirreno. È chiaro che questo tema, che non era presente ancora nella mozione del 1978, dell'attrezzatura portuale per uno sviluppo urgente e straordinario della movimentazione del carbone dovrà comportare scelte conseguenti, coordinate e urgenti anche sul piano delle infrastrutture interne, soprattutto ferroviarie, ma anche stradali e di vie navigabili.

Le scelte operative e attuative del piano che ci sono state sottoposte in via informale e che sono frutto di una complessa elaborazione, di consultazione e di accordi anche con le regioni, dovranno essere formalmente sottoposte dal Governo al parere preventivo delle Commissioni parlamentari competenti, come è previsto dal terzo comma dell'articolo 3. È in quella sede che dovrà essere dato un giudizio definitivo per rispondere anche ad alcuni dubbi emersi anche nella discussione alla Camera sulla esatta interpretazione da dare al piano integrativo degli interventi: se esso cioè debba essere visto solo come legge di spesa o come un provvedimento di carattere programmatico, ma anche per vedere la rispondenza delle scelte operative degli interventi proposti con quanto riportato nella già citata mozione della Camera dei deputati, quando afferma che è necessario « partire non già meccanicamente dallo sviluppo in atto, condizionato dalle strutture esistenti così fortemente differenziate nell'agibilità e nella qualità, ma da una analisi totale dei flussi di traffico in essere o potenziali ».

Penso, signor Ministro — e lei lo ha ricordato anche in interviste recenti — che le esigenze di recuperare il tempo perduto abbiano portato a scelte di intervento necessarie ed urgenti in settori che chiamerei anche di ordinaria amministrazione... (*interruzione del senatore Libertini. Repliche dal centro. Richiami del Presidente*) ...per garantire il miglioramento del servizio, l'incremento della produttività ed una maggiore regolarità e sicurezza della circolazione. La necessità di superare il divario fra strutture vecchie e superate e la sempre maggiore esigenza di compatibilità ha portato necessariamente a scegliere interventi finanziari urgenti, sparsi a pioggia su tutta la rete. Non voglio dire che queste siano scelte sbagliate, anzi sono prioritarie, sono una specie di sanatoria urgente. E questi interventi riguardano l'aumento della capacità di trasporto, i miglioramenti del servizio merci e del servizio viaggiatori, il miglioramento della regolarità di circolazione dei treni, il recupero dell'efficienza sulla rete.

Da un calcolo fatto, questi interventi finalizzati a superare un divario accumulatosi nel tempo ammontano a circa 3.500 miliardi per investimenti negli impianti fissi sui 6.600 previsti nel programma integrativo. In questa cifra di 3.500 sono compresi anche gli interventi concernenti gli alloggi al personale e le officine. Se poi si aggiungono i 2.000 miliardi per la protezione della sede ferroviaria nelle zone più esposte a frane, caduta massi e slavine e i 3.500 miliardi per il parco rotabile, gli interventi urgenti per sanatoria finalizzati a superare il grave disagio accumulatosi nel tempo salgono a circa 9.000 miliardi su 12.450 dell'intero programma integrativo. Quindi la situazione è meno entusiasmante sul piano della prospettiva.

I punti veramente programmatici e qualificanti, invece, della mozione della Camera dei deputati e dell'articolo 1 del progetto di legge, sono quelli che riguardano i punti c), d), f) e g) dell'articolo 1 circa il superamento delle insufficienti strutture che limitano l'integrazione fra le linee meridionali e insulari, eliminando le strozzature di trasporti ferroviari tra il continente e la Sicilia e tra il continente e la Sardegna; la necessità di interventi per la riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e delle linee di maggiore rilievo delle zone interne del Mezzogiorno e delle Isole, nonché per la creazione di itinerari alternativi; il potenziamento dei collegamenti con i porti e il miglioramento del sistema delle linee relative ai valichi di confine; l'adeguata razionalizzazione e integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo.

