

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA

SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

6° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 FEBBRAIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE**Audizione dei rappresentanti dell'ente «Ferrovie dello Stato»
(Seguito e conclusione)**

PRESIDENTE (DC)	Pag. 3, 12, 14	LIGATO	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	14	PINNA	9, 11, 14
GIUSTINELLI (PCI)	5, 14		
LIBERTINI (PCI)	11, 12, 14		
LOTTI (PCI)	6, 8		
MARIOTTI (Fed. Europ. Ecol.)	13		
SENESI (PCI)	12		
ULIANICH (Sin. Ind.)	7, 12, 13		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'ente Ferrovie dello Stato il presidente dottor Lodovico Ligato, accompagnato dai dottori Pinna e Pierattini.

I lavori hanno inizio alle ore 11,30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

Riprendiamo l'indagine, sospesa nella seduta di ieri, proseguendo l'audizione dei rappresentanti dell'ente Ferrovie dello Stato.

Viene quindi introdotto il dottor Lodovico Ligato, accompagnato dal dottor Pinna e dal dottor Pierattini.

Audizione dei rappresentanti dell'ente Ferrovie dello Stato

(Seguito e conclusione).

PRESIDENTE. Invito il presidente Ligato a rispondere alle domande che gli sono state rivolte nella seduta di ieri.

LIGATO. Signor Presidente, nel ringraziarla di averci dato questa seconda possibilità di partecipare ai lavori dell'8^a Commissione del Senato, voglio preliminarmente esprimere le mie preoccupazioni in relazione alla scadenza del 1992, anche se a me pare che tale scadenza negli ultimi tempi sia stata un po' troppo mitizzata.

Prima di rispondere alle domande formulate nella seduta di ieri, vorrei sottolineare che il 1987 è stato l'anno migliore nella storia dell'ente Ferrovie dello Stato, persino rispetto al 1986 che pure era stato un anno particolarmente favorevole. Durante lo scorso anno sono stati registrati incrementi notevoli e per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri. E malgrado i luoghi comuni che permangono, anche nella cultura politica, sulle Ferrovie

dello Stato, il *trend* negativo registratosi negli ultimi quindici anni è stato bloccato ed, anzi, invertito, anche se in valore assoluto i risultati restano modesti, dato che il trasporto su ferrovia è, pur sempre, soltanto il 10 per cento del trasporto italiano. All'interno di tale sistema la quota maggiore è del trasporto su gomma; mentre il trasporto aereo mantiene fissa la sua quota di mercato, garantita da una clientela immutabile.

Le Ferrovie dello Stato risentono della minore flessibilità rispetto al trasporto su gomma, ma anche dell'andamento produttivo e della situazione economica generale del Paese. Dico ciò anche per rispondere a chi rilevava, ieri, la marcata differenza, per quanto attiene al trasporto su ferrovia, tra la situazione italiana e quelle di altri paesi come Francia o Repubblica federale tedesca; paesi, peraltro, in cui è in atto una inversione di tendenza, con un calo di produzione nel settore. Inoltre bisogna tenere presente che in Germania il rapporto rete ferroviaria-cittadini è notevolmente superiore a quello italiano e che oltre il 50 per cento della linea ferroviaria è a quattro binari.

In Italia la rete ferroviaria è stata costruita nel dopoguerra, ripercorrendo i tracciati preesistenti, badando all'esigenza di garantire, nel più breve tempo possibile, comunque un sistema ferroviario al Paese, piuttosto che alla prospettiva di una rete che fosse in grado di competere, in futuro, con gli altri modi di trasporto. Negli anni successivi fu poi fatta una precisa scelta politica (giusta o sbagliata che sia stata) decidendo di puntare sul trasporto su gomma e quindi sulla costruzione di una rete autostradale bene articolata rispetto al territorio e alle caratteristiche del Paese, geofisiche, economiche e sociali.

Posto dinanzi alle scelte istituzionali, l'ente di gestione deve svolgere un proprio ruolo specifico. Pertanto, vi è l'esigenza di ben chiari obiettivi che si intendono raggiungere: un piano generale dei trasporti, i relativi provvedimenti amministrativi, i progetti di corridoi, i piani regionali integrati. Non credo sia un interesse soltanto nostro, ma di tutti i vettori di ogni modo di trasporto, e del Paese in generale, rispetto al volume di spesa pubblica che viene impegnato nel settore dei trasporti.

Una delle domande che ieri mi sono state poste riguardava gli investimenti per gli impianti fissi delle ferrovie. Il quadro della situazione attuale è il seguente: in base alle leggi n. 17 del 1981 (il cosiddetto piano integrativo), n. 130 del 1983 e n. 877 del 1984 vi è un volume di investimenti totale di 27.900 miliardi. La quota appaltabile ammonta a 17.593,7 miliardi, sostanzialmente con 10.400 miliardi in meno destinati alla segnalazione, agli impianti di sicurezza, alle piccole opere lungo le linee, ai depositi delle stazioni, nonché in parte al settore intermodale. La quota attualmente appaltabile è destinata sostanzialmente ad opere di grandi infrastrutture per itinerari ferroviari.

Rispetto all'importo di programma previsto dalle tre leggi prima citate, abbiamo approvato progetti per un totale complessivo di 19.971,6 miliardi di lire, mentre 7.298,4 miliardi sono destinati a progetti ancora da approvare. Si tratta in buona parte della linea Treviglio-Milano, di previsioni che rientrano nella strategia del quadruplicamento della Milano-Venezia sulla quale credo che nessuno abbia nulla da obiettare, ma sulla quale non riusciamo ad andare avanti poichè un decreto del Presidente della Repubblica è stato sospeso dal TAR a seguito di una situazione che perdura da sedici anni nella regione Lombardia, che pure si può considerare tra le più efficienti o comunque tra le meno inefficienti del Paese.

Tenete pure conto del fatto che nell'ambito dei 7.928,4 miliardi destinati a progetti da approvare è contenuta una serie di proposte e di suggerimenti politici che già avanzammo in sede di esame della legge finanziaria 1987 al fine di riutilizzare le disponibilità finanziarie. Si trattava, in sostanza, di completare gli itinerari funzionali e di rispondere così alle esigenze del Paese, malgrado l'eventuale inerzia delle Regioni. Fu la prima volta che, su nostra richiesta, apparve il concetto di itinerari al posto della distribuzione per regioni, tenendo conto di quel criterio di priorità che dà un impulso di efficienza al sistema trasportistico, insieme ad un notevole impulso produttivo all'apparato economico ed industriale del Paese.