Molti di questi punti — bisogna dirlo — sono affrontati nelle scelte operative del piano. Ricordo tra l'altro, su questo tipo di prospettive, gli interventi per i raddoppi di linee con scelte innovative e strategiche in particolare nel Mezzogiorno e nelle Isole e nelle trasversali appenniniche, per i quadruplicamenti — come per il completamento della Roma-Firenze, anche se, come è già stato ricordato, questo lavoro si ferma a Firenze —, per le rettifiche di tracciato e per

il ripristino di linee ritenute non molto tempo fa inutili, nonché per le nuove elettrificazioni specialmente nel Mezzogiorno e particolarmente in Sardegna.

Altri interventi coerenti con il piano e particolarmente importanti, specialmente nel settore merci, riguardano la costruzione di nuovi grandi scali di smistamento, nonché gli interventi per la ricostruzione di terminali per trasporti internodali e di attrezzature per il traffico containerizzato.

Quindi, se da una parte si deve prendere atto di scelte importanti e coerenti, non si può non sottolineare anche qualche carenza. Queste carenze non riguardano tanto un discorso genericamente rivendicativo, quanto un giudizio che deve essere dato sulla strategia generale dei trasporti ferroviari, in relazione anche alle necessità urgenti ed emergenti, alla possibilità di portare a termine lavori già iniziati e che si ritengono parte integrante delle linee del piano e coerenti con esso, allo stato di progettazione dei lavori decisi dal piano, ai tempi reali di attuazione, quando certe risorse potrebbero immediatamente essere utilizzate per completamenti importanti di lavori già appaltati coerenti col piano, mentre per altri mancano perfino i progetti esecutivi: tema su cui mi fermerò poi molto brevemente.

Ho accennato ad alcune carenze o ad alcune mancanze. Parlo solo di due temi: i collegamenti con il sistema portuale e i valichi di confine e l'integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo. Alla strategia indicata dal piano non corrispondono infatti adeguate scelte, a mio giudizio: in questo non concordo con Libertini, con il suo ottimismo su queste scelte in questi settori. Indico, per esempio, perchè lo conosco meglio, ma sottolineando che questo è un problema nazionale, il problema del raddoppio della Udine-Tarvisio, ma potrei parlare anche del Brennero.

Questo intervento è stato parzialmente finanziato con la n. 377 del 1974 e con la legge speciale del terremoto del Friuli. Interessante — e qui voglio sottolinearlo — non tanto il Friuli, ma il porto di Trieste e il porto di Venezia, nonché tutta la strategia

dei rapporti ferroviari verso l'Est europeo, ma verso un Est europeo in fase di profonda evoluzione sul piano dei trasporti: basti pensare all'imminente conclusione dei lavori del canale navigabile Meno-Danubio, agli interventi per la costruzione di un asse autostradale Nord-Sud, alla concorrenza dei porti jugoslavi che è più accentuata dopo l'ingresso della Grecia nella CEE, alla necessità di approvvigionamento di carbone, che ho già ricordato, sia via mare, sia via terra.

L'indagine conoscitiva fatta dalla 8ª Commissione del Senato sui porti ha affrontato questi problemi e ha fatto emergere la necessità prioritaria di una programmazione coordinata tra sistema portuale e sistema ferroviario. Ora il tema del completamento della pontebbana, i cui lavori di raddoppio sono in corso, si pone non tanto perchè io dubiti della volontà del Governo di portare a termine questi lavori, ma si pone sul piano dei tempi e sulle scelte per rendere fra l'altro funzionali i lotti man mano che procedono i lavori assicurando i relativi finanziamenti.

Ritornando, signor Ministro, al discorso dei rapporti con l'Europa, sarebbe utile se il Governo ci potesse dare notizie sulla possibilità di interventi a livello comunitario per le infrastrutture di interesse internazionale e per quelle che lamentano « strozzature » del traffico.

Su questo argomento mi sono permesso di presentare ancora in settembre un'interrogazione facendo riferimento al *memorandum* del Consiglio dei ministri dei trasporti della CEE sul ruolo della Comunità europea nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto e in particolare chiedendo al Governo quale azione ha svolto e intende svolgere per l'enucleazione di alcuni progetti nel quadro delle indicazioni comunitarie di possibili interventi.