Segui poi una direttiva del Ministro dei trasporti, il quale ci sconsigliava di procedere

alla revisione delle opere previste nel piano integrativo o di spostare i finanziamenti da un'opera ad un'altra. Devo dire che vi fu un vivace confronto con il Ministro perchè si trattava per noi di un momento molto importante per dare al più presto le risposte necessarie alle esigenze del Paese.

Da una settimana ci troviamo in una fase nuova perchè il Ministro dei trasporti ha emanato una direttiva in base alla quale siamo autorizzati a rivedere anche le linee strategiche previste nel piano integrativo del 1981 e nel successivo decreto di attuazione in cui, con notevole ritardo rispetto alla legge n. 17, veniva fornito l'elenco delle opere da realizzare. Grazie a tale direttiva siamo in una fase di riesame approfondito della situazione; essa accoglie, in quanto atto formale e quindi in sede amministrativa ed esecutiva, il concetto di itinerario, l'idea di intermodalità in termini operativi, il principio dei nodi e quindi il grande ruolo delle ferrovie nell'ambito delle aree metropolitane. Ciò costituisce un fatto importante sia per l'alta velocità che per l'integrazione dei trasporti nell'ambito urbano.

Tornando ai dati relativi alla situazione degli impianti fissi, al 31 dicembre 1987, dei 19.971,6 miliardi destinati a progetti approvati 17.600,6 sono stati appaltati, mentre rimangono da appaltare lavori per 2.371 miliardi di lire.

Come voi sapete, ci siamo trovati di fronte a un problema di non facile soluzione, quello dell'interpretazione delle cosiddette «prestazioni integrate». In base ad esse venivano affidati i lavori a consorzi di imprese con un incarico che riguardava lo studio e la progettazione di massima su tutte le spese da coprire con gli investimenti e con un successivo incarico che riguardava la progettazione definitiva e l'esecuzione di parti di opere per le quali la reale disponibilità finanziaria si riduceva sempre ad una quota minima rispetto al «megaprogramma» iniziale. Sorse quindi il problema di quali fossero in termini giuridici le reali attese dei consorzi, i quali ovviamente sostenevano la tesi di essere destinatari dell'intera parte. Attraverso un confronto e delle valutazioni comuni, abbiamo ritenuto che essi avessero realmente un diritto consolidato rispetto al tetto massimo dell'indicazione tec-

nica previsto nel contratto di prestazione integrata e che il resto dovesse essere messo in discussione, invece, per allargare notevolmente rispetto alla cerchia originaria il numero delle aziende che avrebbero potuto partecipare alla costruzione degli impianti.

Intendiamo affidare - e lo abbiamo fatto con il sistema ad alta velocità da Napoli a Roma - lotti la cui realizzazione non superi due anni per la costruzione della sede e un anno per la costruzione dell'armamento e dell'attrezzaggio tecnologico. In caso contrario ci troveremmo di fronte ad esperienze simili a quella della direttissima Roma-Firenze, in cui ci sarà consentito di appaltare l'ultimo lotto solo tra venti mesi.

Al riguardo sono sorti numerosi problemi per l'ubicazione della linea e il suo eventuale quadruplicamento tra Rovezzano e il Nord per il quale bisognerebbe buttare giù mezza città. La questione è molto complessa ma, avendo raggiunto un accordo su come sistemare il sottopasso dell'Arno, su come uscire da Firenze, su come affrontare la collina di Fiesole e il tracciato successivo dalla Valle del Mugello a Bologna, credo che riusciremo ad ottenere uno sconto di ventiquattro mesi sulla durata totale dell'opera.

Dei progetti appaltati ne sono stati eseguiti per 6.389,5 miliardi, mentre ne sono in corso per 14.228,6 miliardi; solo 3.372 miliardi costituiscono le spese per i lavori ultimati.

Rispetto ai tempi originari, che prevedevano per gli affidamenti limiti di cinque o sei anni, con la scelta di due e di tre anni per l'attrezzaggio e l'armamento, abbiamo dato una svolta significativa perchè ridurremo i nostri tempi migliorando il rapporto benefici-redditività. Inoltre diamo una spinta notevolissima all'apparato produttivo e aumentiamo i livelli occupazionali che sarebbero molto abbassati qualora l'utilizzo della manodopera fosse diluito in tempi di lavoro più lunghi.

Dei 14.228,6 miliardi di lavori in corso 10.939,6 hanno un andamento regolare; anzi una parte sono in anticipo. Proprio in questi giorni stiamo contrattando una anticipazione della consegna in relazione ai lotti 4 e 5 della direttissima nei pressi di Firenze ed in particolare quello lungo l'ansa di Arezzo e quello di raccordo tra il vecchio e il nuovo tracciato tra

Figline e Rovezzano. Speriamo di ottenere la consegna con un anno di anticipo, se le trattative andranno a buon fine.

Per quanto riguarda i ritardi, che interessano opere per 3.289 miliardi, essi in parte dipendono da cause esterne (2.949 miliardi) consistenti soprattutto in difficoltà burocratiche (nulla-osta urbanistici, rinvii, eccetera). Ad esempio, incontriamo notevoli difficoltà presso il comune di Modugno, in ordine alla linea Taranto-Bari. La vertenza riguarda l'ubicazione di una stazione: non è un grande problema, ma riteniamo che la stazione non può stare in aperta campagna.

In definitiva e riassumendo: il 28,4 per cento delle opere resta ancora da approvare, l'8,5 per cento è da appaltare; i ritardi dovuti a cause esterne interessano il 10,6 per cento, mentre quelli dovuti a cause interne riguardano l'1,2 per cento dei lavori; infine il 39,2 per cento delle opere ha un andamento regolare e il 12,1 per cento è ultimato.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, dei 6.700 miliardi di programma la quota appaltabile ammonta a 4.673,3 miliardi. Restano da approvare progetti per 321,8 miliardi a fronte di progetti per 6.378,2 miliardi già approvati e completamente appaltati. Opere per 1.133,8 miliardi sono eseguite, opere per 1.744,3 miliardi sono in corso e opere per 4.633,9 miliardi sono ultimate.

Delle opere in corso una parte (107,8 miliardi) presenta qualche ritardo dovuto a cause esclusivamente esterne, mentre la restante parte (1.636,5 miliardi) ha un andamento regolare.

GIUSTINELLI. La differenza tra la parte appaltabile e l'importo di programma è dovuta a cause particolari?