Tra le categorie di interventi comunitari sono infatti indicate anche quelle relative alle relazioni con le regioni periferiche (in Italia con il Mezzogiorno e con le Isole) e quelle relative alle relazioni che attraversa-

no ostacoli naturali (le relazioni transalpine Germania-Italia e le traversate degli Appennini) temi questi, signor Ministro, in perfetta coerenza con i punti programmatici indicati dall'articolo 1 del piano integrativo delle ferrovie.

Ho già accennato al problema delle progettazioni esecutive. Lo voglio riprendere brevemente in relazione ad un tema cruciale e condizionante l'attuazione del programma integrativo, che qui è già stato ricordato. Questo riguarda la capacità di spesa della azienda ferroviaria. Anche lei, come ho ricordato prima, in questi giorni ha proprio espresso le sue preoccupazioni nell'intervista al « Corriere della Sera ». I dati sono noti, non occorre ripeterli. Mi basta indicare che sul programma di duemila miliardi della legge n. 377 del 1974, per quanto riguarda gli impianti fissi, al 31 dicembre 1979 erano stati appaltati 403 miliardi su 1.250, pari al 32 per cento, ed erano stati eseguiti lavori per 271 miliardi, pari al 21 per cento.

La gravità di questi dati non è tanto in relazione ai lavori eseguiti quanto ai lavori appaltati. È necessaria quindi una puntualizzazione precisa sullo stato delle progettazioni esecutive specialmente per quanto riguarda i lavori di raddoppio e di quadruplicamento delle linee e per quelli riguardanti le rettifiche di tracciato, nonchè gli interventi per l'elettrificazione.

Ritengo pertanto necessario per una precisa e puntuale valutazione dei programmi che le indicazioni delle scelte operative del piano integrativo, che verranno sottoposte al parere della Commissione parlamentare come previsto dall'ultimo comma dell'articolo 3, contengano anche una indicazione sullo stato della progettazione esecutiva delle opere, almeno di quei settori che ho sopra indicato, e l'indicazione di tempi presumibili per arrivare all'appalto delle opere in relazione agli stanziamenti previsti anno per anno.

Questo problema della capacità di spesa dell'azienda ferroviaria è un problema fondamentale la cui soluzione non dipende solo esclusivamente dalla riforma dell'azienda,

ma anche da tutte quelle iniziative prese per superare procedure e remore. Per esempio il rapporto tra impegni di spesa, progettazione esecutiva e appalti dovrà essere attentamente riesaminato per trovare soluzioni idonee a superare le difficoltà fin qui trovate e per poter dare un giudizio documentato sui tempi di realizzazione delle opere proposte.

Nel mio intervento in Commissione, signor Ministro, avevo accennato ad altri due problemi che mi permetto di ricordare a conclusione di questo mio intervento. L'articolo 4 del progetto di legge prevede che ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di 12.450 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito. Quello che voglio ricordare a me stesso, al signor Ministro e ai colleghi è quanto riportato nel progetto di legge finanziaria 1981 a proposito dell'ANAS. Come è noto, con l'articolo 41 della legge n. 843 del 1978, l'ANAS è stata autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari in Italia e all'estero per un ammontare netto di 2.500 miliardi per l'esecuzione di propri programmi costruttivi nel triennio 1979-81.

Ora, nella relazione al progetto di legge finanziaria per il 1981 e nello stesso articolo è detto esplicitamente che, mentre tale programma è stato tempestivamente predisposto e sta attuandosi, sono state riscontrate, invece, rilevanti difficoltà nella attuazione delle anzidette operazioni finanziarie.

Pertanto — continua la relazione — onde evitare cadute nel ritmo di attuazione del programma per mancanza di risorse finanziarie, si propone di provvedere ai necessari fabbisogni mediante apporti diretti del Tesoro.