LIGATO. Non lo so con esattezza, glielo farò sapere appena possibile. Comunque ritengo che si tratti di cause di carattere generale.

Trattando delle navi-traghetto colgo l'occasione per fare un discorso più ampio. Premetto comunque che restano da approvare progetti per 11,4 miliardi, riguardanti prevalentemente la manutenzione.

Nel momento in cui si deve procedere ad una ridefinizione del piano integrativo, restano

fermi alcuni punti generali che acquistano priorità assoluta: innanzitutto le due trasversali Pontremolese e Falconara-Orte. Ogni discorso mi pare superfluo; resta da precisare in relazione alla Pontremolese che l'attuale potenzialità della linea consente anche di affrontare aumenti di traffico. La linea è sottoutilizzata e non rappresenta ostacolo per le attività portuali; semmai sono in calo le attività dei sistemi portuali ed in particolare di quelli del Tirreno settentrionale. Potremmo aggiungere anche altri convogli sulla Pontremolese per il trasporto di carichi pesanti. A questo riguardo abbiamo anche assunto una iniziativa specifica, in attesa che si dirimi la questione del traforo di Valico, attraverso l'installazione di una sottostazione mobile e di una sottostazione fissa (in corso di costruzione); anche in mancanza del traforo è possibile, grazie alla doppia o tripla trazione, portare sul valico treni fino a 3.000 tonnellate.

Ecco, non vorrei che qualcuno mettesse in discussione l'idoneità della Pontremolese ove non si realizzi il traforo; nell'ultimo conflitto mondiale i convogli sono passati in ambedue i sensi e non è mai sorto alcun problema.

Nè si può dire che, ove aumentino le attività, le Ferrovie dello Stato non siano in grado di far transitare anche i grandi carichi. Per dimostrazione abbiamo utilizzato la Pontremolese per il trasporto di alcuni tubi della CMF in Unione Sovietica. Dunque sulla linea possono transitare anche carichi pesanti; nessuno si faccia intrappolare in una polemica non reale.

Per quanto riguarda il valico ci sono due o tre ipotesi. Tutti chiedono il traforo, ma vi è polemica. La soluzione ottimale per noi è quella di un traforo basso o medio con pendenza che non incida tanto da rendere inutile l'opera rispetto alla situazione odierna. Per le città interessate, invece, l'utilità è determinata dall'accesso, dall'ubicazione delle gallerie: da ciascuna soluzione derivano diversi tipi di sviluppo.

Dunque il problema non è esclusivamente ferroviario. Per la realizzazione del traforo occorreranno alcuni anni, ma anche se i porti di Livorno, La Spezia, Voltri e Genova arrivassero ad un traffico di 500.000 *containers*, saremmo comunque in grado di far fronte al

problema del transito sul valico della Pontremolese.

LOTTI. Presidente Ligato, lei sta facendo affermazioni molto importanti. Tuttavia, mentre lei ci dice queste cose, vi è chi ipotizza la costruzione di un'autostrada per il trasporto di quelle stesse merci che imporrebbe una spesa di 1.500 miliardi di lire.

LIGATO. Per dimostrare che la linea ferroviaria in questione era idonea, abbiamo fatto anche una dimostrazione pratica. Magari c'è stato chi ha eccepito che sono state impiegate due locomotive, ma credo che si debba badare al risultato e non a come lo si è raggiunto.

LOTTI. Quali sono le vostre intenzioni per quanto riguarda, ad esempio, la città di Parma?

LIGATO. Penso che sarebbe opportuno, oltre che di Parma, parlare anche di Fornovo. Vi sono due ipotesi alternative per collegare l'area padana al Centro Europa. La prima si basa sul tracciato che passa per Verona e quindi per il Brennero, la seconda segue il tracciato Piadena-Cremona-Treviglio-Bergamo-confine con la Svizzera. Abbiamo solo il problema di potenziare un ponte sull'Adda. Inoltre abbiamo messo a punto un progetto riguardante Mantova che renderemo operativo non appena saranno disponibili le necessarie risorse finanziarie.

Vi è poi il problema dell'intermodalità che riteniamo prioritario per le nostre prospettive visto che il rilancio dell'Ente in termini economico-finanziari lo riteniamo legato al settore del trasporto merci e non certo a quello del trasporto passeggeri. La linea adriatica è quella che presenta meno difficoltà e strozzature; ha poche gallerie che però sono le più antiche e necessitano di alcuni interventi, peraltro già previsti in un programma che abbiamo elaborato, per consentire il transito delle sagome alte.

Per quanto riguarda il tratto Ancona-Rimini-Bologna, è stato predisposto un progetto per il quadruplicamento della linea secondo criteri di alta velocità al fine di corrispondere ad una esigenza effettiva di intensità del traffico

merci. Ad esso andrebbero collegati il tratto Perugia-Arezzo-area fiorentina e, tramite l'interporto di Orte, l'intera area romana. Quest'ultimo, in particolare, è l'obiettivo che si vuole realizzare con la cerniera Falconara-Orte.

Stiamo potenziando inoltre la Medio Padana che correva il rischio di essere soppressa e che invece, grazie all'iniziativa dell'ente Ferrovie dello Stato, è diventata un itinerario alternativo che non solo serve la zona padana, ma che un domani potrebbe diventare la linea di intermodalità più interessante rispetto all'idrovia e quindi al Po. È poi previsto il quadruplicamento della linea Torino-Venezia ed inoltre bisognerà riammodernare la linea Venezia-Trieste con una serie di interventi tesi a velocizzare il trasporto.

Con questa serie di interventi potremo completare un quadro da interpretare anche in chiave europea. Mancherebbe soltanto il riferimento alla Pontebbana, che ultimeremo nel 1990, la quale costituirà un asse di traffico internazionale che, in termini tecnologici e di efficienza, risulterà migliore anche della linea che passa per il Brennero. Essa passa per Tarvisio, dove valica il confine di Stato per poi giungere a Villach. Dopo di che prosegue per Vienna, per Monaco fino ad Amburgo e può anche indirizzarsi verso la Jugoslavia.

ULIANICH. Il tratto più importante e più appesantito dal traffico è quello che porta ad Amburgo, non quello che si dirige verso Vienna.

LIGATO. Va anche detto che, se non si tratta di un carico eccezionale, per raggiungere Vienna si può seguire anche la linea che passa per Bressanone-Dobbiaco-San Candido. È una linea che stiamo elettrificando e che potrebbe essere utilizzata per il transito viaggiatori (soprattutto per quanto riguarda treni composti da carrozze-letto che viaggiano di notte) per non intasare la Pontebbana e la linea che passa per il Brennero, che invece potrebbero svolgere un'intensa attività di traffico merci anche durante le ore notturne. Avere un'alternativa è comunque importante dal punto di vista della manutenzione, basti pensare che bisogna garantire da una parte il transito di un enorme

numero di treni al giorno e dall'altra gli *standards* di sicurezza che pure fino ad ora sono stati i migliori del mondo.

Avendo ieri parlato del corridoio intermodale adriatico, forse qualcuno si è preoccupato che venisse trascurato il corridoio plurimodale tirrenico. Quest'ultimo risponde ad una scelta strategica del piano dei trasporti: quello del corridoio africano. Attualmente in esso è prevalente l'aspetto del trasporto passeggeri, ma ove completassimo il quadruplicamento della linea secondo criteri di alta velocità, la struttura diventerebbe idonea anche per il trasporto merci in quanto una velocità di 160 chilometri orari sarebbe più che sufficiente viste le caratteristiche fisiche del nostro Paese.

Abbiamo inoltre intenzione di realizzare la trasversale Battipaglia-Metaponto attraverso la quale l'intermodalità potrà interessare l'area napoletana, tenuto conto che non è possibile utilizzare la linea Roma-Napoli per il traffico merci e che sulla linea che passa per Cassino esiste qualche problema inerente alle gallerie.

Vi è poi il grave problema dei collegamenti tra Bari e Napoli. Stiamo procedendo al potenziamento della linea attuale, ma sono emerse grandi difficoltà, e quindi pesanti oneri finanziari, in ordine alla manutenzione e al consolidamento dei terreni. Non è da escludere la possibilità di un tracciato alternativo. Ci rendiamo conto peraltro che il collegamento ferroviario tra queste due grandi città deve raggiungere livelli di velocità che rendano il trasporto su rotaia competitivo rispetto a quello su gomma. Quindi quella rimane una linea di grande interesse strategico non solo per il Sud ma per tutto il Paese.

Abbiamo già proceduto alla selezione delle imprese per l'affidamento della linea Roma-Napoli e stiamo ultimando il progetto; pensiamo che per la primavera del prossimo anno possano iniziarsi i lavori per il quadruplicamento del tratto Casoria-Roma. Invece, come voi sapete, abbiamo in corso di realizzazione molto avanzata la Casoria-Battipaglia che avrà caratteristiche di alta velocità, ma che è stata finanziata nell'ambito del piano integrativo perchè quando venne insediato questo consiglio di amministrazione si ritenne di dover ammodernare il progetto indicato dall'ammi-

nistrazione precedente. Ci apparve infatti anacronistico costruire una linea percorribile a 120-130 chilometri orari, nel momento in cui tale velocità non veniva più considerata economica; pertanto abbiamo adeguato il progetto a una linea che permetta i 220 chilometri orari. Capiterà così che il primo tratto di alta velocità sia in Campania, come lo fu il primo tratto ferroviario di Napoli-Portici.

LOTTI. Mentre la linea di Battipaglia è ad alta velocità, da Amburgo a Palermo si trova un tratto di 110 chilometri tra Verona e Bologna che è ancora a binario unico. Ditemi voi se questa non è un'assurdità! Non bisogna tralasciare il Nord.

LIGATO. La linea Bologna-Verona non sarà raddoppiata ma triplicata in quanto costruiremo una nuova linea veloce a doppio binario indipendente dall'attuale che resterà in funzione per i traffici locali. Contiamo di avere in funzione questo complesso nel 1992 con quattro anni di anticipo rispetto alle previsioni del semplice raddoppio. La linea Messina-Palermo è in avanzato stato di costruzione e c'è la previsione di un notevolissimo rialzo dei costi a seguito degli interventi di alcune sovrintendenze che hanno imposto dei tracciati sotto galleria o addirittura sotto la superficie del suolo. Tale linea dovrebbe essere ultimata nel 1991.

Ci troviamo in fase avanzata anche per la Messina-Catania-Siracusa, ma senza grandi risultati di gestione e di redditività, a mio avviso, in quanto si tratta di una linea costruita con le caratteristiche tradizionali.

Abbiamo quindi proposto alla Regione siciliana la costruzione di una linea ad alta velocità Messina-Catania-Palermo. Essendoci un raccordo di 220 chilometri, abbiamo ritenuto che questo tratto ad alta velocità, che allunga di poco il tempo di collegamento tra Messina e Palermo, costituirebbe una sorta di grande metropolitana veloce destinata a collegare non solo le tre città più grandi della Sicilia, ma anche Enna, Caltanissetta ed Agrigento che si troverebbero a breve distanza dal tracciato. Così da Catania, con prolungamenti su Siracusa e Ragusa, e da Palermo, con prolungamento su Trapani, copriremmo ade-

guatamente le esigenze di tutta la Sicilia con un servizio efficiente per le grandi aree metropolitane oltre che di interesse nazionale. Ribadisco che naturalmente questo progetto richiederebbe la partecipazione della Regione.

Stiamo lavorando anche sulle altre linee. Stiamo procedendo ovunque ad ammodernamenti o a rettifiche di tracciato perchè riteniamo che la «velocizzazione» - mi si lasci passare la parola - per la quale abbiamo predisposto un piano di piccoli interventi mirati a migliorare il passaggio in una città, uno scambio o il percorso di una curva poggi essenzialmente sulla nuova filosofia recepita dal consiglio di amministrazione. Il miglioramento tecnologico dell'impianto di segnalazione con sistemi a boa e di quello di sicurezza permetterà la marcia di treni molto ravvicinati uno all'altro, considerando addirittura lo spazio della frenata in velocità. Ciò consentirebbe un notevole miglioramento della qualità delle linee con un investimento estremamente modesto rispetto ai costi degli impianti fissi.

In Italia questi ultimi costano non meno di 20-22 miliardi di lire al chilometro, quando non ci sono gallerie o grandi viadotti, rispetto agli 8 miliardi e 100 milioni di lire al chilometro del «TGV» per la realizzazione dell'ultimo tratto che va da Parigi a Bruxelles con un'ansa diretta all'Eurotunnel della Manica. Sono queste le dimensioni della differenza dei costi, della capacità produttiva e dell'organizzazione di impresa e di lavoro tra la Francia e l'Italia e costituiscono un grosso handicap per lo sviluppo di programmi destinati alle nuove infrastrutture.