Queste difficoltà di indebitamento sorte per l'ANAS sono state valutate o vengono valutate nel momento in cui si propone il finanziamento del programma di 12.450 miliardi — pure in più esercizi, ma per il primo anno si parla già di 700 e per il secondo, che è il 1981, si parla di altri 2.000-2.300 miliardi — per il piano delle ferrovie attraverso operazioni di credito. Questo piano — fac-

cio una domanda — rischia già in partenza di restare sulla carta in attesa di nuove decisioni sul piano finanziario?

Altro argomento riguarda la portata dell'ultimo comma dell'articolo 3 con una precisazione che penso sia coincidente con la posizione del Governo per cui gli stanziamenti che verranno disposti annualmente con la legge finanziaria, relativi alle maggiori occorrenze necessarie per il completamento delle opere e delle forniture previste, riguardano anche i piani precedenti ed in particolare quelli previsti dalla legge 377 del 1974, dalla 503 del 1978 e dalle leggi speciali. Questo rinvio alla legge finanziaria anno per anno imporrà un raccordo finanziario con quanto verrà proposto con il nuovo piano pluriennale di sviluppo della rete ferroviaria che il Governo, come è noto, dovrà presentare al Parlamento entro il 31 dicembre 1982. Un esempio della necessità di questo raccordo ci è dato tra l'altro dalla stessa legge finanziaria per il 1981 che prevede di inserire (non conosco le ultime proposte del Governo sulla legge finanziaria alla Camera e quindi mi riferisco al progetto iniziale presentato al Parlamento) nel fondo globale 100 miliardi per il 1981 per l'eliminazione di passaggi a livello, prevedendone altri 400 per il 1982-83, questo quando tale voce è già contemplata nel piano integrativo, per rendere operante la previsione della legge finanziaria, attraverso una ulteriore legge sostanziale. Forse un sempre maggiore coordinamento sarebbe necessario per avere un quadro di riferimento preciso anche per gli impegni futuri. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro chiusa la discussione generale.

Avverto che, come preannunziato dal senatore Franco nel corso del suo intervento, sono stati presentati i seguenti ordini del giorno che si intendono già svolti:

Il Senato della Repubblica,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 1262,

restituendo a dignità il porto di Reggio, che attende ancora oggi il suo sviluppo vaticinato con le decisioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 1929;

impegna il Governo a scegliere il porto di Reggio quale nuovo terminale nel Continente con la Sicilia, idoneo al trasporto internodale secondo le finalità espresse dal piano integrativo delle Ferrovie dello Stato e intese ad assicurare un nuovo sbocco di grande potenzialità per il trasporto merci dalla e per la Sicilia.

9. 1262. 15 FRANCO, CROLLALANZA, MARCHIO,  
PISTOLESE, RASTRELLI

Il Senato della Repubblica,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1262,

premessi che nel 1972 con l'accordo tra sindacati, Ministro dei trasporti, FIAT ed EFIM, l'industria reggina OMECA (Officine meccaniche calabresi) assicurava un incremento di occupazione pari a 450 nuovi posti di lavoro; che con successivo accordo del marzo 1974 sindacati-azienda, l'OMECA spa s'impegnava alla immediata assunzione di 500 lavoratori non appena approvato il piano poliennale di sviluppo delle Ferrovie dello Stato e definita la spartizione delle commesse per gli stabilimenti materferro, rimandando l'assunzione di ulteriori 1.000 lavoratori subito dopo l'approvazione del piano dei trasporti per i pendolari e aree metropolitane;

preso atto delle dichiarazioni rese nel corso di una riunione tenuta il 30 gennaio ultimo scorso in sede ministeriale con le forze parlamentari e municipali della Calabria dall'onorevole Ministro dei trasporti senatore Formica, secondo le quali alle Officine meccaniche calabresi saranno assegnati 1.500 dei 3.500 miliardi stanziati dal piano integrativo delle Ferrovie dello Stato per il proseguimento del programma di ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile;

impegna il Governo a condizionare l'erogazione delle commesse alle Officine mec-

caniche calabresi al totale rispetto degli impegni assunti verso il mondo del lavoro con l'accordo del marzo 1974.