Intendo ora fare un accenno alla navigazione, in merito alla quale qualcuno ieri ci ha suggerito di prendere visione del disegno di legge che sarà al vostro esame. Abbiamo bisogno di approfondire le nostre conoscenze, anche se alcuni funzionari conoscono la realtà oggetto del provvedimento, predisponendo una linea strategica del consiglio di amministrazione. Al riguardo ho delle idee personali ma non mi sento di anticiparle, vista la delicatezza della questione. Pertanto pregherei il Presidente di questa Commissione, nel giorno in cui si arriverà all'esame del disegno di legge, di concederci previamente una breve

audizione al fine di illustrare le nostre opinioni in proposito.

Esiste un vettore nazionale che è la Finmare e quindi - parlo a titolo personale - mi chiedo perchè le Ferrovie dello Stato debbano gestire la linea Civitavecchia-Golfo Aranci, tanto più che sono stati predisposti dei carri intermodali sui quali mi sembra sia stato manifestato consenso, salvo piccole verifiche. Questi mezzi possono essere contenuti dalle normali navi e non capisco perchè il vettore marittimo dello Stato non debba farsi carico del loro trasporto. Non credo che si debba entrare in competizione con la Finmare, per cui se mette in mare sei navi noi poi dobbiamo costruire altre navi traghetto. Occorre che questo aspetto sia ben definito e l'audizione prima dell'esame del disegno di legge potrebbe consentirci di trovare una strada nell'interesse del Paese. Mi rendo conto che la Finmare nutre delle grosse preoccupazioni per l'organizzazione del lavoro e per l'incidenza dei costi, però tali problemi vanno affrontati in modo definitivo.

La possibilità di una nostra presenza nei porti o di convenzioni tra le Ferrovie dello Stato e la Finmare che garantiscano il prezzo unico per il trasporto delle merci prima tramite ferrovia e poi tramite nave va definita attraverso una norma legislativa di carattere generale e successive decisioni interministeriali. La sede più opportuna sarebbe stata il CIPET ma, non esistendo il CIPET, esiste la sede collegiale del Governo che con una disposizione di carattere generale può obbligare i Ministri competenti a trovare un punto di accordo.

Vi era infine una domanda del senatore Picano, un po' avulsa da tutto il dibattito, concernente l'utilizzazione dei satelliti. Abbiamo preso contatti con Telespazio ed è emerso che l'utilizzazione del satellite non è tanto proficua in funzione della individuazione dei carri (anche perchè la nostra filosofia per i carri ferroviari è di treni tipo TRES) quanto per seguire la movimentazione e l'esercizio di tutto il servizio ferroviario, per dare una sintesi e aiutare chi sovrintende al controllo del traffico. Noi già possiamo individuare i carri ed effettuare molteplici controlli nella nostra sala controlli, così come un radar segue gli aerei in transito nello spazio aereo.

Per quanto riguarda le comunicazioni telefoniche terra-treno, già abbiamo avviato una sperimentazione. Come il senatore Picano saprà, prima si provvedeva attraverso una centralina dell'Azienda autonoma di Stato per i servizi telefonici a Firenze; fummo costretti ad abbandonarla. Sono seguite delle sperimentazioni e siamo orientati ad un servizio realizzato attraverso l'installazione di coppie di antenne lungo i binari ad una certa distanza: tale sistema consente una trasmissione continua di onde. Incontriamo alcune difficoltà con l'ASST e non sappiamo perchè: ci interessa che la situazione sia sbloccata e desidereremmo un intervento dei Ministri competenti perchè non sia negato alle Ferrovie dello Stato di fornire il servizio telefonico terra-treno. Volevamo utilizzarlo fin dal mese di maggio sui treni ad assetto variabile, visto che la settimana scorsa abbiamo ricevuto la conferma verbale dell'impegno a consegnarci 4 elettrotreni, almeno da sei pezzi se non da dieci, e saremmo in grado in breve di mettere in linea il primo treno ad assetto variabile.

Della gestione dei porti già vi ho detto ieri. In una apposita audizione e tenendo conto della nuova legge potremo mettere a fuoco i rapporti tra ferrovie e sistema portuale. Per quanto riguarda alcuni altri argomenti oggetto delle domande poste dai senatori, i colleghi Pinna e Pierattini potranno fornire informazioni attinenti ai loro rispettivi settori di competenza.

Vorrei concludere sottolineando che stiamo cercando di definire le modalità di partecipazione al rischio delle imprese italiane che, d'intesa con noi, realizzeranno i progetti di alta velocità per la linea Milano-Bologna-Firenze e di quadruplicamento della linea Torino-Venezia.

PINNA. Vorrei fornire alcune informazioni circa l'utilizzo della rete per le merci. Vi sono infatti problemi di diversa natura a seconda che ci si riferisca ai carri non completi, completi e ai treni blocco.

Per quanto riguarda i carri non completi, la situazione attuale è indubbiamente difficile e negativa per le Ferrovie dello Stato. Da questo punto di vista stiamo tentando di praticare (e con ogni probabilità vi riusciremo) una solu-

zione basata su un processo di razionalizzazione che prenda in considerazione soltanto le stazioni più qualificate, in grado di soddisfare le esigenze legate alle piccole partite, e preveda invece l'istituzione di tariffe differenziate per le altre stazioni significative. Siamo inoltre molto interessati a che le Ferrovie dello Stato siano in stretto collegamento con corrieri e spedizionieri al fine di creare interesse da parte dei privati nei confronti dei trasporti ferroviari.

La situazione dei carri completi è ancora più complessa. Si tratta di favorire i piccoli e medi imprenditori e quindi di determinare un processo innovativo, iniziato quest'anno con l'operazione «Supercargo» che ha portato alla acquisizione di oltre 700 clienti per carri completi su itinerari stabiliti.

Vorrei inoltre sottolineare che il primo esperimento di «non stop» è avvenuto non sulla linea Roma-Milano, come si crede, ma su quella Chiasso-Napoli. La problematica relativa al carro completo è divisa concettualmente a seconda che esso venga realizzato per un solo cliente o per più clienti. La situazione tipica è quella che si è determinata, ad esempio, con alcuni treni provenienti dalla Puglia che, grazie anche ad accordi intercorsi tra le Ferrovie dello Stato ed alcuni spedizionieri della zona di Chiasso, nel giro di 36 ore giungono direttamente a Monaco, in Germania, e in 48 ore arrivano in Belgio. Questa è la strada che occorre percorrere se si vogliono ottenere determinati risultati di politica commerciale.

Sulla questione dell'osservatorio tecnico-logistico sollevata dalla senatrice Senesi, va detto che vi è un grosso equivoco di fondo. In realtà non è intenzione delle Ferrovie dello Stato creare presso di sé un osservatorio che sia un doppione di quello già esistente presso il Ministero dei trasporti, bensì dotarsi di uno strumento a finalità statistico-commerciali che si interessi di tutti i temi di competenza e di rilevanza regionale in modo da avere gli assessori ai trasporti delle varie regioni come unici interlocutori al fine di evitare il manifestarsi di pressioni municipalistiche, sia per quanto riguarda il settore del trasporto passeggeri che quello del trasporto merci, che impedirebbero il raggiungimento di quegli

obiettivi di razionalizzazione che l'azienda si è posta.

Da più parti è stato sollevato il problema dei rapporti tra traffico interno ed internazionale e del confronto con la situazione della Francia e della Repubblica federale tedesca. La prima osservazione che si impone riguarda il dato fondamentale relativo ai raccordi ferroviari che ci vede fortemente svantaggiati sia rispetto alla Francia e ancor di più rispetto alla Germania. Effettivamente oggi in Italia non vi è la possibilità di realizzare scali merci presso i bacini industriali. Il raccordo ferroviario è invece di importanza vitale per l'industria che ha bisogno di un traffico razionalizzato. In realtà esistono troppi vincoli in relazione all'uso di tali raccordi e pertanto intendiamo portare avanti una nuova politica non solo dal punto di vista dell'investimento, ma anche per quanto attiene all'uso del raccordo ferroviario per conto terzi. È assurdo infatti che un raccordo serva soltanto una industria e non venga utilizzato per bacini di traffico. Se la nostra iniziativa verrà accettata e supportata dal Ministero dei trasporti, la situazione italiana si avvicinerà a quella della Francia e della Repubblica federale tedesca.

Dal punto di vista del fenomeno del calo del traffico merci in Francia, Germania ed Europa in genere, sul settore ferroviario, posso dare qualche elemento di chiarimento. Anche se i dati a nostra disposizione sono ovviamente discutibili, negli ultimi sette anni sia in Francia che in Germania si è determinato un calo nel traffico interno non dovuto all'aumento del traffico internazionale, che è rimasto sostanzialmente stabile. In Francia uno dei protagonisti principali del traffico in ferrovia era il trasporto delle derrate alimentari (in particolare delle granaglie) e delle materie prime, che determinavano un volume di traffico molto più elevato di quello italiano. In Germania ciò si verificava e si verifica nel bacino della Ruhr per il settore carbonifero e minerario in genere. La diminuzione che si è verificata è intanto di origine produttiva e in Francia è stata causata dal peggioramento della qualità dei cereali che ha imposto il trasporto marittimo, subendo inoltre i contraccolpi dell'azione concorrenziale della Spagna. In conclusione - ribadisco - il calo verificatosi in questi due

paesi non è stato tipicamente ferroviario, altrimenti sarebbe potuto entrare in gioco la concorrenza dell'autotrasporto: le ferrovie francese e tedesca, visti i fini per i quali erano nate, hanno subito la diminuzione di alcune produzioni (minerali e cereali).

LIBERTINI. Poi ci sono le differenze delle quote.

PINNA. Certo, si tratta di un punto di partenza più alto delle Ferrovie dello Stato. Se le ferrovie italiane si attestassero sulla percentuale del 15-18 per cento, guadagnando così 4 punti nel giro di qualche anno, la loro produttività sarebbe paragonabile - e già lo è in parte - a quella delle ferrovie francese e tedesca. Ad esempio, se prendiamo complessivamente il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia, tali regioni raggiungono una produttività pari a due terzi di quella tedesca, mentre il rapporto tra la ferrovia italiana e quella tedesca nel complesso è di 1 a 4.

Vorrei dare una risposta specifica sugli accordi internazionali. La ferrovia italiana in particolare ha dimostrato la sua capacità di competizione per quanto attiene il trasporto delle auto. In questo settore, naturalmente sulle distanze superiori ai 350 chilometri, siamo nettamente più efficaci dal punto di vista del risultato, del prezzo e del servizio di qualsiasi autotrasportatore, tanto è vero che alcuni spedizionieri con strutture da autotrasporto adoperano il sistema ferroviario, in accordo con la FIAT. Trasportiamo 900.000 automobili all'anno, di cui l'8 per cento nel traffico interno e il 92 per cento nel traffico esterno (o in importazione o in esportazione) con Francia e Germania.

Proprio da questa situazione è nata l'esigenza di stabilire dei punti di incontro a livello internazionale perchè, a parte la questione doganale e i relativi impegni procedurali che sono onerosi per tutti, il problema più grosso è quello di effettuare una tariffa unica in qualsiasi paese si stipuli il contratto. Pertanto a livello europeo si è formulata l'ipotesi di realizzare tre comunità di interesse - e poi spiegherò di che cosa si tratta - relativamente alle auto, con conduzione italiana, alla chimica, con condu-

zione tedesca e ai cereali (prodotti agricoli e granaglie), con conduzione francese.

La comunità di interesse comporta che le rispettive organizzazioni commerciali stabiliscono all'inizio dell'anno due fatti di primaria importanza: innanzitutto una tariffa unica europea, in secondo luogo che la ripartizione di questa tariffa ai fini dei rientri sui costi venga effettuata tenendo conto delle difficoltà esistenti dal punto di vista orografico, struttura, eccetera. Ciò porterebbe a noi una quota più equa perchè il nostro costo di trazione per motivi orografici è maggiore di quello degli altri paesi. Ovviamente questo condurrebbe anche a un risultato estremamente positivo non solo di immagine, ma anche nel rapporto con la clientela perchè in definitiva basterebbe trattare con il cliente una volta sola e stabilire un contratto adeguato per tutti.

Tale semplificazione determinante per il successo dell'azione commerciale delle Ferrovie è già stata sperimentata con esiti positivi per quanto attiene i *containers*, in particolare per la linea del «Trieste Express». Sappiamo tutti che i porti di Fiume o di Capo d'Istria hanno i prezzi dei noli nettamente inferiori a quelli del porto di Trieste. Avendo stabilito con la rete austriaca, con la rete svizzera, con l'Ente porto di Trieste e con gli spedizionieri un ruolo unico, una tariffa unica e orari cadenzati per i treni che partono da Trieste, abbiamo riportato su questa città un traffico di *containers* che prima non esisteva, tanto è vero che adesso la rete austriaca ci sta chiedendo - da e per l'Austria e da e per la Svizzera - di determinare insieme all'Ente porto di Trieste tutta un'altra serie di iniziative in grado di incidere positivamente sui traffici. Si stabilisce così una comunità di interesse, si stabilisce una tariffa unica, si sveltiscono le pratiche e anche i costi di un porto cominciano ad essere appetibili. È chiaro, tuttavia, che il servizio deve essere efficace.