9. 1262. 16 FRANCO, CROLLALANZA, MARCHIO,  
PISTOLESE, RASTRELLI

Il Senato della Repubblica,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1262,

premessa la necessità di creare sulle due grandi ferrovie longitudinali con centro a Bologna (Reggio-Napoli-Firenze-Bologna e Reggio-Crotone-Sibari-Bari-Pescara-Ancona-Bologna) l'anello di circolazione rotatoria (quello di scorrimento) capace di assorbire qualunque aumento di traffico e di avvicinare fortemente e collegare intimamente il Sud al Nord d'Italia e all'Europa;

impegna il Governo ad inserire nel piano integrativo delle Ferrovie dello Stato la totale elettrificazione della linea Ionica Reggio-Bari, per la quale v'è preciso impegno del Governo proprio al Senato fin dal 7 maggio 1954, e di condurre a compimento i lavori di raddoppio della Adriatica; prevedendo peraltro nei prossimi disegni di legge di finanziamento di opere delle Ferrovie dello Stato il raddoppio ferroviario per tutta la linea Reggio-Bari.

9. 1262. 14 FRANCO, CROLLALANZA, MARCHIO,  
PISTOLESE, RASTRELLI

Il Senato della Repubblica,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1262,

impegna il Governo:

1) ad adottare provvedimenti definitivi al fine dell'inizio dei lavori per le officine Grandi riparazioni di Saline Ioniche, superando i motivi di ostacolo che in data 31 gennaio 1980 hanno denunciato alla stampa le federazioni sindacali della CGIL, CISL e UIL;

2) a rilevare in tutta la sua interezza, senza cioè accettare eventuali modifiche riduttive, il progetto per l'autoporto di Reg-

gio Calabria e farlo proprio al fine della realizzazione del grande terminale per trasporti internodali previsto per Reggio Calabria dal piano integrativo delle Ferrovie dello Stato;

3) a deliberare — nel piano integrativo delle Ferrovie dello Stato — il finanziamento per le opere viario-urbanistiche previste dal progetto Ferrovie dello Stato per le opere di spostamento in galleria artificiale della ferrovia nella zona urbana di Reggio Calabria.

9. 1262. 17 FRANCO, CROLLALANZA, MARCHIO, PISANÒ, PISTOLESE, RASTRELLI

#### Variazione al calendario dei lavori

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, appare indispensabile rinviare a domani il seguito della discussione del disegno di legge n. 1262.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

#### Ordine del giorno per la seduta di giovedì 5 febbraio 1981

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 5 febbraio, alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1262) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

II. Discussione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Deputati MAMMÌ ed altri; PORTATA-DINO ed altri; OCCHETTO ed altri; COVATTA ed altri; CARELLI ed altri. — Modifiche ed integrazioni delle norme relative agli organi collegiali della scuola (1144) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 dicembre 1980, n. 827, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi (1284) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

#### Autorizzazioni a procedere in giudizio all'ordine del giorno

1. contro il senatore MONACO, per il reato previsto dall'articolo 19 della legge 22 maggio 1978, n. 194 (Norme per la tutela sociale della maternità e sull'interruzione volontaria della gravidanza) *(Doc. IV, numero 45)*.

2. contro il senatore MURMURA, per il reato di omissione di atti di ufficio (articolo 328 del codice penale) *(Doc. IV, numero 46)*.

3. contro il senatore MONTALBANO, per concorso nel reato di interesse privato in atti d'ufficio (articoli 110 e 324 del codice penale) *(Doc. IV, n. 47)*.

4. contro il senatore ROCCAMONTE, per i reati di truffa aggravata e falso (articoli 640, capoverso, n. 1, 479 e 41 n. 2 del codice penale) *(Doc. IV, n. 48)*.

La seduta è tolta (ore 23,45).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA

Consigliere preposto all'Ufficio per la revisione e la pubblicazione dei resoconti stenografici dell'Assemblea