Forse correggo l'impostazione data ieri dal presidente Ligato: non è il costo dell'autotrasporto o del trasporto ferroviario a determinare la scelta di un porto perchè, se così fosse, i nostri porti sarebbero probabilmente i più scelti (la tariffa delle Ferrovie italiane è, infatti, tra le più basse, tant'è vero che dobbiamo

raggiungere gradatamente la tariffa europea). Il problema è che se le navi rimangono ferme giorni e giorni nella rada in attesa del carico o dello scarico delle merci, ciò non dipende solo dal costo del lavoro ma dalla struttura e dalla pianificazione dei nostri porti.

Al riguardo occorre realizzare un'altra comunità di interesse, vista tra l'altro l'esigenza informatica e telematica del settore. Esistono investimenti SIP estremamente significativi per la telegestione; essi andrebbero recuperati al fine di poter agire in maniera aggressiva sulla provenienza delle merci e stabilire dei contatti, di comune interesse, per portarle nei nostri porti. È l'insieme dell'efficienza, dell'aggressività commerciale e della proposta di informatizzazione che deve portare ad un aumento delle prenotazioni. Questo sistema non può vedere le Ferrovie sole, con tutti gli oneri che ne derivano, ma le deve vedere protagoniste insieme agli altri.

PRESIDENTE. Desidero porre una sola domanda: le parole «impatto ambientale» non sono mai apparse in questa vostra lunga esposizione. Poiché le incontriamo spesso quando ci occupiamo di lavori pubblici di altra natura, ritenete di poterle inserire nell'ambito delle previsioni temporali per la soluzione dei problemi prospettati?

LIGATO. Per la verità ieri ne ho parlato, sia pure in termini diversi. Ho più volte ribadito che le infrastrutture debbono essere costruite tenendo conto del loro impatto ambientale. Pur avendo rilevato che l'economia arriverebbe fino al 30 per cento (l'Italstat dice il 35 per cento), non siamo mai riusciti a progettare e costruire una infrastruttura bimodale, stradale e ferroviaria.

Ad esempio, nella valle del Topino la superstrada corre sulla verticale della linea ferroviaria e ci resta difficile ottenere il nulla-osta urbanistico per i lavori di potenziamento e di raddoppio della Orte-Falconara.

Noi siamo l'ambiente! Non parliamo di impatto ambientale perchè siamo l'ambiente. E su questo mi sembra che il riconoscimento sia generale.

SENESI. Con l'alta velocità però create qualche problema.

LIGATO. Abbiamo talmente avvertito questo problema che presso il nostro Istituto superiore di sperimentazione (che speriamo di terziarizzare al più presto) abbiamo istituito una divisione per l'impatto ambientale. Le dico di più: il nostro Istituto sperimentale è consulente per i problemi di qualità della vita e di impatto ambientale nientemeno che per il progetto su Venezia. Il «treno verde» lo abbiamo fatto noi.

Su questi aspetti lavorano con noi decine di gruppi e di società scelti fra i migliori.

ULIANICH. Se non ho capito male, ieri è stato detto che nelle 11 officine gestite da voi si lavora 5 ore al giorno, quindi 25 ore alla settimana. Intanto vorrei sapere se il dato delle 5 ore è reale o solo potenziale. Ho sentito dire in diverse occasioni che nelle officine si fanno anche altri lavori e che gli operai non sarebbero occupati integralmente. Sarebbe opportuno che tale affermazione fosse smentita, se non è vera, e che fosse illustrata la reale situazione di queste officine.

Per quanto riguarda la velocità, sia in Giappone che in Francia si sono raggiunti notevoli risultati. Lei prima ha detto che potremmo attestarci su una velocità massima di 240 chilometri orari.

LIGATO. Ho detto che il «Pendolino» raggiunge i 240 chilometri orari. L'ATR arriva anche a punte di 300 chilometri orari.

ULIANICH. Dunque le nostre tecnologie non hanno nulla da invidiare a quelle di altri paesi? Non sono preclusive (nell'arco di un ventennio) rispetto ad altre tecnologie?

LIBERTINI. È l'unico vantaggio che abbiamo per essere partiti in ritardo.

ULIANICH. Per quanto riguarda la Falconara-Orte, ritengo che nella valle del Topino, cui ha fatto riferimento più volte, vi siano zone che difficilmente riusciranno a sopportare la duplicazione del binario, soprattutto tra Foli-

gno e Nocera Umbra, dove la ferrovia passa molto vicina al Topino e la strada corre parallela alla linea. Sempre in ordine a questa ferrovia, quali sono i tempi previsti di realizzazione per l'intero tratto? Ad esempio, come si prevede di realizzare la duplicazione nei pressi della galleria tra Terni e Spoleto?

LIGATO. Per quanto riguarda le officine, le 11 attuali sono eccedenti di circa il 30 per cento rispetto al fabbisogno. Quando ne apriremo altre due, a Nola e a Saline Ioniche, l'eccedenza arriverà alle stelle. Occorrerà chiuderne qualcuna, per esempio l'officina di Torino.

Per questi motivi cerchiamo anche di riportare sotto la nostra cura alcune riparazioni attualmente affidate a privati. Vedremo di raggiungere in tal senso un accordo con le aziende di trasporto municipalizzate alle quali commissioniamo i binari, i tratti passanti per le grandi città, e alle quali finanziamo il trasporto urbano e metropolitano. Esse potrebbero anche evitare di impiantare officine per piccole (o anche grandi) riparazioni.

Per quanto riguarda la questione delle 5 ore, ricordo che c'è una bella differenza tra il cosiddetto «impegno» e il cosiddetto «lavoro». Non lo tiene presente il Cobas che si arrabbia quando dico che i macchinisti in media lavorano un'ora e 51 minuti. C'è chi lavora un'ora e chi lavora tre ore...

ULIANICH. c'è anche chi lavora quattro ore; nel tratto Foligno-Spoleto si lavora quattro ore. È incontestabile, è un dato acquisito.

LIGATO. Comunque, siccome i treni camminano tutti i giorni della settimana, mi piacerebbe che le officine restassero aperte tutti i giorni.

Siamo arrivati ad avere anche il 40 per cento delle carrozze ferme per riparazioni, e le carrozze ferme incidono terribilmente sui costi. C'è qualcosa che non va e che deve essere sistemata. Ecco perchè dovremo riportare tutte le riparazioni nelle nostre officine e anzi effettuare riparazioni anche per terzi.

Per quanto riguarda le tecnologie, siamo avanti per certi aspetti e siamo indietro per altri. Abbiamo realizzato esperienze molto

avanzate, come il treno ad assetto variabile, che venderemo anche ad altre reti, le locomotive policorrenti, il segnalamento e armamento, e forniamo già da alcuni anni pacchetti *software* alla Svezia. Ma siamo anche indietro: ad esempio, la Francia ha già il TGV, mentre noi ancora non abbiamo l'ETRV. Tuttavia il TGV, quando sarà pronto l'ETRV, sarà superato. I giapponesi hanno il treno a levitazione elettromagnetica telecomandato che noi non abbiamo, così pure i superconduttori ed altre novità. In Giappone, inoltre, i treni arrivano in orario e in Italia no. Comunque, sono tutti obiettivi che raggiungeremo anche noi; in realtà i giapponesi fanno scalpore anche perchè i loro treni raggiungono velocità pari a 200 chilometri orari, ma vorrei sottolineare che il nostro «Pendolino» ha punte di velocità di 240 chilometri orari.

Tornando a trattare la linea Orte-Falconara, devo dire che la mia intenzione era semplicemente quella di sottolineare l'esistenza di difficoltà in relazione alla costruzione delle infrastrutture e alla necessità di riadattare le vecchie gallerie alle nuove esigenze. Questo tratto potrebbe costituire l'unica eccezione, in fatto di tempi di attuazione, alla regola che prevede due anni per le infrastrutture e un anno per gli aspetti tecnologici. Si prevede che i lavori potranno essere ultimati entro tre o quattro anni.

MARIOTTI. Ringrazio innanzitutto il presidente Ligato per l'esauriente illustrazione dei compiti e delle attività dell'ente Ferrovie dello Stato. Vorrei però tornare sul tema delle trasversali e in particolare sulla Pontremolese. Si è accennato non dico ad una inutilità, ma ad una mancanza di urgenza per quanto riguarda la relativa galleria di valico. A me pare che ciò sia in contrasto con l'obiettivo dichiarato dalle Ferrovie dello Stato di aumentare la velocità di percorrenza al fine di diventare competitivi con gli altri modi di trasporto. Vorrei conoscere il pensiero del presidente Ligato al riguardo.

LIGATO. La Pontremolese è una linea idonea e funzionale che presenta, rispetto al traffico esistente, ancora margini di potenzialità che consentirebbero il transito di un numero di treni più elevato di quello attua-

8^a COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (25 febbraio 1988)

le. Ho già detto che in ordine a tale linea sussistono due motivi di preoccupazione: aggirare la dorsale che è troppo intasata, il che provoca disagi ai viaggiatori, e servire i sistemi portuali del Tirreno del Nord al fine di creare l'asse Tirreno-Brennero-Europa. L'insieme dei porti del Tirreno del Nord potrebbe, infatti, inserirsi in un contesto internazionale e quindi, affinché tali porti siano competitivi con quelli dell'Europa settentrionale, è necessario realizzare gli opportuni collegamenti ferroviari. Il problema è che in realtà i porti italiani non hanno quel grande volume di traffico che alcuni affermano esistere.

LIBERTINI. In effetti il traffico c'è, ma non per ferrovia.

LIGATO. Ad ogni modo, se anche ci trovassimo di fronte ad un elevato volume di traffico, potenzialmente esiste la possibilità di farlo transitare per la Pontremolese. Se poi qualcuno avesse delle perplessità circa il tonnellaggio, ribadisco che abbiamo sperimentato *in loco* che non esistono problemi, magari con la doppia o la tripla trazione, per portare il peso fino al valico. Inoltre abbiamo avviato la costruzione della sottostazione fissa.

Per quanto riguarda il traforo, se si conviene che esiste una adeguata potenzialità di traffico in proiezione futura, le Ferrovie dello Stato non hanno nulla in contrario alla sua realizzazione, tanto più che si tratta di un'opera prevista nel disegno di legge finanziaria ed anzi considerata prioritaria.

Il vero problema è dato dalla litigiosità a livello dei comuni che si trovano sui due versanti del valico. Quest'ultimo sarà, per quanto ci riguarda, esclusivamente ferroviario perchè non abbiamo alcun interesse a favorire questo o quel comune o a facilitare lo sviluppo delle aree fabbricabili della zona. Siamo interessati soltanto alla realizzazione di un valico che abbia una pendenza tale da consentire il massimo della trazione con una sola locomotiva.

GIUSTINELLI. A che punto siamo con il superamento delle cosiddette barriere architettoniche nelle stazioni e nei treni?

LIGATO. Ci sono delle decisioni del consiglio di amministrazione in proposito sia per quanto riguarda il materiale rotabile che per le stazioni, per le quali abbiamo recepito una norma di una precedente legge finanziaria. Sono state approvate le caratteristiche tecniche degli innalzatori dei pianali dei marciapiedi e di altre strutture. Abbiamo poi dei treni con carrozze per handicappati senza differenza di orari rispetto ai treni normali. Ci stiamo muovendo nei limiti in cui la condizione oggettiva lo consente.

PINNA. Aggiungo che entro aprile una commissione, chiamata «Comitato centrale per le stazioni», dovrà esaminare tra gli altri anche tale aspetto; inoltre in 25 stazioni c'è l'impegno a muoversi in questa direzione.

BISSO. Siccome vi sono degli argomenti che mi interessano molto, vorrei pregare il presidente Ligato di mandarmi le relative risposte per iscritto.

LIGATO. Comunque quello di Voltri è un porto non finito e stiamo costruendo una bretella che possa costituire una sorta di *by-pass* con Genova.

BISSO. Le domande erano molto importanti e vorrei avere il maggior numero di dati possibile. Esse, oltre alla questione di Voltri, concernevano il cosiddetto «treno navetta» e il problema dei posti *containers*.

PRESIDENTE. Le risposte a tali quesiti sollecitate dal senatore Bisso saranno messe a disposizione di tutti i colleghi, come integrazione dell'audizione odierna.

Ringrazio quanti sono intervenuti per le informazioni che ci hanno potuto fornire e dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale

e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO