

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE E SULLE SUE PROSPETTIVE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto Stenografico

5<sup>a</sup> SEDUTA

GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

## INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 67, 71, 72 e <i>passim</i>	CARRIERI . . . . .	Pag. 81
CROLLALANZA . . . . .	74, 84	CARUSO . . . . .	90
GROSSI . . . . .	72, 88, 89	CORTESE . . . . .	77, 91, 92 e <i>passim</i>
MADERCHI . . . . .	83, 89, 92	FILIPPINI . . . . .	74, 94
MINGOZZI . . . . .	85, 89, 93	MANGANONE . . . . .	76
PACINI . . . . .	89	PINO . . . . .	67, 72, 73 e <i>passim</i>
PISCITELLO . . . . .	71, 72, 73		
PREMOLI . . . . .	72, 88		
SANTALCO . . . . .	72		
SEMA . . . . .	87, 94		
ZACCARI . . . . .	86		

*Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'architetto Romano Carrieri, responsabile dell'ufficio programmazione, e l'architetto Vittorio Caruso, responsabile del settore viabilità e trasporti, per la Regione Emilia-Romagna; Gino Filippini, assessore all'assetto del territorio, per la Regione Toscana; Antonino Pino, assessore ai lavori pubblici, e il dottor Vincenzo Petralia, capo di gabinetto dell'assessorato ai lavori pubblici, per la Regione Sicilia; Eraldo Manganone, assessore ai lavori pubblici, e l'ingegner Cherubino Grosjacques, dirigente dell'assessorato ai lavori pubblici, per la Regione Valle d'Aosta; Marino Cortese, assessore per gli enti locali, e l'ingegner Antonio Borrelli, direttore del dipartimento lavori pubblici, per la Regione Veneto.*

*La seduta ha inizio alle ore 10,30.*

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive.

Ieri abbiamo ascoltato i rappresentanti delle regioni Abruzzo, Calabria e Marche.

Oggi ascolteremo i rappresentanti delle seguenti regioni: per l'Emilia-Romagna l'architetto Carrieri, responsabile dell'ufficio programmazione, e l'architetto Caruso, responsabile del settore viabilità e trasporti; per la Sicilia l'onorevole Antonino Pino, assessore ai lavori pubblici e il dottor Petralia, capo di gabinetto dell'assessorato ai lavori pubblici; per la Toscana l'assessore all'assetto del territorio, Filippini; per la Valle d'Aosta il geometra Eraldo Manganone, assessore ai lavori pubblici, con l'ingegnere Cherubino Grosjacques, dirigente l'assessorato ai lavori pubblici, e per il Veneto il dottor Cortese, assessore per gli enti locali, con l'ingegner Antonio Borrelli, direttore del dipartimento dei lavori pubblici.

Ringrazio tutti per la loro presenza, e do la parola all'onorevole Pino, rappresentante della Sicilia.

PINO. Onorevole Presidente, io ritengo opportuno, almeno in questa prima tornata, di essere piuttosto sintetico. Premesso che la rete autostradale in Sicilia è in una situazione di carenza drammatica, vorrei fornire taluni elementi specifici relativi ai vari tronchi.

#### *Autostrada Palermo-Catania*

La costruzione dell'autostrada Palermo-Catania, senza pedaggio, dell'estesa di Km. 194 è stata prevista attraverso la suddivisione in 49 lotti più due raccordi autostradali per Caltanissetta e per Villabate di Km. 10 complessivi.

L'autostrada, realizzata attraverso finanziamenti dello Stato e della Regione, è in esercizio nei tratti Palermo-Libertinia e Gerbini-Catania oltre ai citati raccordi per Caltanissetta e Villabate per complessivi Km. 147+448.

Sono in corso i lavori nel tratto Libertinia-Gerbini (lotti dal 41° al 46°) per Km. 25+868 e la loro ultimazione è prevista nel corrente 1975 a dieci anni dall'avvio dei primi lavori.

I lavori sono stati finanziati totalmente ma a seguito dell'entrata in vigore della legge 21 dicembre 1974, n. 700, che prevede la corresponsione di acconti sulla revisione dei prezzi prelevando la somma occorrente da quella destinata alla esecuzione dei lavori è necessario un ulteriore finanziamento di lire 26.335.615.000 dovuto esclusivamente alla revisione dei prezzi.

È evidente che la completa funzionalità dell'autostrada sarebbe compromessa dalla mancata concessione del finanziamento integrativo proprio per la particolare procedura prevista dalla citata legge n. 700.

#### *Autostrada Punta Raisi-Mazara del Vallo.*

L'autostrada, senza pedaggio, dell'estesa di Km. 101 è per tutto il tracciato a doppia carreggiata con larghezza di spartitraffico variabile da m. 4,00 a m. 12,00.

La realizzazione di questa autostrada è prevista nel progetto di assetto territoriale redatto dall'Assessorato allo sviluppo eco-

nomico della Regione siciliana e dall'Ispettorato generale per i terremotati del Ministero dei lavori pubblici.

Per la sua costruzione è stata suddivisa in 26 lotti, più i due raccordi autostradali per Castellammare del Golfo e per lo scorrimento veloce Alcamo-Trapani.

L'autostrada è in esercizio nel tratto Mazara del Vallo-Gallitello per una estesa di Km. 54 + 039. I lavori sono in corso nel tratto Gallitello-Punta Raisi (lotti dal 13° al 26°) per Km. 54 + 061. È stato inoltre approvato ed è in attesa di appalto, il progetto dello svincolo di Calatafimi di lire 1.584 miliardi.

Sono pronti per l'approvazione i raccordi autostradali:

per il porto di Mazara del Vallo, lire 6 miliardi;

per la stazione di Alcamo, lire 5 miliardi.

Al finanziamento dell'autostrada provvede la legge 18 marzo 1968, n. 241, il cui articolo 59-ter stanziava la somma di lire 30 miliardi per la realizzazione di un programma di opere stradali, compresa l'autostrada, per la ripresa economica delle zone colpite dal terremoto del gennaio 1968.

In aggiunta al predetto finanziamento dello Stato, di lire 30 miliardi, la Regione siciliana ha stanziato altri 30 miliardi di lire. Dei 60 miliardi disponibili, ne sono stati destinati 50 per l'autostrada ed i restanti 10 miliardi sono stati riservati alla strada a scorrimento veloce Alcamo-Trapani.

In seguito lo Stato, tramite il bilancio dell'ANAS, ha provveduto alla copertura del restante finanziamento di lire 70 miliardi.

A seguito dell'entrata in vigore della legge 21 dicembre 1974, n. 700, e delle necessità appalesatesi durante lo svolgimento dei lavori l'opera non potrà essere completata se non si provvederà ad un ulteriore finanziamento di lire 30,3 miliardi così suddivise:

lire 6,0 miliardi per lavori di completamento e protezione;

lire 11,7 miliardi per revisione prezzi ed oneri IVA;

lire 12,6 miliardi per lavori da appaltare (raccordi succitati).

#### *Autostrada Messina-Palermo.*

La realizzazione dell'autostrada a pedaggio Messina-Palermo è stata affidata al Consorzio omonimo che ha iniziato la propria attività nel 1967 con l'ottenimento da parte dell'ANAS della concessione della tratta Messina-Patti della lunghezza di Km. 61 con una spesa di lire 54.700 milioni.

Con successiva convenzione dell'11 marzo 1970, il Consorzio otteneva una nuova concessione per la realizzazione del tratto autostradale compreso fra Patti e Buonfornello, della lunghezza di 118 Km. per un costo presunto di 113.800 milioni.

Con altra convenzione dell'11 marzo 1970, il Consorzio completava la concessione del percorso Messina-Buonfornello, con il tratto terminale Messina Nord-Messina Sud che rappresenta il collegamento diretto con la autostrada Messina-Catania; per tale tratto, della lunghezza di Km. 10, era prevista una spesa di 16 miliardi di lire.

Complessivamente, quindi, al marzo 1970 il Consorzio risultava titolare di tre distinte concessioni da parte dell'ANAS per la realizzazione di 180 Km di autostrada per il costo presunto (sulla base delle stime fatte nel 1967 per la Messina-Patti e delle stime fatte nel 1970 per la Patti-Buonfornello e per il collegamento Messina Nord-Messina Sud) di lire 193 miliardi.

Le tre distinte concessioni erano state assentite dall'ANAS, in conformità alle disposizioni della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Nel corso della esecuzione dei lavori, le previsioni dei costi, poste a base dei singoli piani finanziari a corredo di ciascun progetto, venivano rapidamente superate.

Tale realtà, comune a tutte le iniziative autostradali e non certamente dipendente dalla volontà delle singole Società concessionarie, non sfuggiva al legislatore che, preoccupato di assicurare alle iniziative autostradali adeguata copertura finanziaria (e, conseguentemente, adeguata garanzia statale alle operazioni di finanziamento) con la legge

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

5° RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

28 aprile 1971, n. 287, consentiva alle Società concessionarie:

a) di richiedere la unificazione di tutte le convenzioni;

b) di elaborare un nuovo piano finanziario che tenesse conto dei consuntivi di spesa e delle previsioni aggiornate sui costi e per i lavori in corso e per quelli ancora da appaltare.

Il Consorzio si adeguava a tali disposizioni ed otteneva, quindi, una nuova concessione unitaria per la Messina Sud-Buonfornello, assentita, questa volta con decreto interministeriale dell'8 febbraio 1974.

Il piano finanziario che era alla base della nuova convenzione, determinava, presuntivamente, il costo della intera autostrada in lire 447 miliardi.

Gli eccezionali, imprevedibili aumenti riscontrati nel settore dei materiali e della mano d'opera, hanno messo in moto il meccanismo della revisione prezzi che, nella sua automatica determinazione, ha raggiunto indici impensabili.

Sarà significativo ricordare che la revisione prezzi ha raggiunto, per alcuni lotti, verso la fine del 1974, la misura del 110 per cento, il che significa un aumento medio per tutti i lotti di circa il 60 per cento.

Tutto ciò anche in conseguenza della eccezionale lievitazione del tasso degli interessi sulle anticipazioni a breve e sulle stesse operazioni a lungo termine che il Consorzio è riuscito a concludere nel corso del 1974.

Il Consorzio, che è un Ente di diritto pubblico e, alla stregua di tutte le altre società concessionarie, fa ricorso al credito per il finanziamento dei lavori, si trova in questo momento in difficoltà per due ordini di motivi.

Il primo, che potremmo dire immediato, nasce dallo stato di grave illiquidità in cui versa la maggior parte degli istituti di credito. Tale stato di disagio è stato ancora più aggravato dalla inadempienza di qualche istituto finanziatore che non ha tenuto fede agli impegni contrattualmente assunti, privando il Consorzio della disponibilità di somme su cui si faceva legittimo affidamento a scadenze precise.

Il secondo dei motivi di difficoltà è rappresentato dalla impossibilità di reperire nuovi finanziamenti per procedere a nuovi appalti per i lotti che ancora mancano per completare l'autostrada.

Ciò anche per il motivo che, i finanziamenti reperiti, malgrado difficoltà di ogni sorta, nel secondo semestre del 1974, sono stati utilizzati per far fronte al pagamento degli stati di avanzamento nei confronti delle imprese nonché della revisione prezzi per la quale ultima, come è noto, la recente legge 21 dicembre 1974, n. 700, non lascia alcuna discrezionalità all'ente appaltante.

D'altra parte, se il Consorzio non avesse onorato gli impegni assunti nei confronti delle imprese, queste ultime avrebbero sospeso la loro attività come, d'altra parte, è accaduto presso altre società concessionarie.

Tale deprecabile evento, oltre a conseguenze di carattere sociale per le implicazioni che avrebbe comportato su migliaia di edili oggi ancora impegnati sui lavori della Messina-Palermo, avrebbero esposto il Consorzio a più gravi ripercussioni di natura economica per il risarcimento che le imprese avrebbero richiesto a causa della sospensione della loro attività, conseguenza diretta ed esclusiva della inadempienza del Consorzio.

La situazione, evidentemente, continua a presentare carattere di estrema gravità malgrado l'impegno che il Consorzio dispiega assiduamente per acquisire nuovi finanziamenti.

Pertanto, prendendo a base dell'investimento complessivo la somma di lire 447 miliardi, riferito a prezzi del 1973 — importo che risulta dal piano finanziario approvato con decreto interministeriale, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS — e applicando la maggiorazione del 50 per cento per revisione prezzi, si perviene ad un importo di lire 660 miliardi con una maggiore spesa di lire 213 miliardi.

#### *Autostrada Palermo-Punta Raisi.*

L'autostrada senza pedaggio, dell'estesa di Km. 19 è per tutto il tracciato, a doppia carreggiata e collega il capoluogo con l'aeroporto di Punta Raisi.

È stata realizzata con finanziamenti della Regione e della Cassa per il Mezzogiorno, aperta al traffico dal 1963 è in atto gestita dall'ANAS che provvede alla manutenzione ordinaria e straordinaria con fondi del proprio bilancio.

#### *Autostrada Messina-Catania.*

La realizzazione dell'autostrada a pedaggio Messina-Catania è stata affidata al Consorzio omonimo.

Il tracciato tutto a doppia carreggiata della lunghezza complessiva di Km. 89,8 è stato realizzato ed è aperto al traffico nel tratto di Km. 80 Messina-San Gregorio per il quale sono in corso di esecuzione i lavori relativi alle opere accessorie.

Gli appalti per la costruzione del collegamento con la città di Catania saranno indetti a brevissima scadenza.

La stima allegata al progetto di massima della nuova convenzione, approvata con decreto ministeriale 1430 dell'11 ottobre 1973, ha previsto per l'autostrada ed il relativo collegamento un costo di lire 126.028.000.000 per il quale è stato calcolato un incremento di spesa di circa lire 31.178 milioni con un ulteriore fabbisogno finanziario di lire 28.000 milioni.

Le misure restrittive del credito hanno creato per il Consorzio una situazione estremamente difficile per reperire non solo i finanziamenti necessari per completare le opere in corso e per coprire la maggiore spesa conseguente alla lievitazione dei prezzi, ma anche per assicurare il pagamento delle rate dei mutui in precedenza contratti.

La drastica riduzione del traffico autostradale ha evidentemente contribuito a creare notevoli difficoltà al Consorzio che dovrà rivedere l'intero piano finanziario.

#### *Autostrada Siracusa-Gela.*

La realizzazione dell'autostrada a pedaggio Siracusa-Gela è stata affidata al Consorzio omonimo. L'arteria consentirà il rapido ed agevole collegamento di importanti aree

produttive industriali, agricole e turistiche della fascia Sud orientale dell'Isola ed in particolare il raccordo con i nuclei industriali di Siracusa e Ragusa-Gela destinatari di notevoli investimenti in attuazione del piano chimico nazionale.

La lunghezza dell'autostrada è prevista in Km. 115 + 0,87 e per la relativa realizzazione è stata stipulata apposita convenzione con l'ANAS, approvata con decreto ministeriale dal 30 settembre 1970.

La Regione siciliana è intervenuta con un contributo di 10 miliardi integrativo di quello concesso dallo Stato su una previsione di spesa a base di appalto di lire 38.261.600.000.

Il Consiglio di amministrazione dell'ANAS nell'adunanza del 24 settembre 1974 ha approvato il nuovo piano finanziario dell'ammontare di lire 139.804.000.000.

Sono in atto in corso i lavori per la realizzazione di un primo tratto da Siracusa a Casibile di Km. 10 + 667 per un importo di lire 5.859.311.348.

Per la costruzione del tratto Cassibile-Rosolini di Km. 32 + 394 per l'importo di lire 42.599.860.528 suddiviso in 4 lotti sono stati approvati dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS i progetti esecutivi e se ne prevede l'appalto entro breve termine.

La disponibilità finanziaria del Consorzio è di complessive lire 33.808.900.000. Occorre il reperimento del restante fabbisogno per coprire, in questa prima fase, la maggiore spesa risultante dal piano finanziario relativo ai lotti di prossimo appalto per lire 14 miliardi 650.271.876.

#### *Autostrada Catania-Siracusa.*

La realizzazione dell'autostrada Catania-Siracusa era stata assentita dall'ANAS, attraverso la stipula di apposita convenzione, al Consorzio per l'Autostrada Messina-Catania ma il relativo decreto ministeriale di approvazione non venne registrato alla Corte dei conti in ossequio al disposto di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287, che ha bloccato il rilascio di nuove concessioni autostradali fino all'emanazione della legge che approva il programma economico nazionale.

La realizzazione di tale tronco autostradale è tuttavia di vitale importanza attesi i notevoli volumi di traffico che in atto si riversano sulla strada statale n. 114 per la esistenza lungo il tracciato di numerosi insediamenti industriali.

Dopo la esposizione sintetica della situazione delle autostrade in Sicilia si ritiene indispensabile evidenziare la necessità che le predette autostrade, per la maggior parte incomplete per il verificarsi di notevoli aumenti dei costi, siano quanto prima ultimate e rese funzionali, sia per non vanificare le giustificate notevoli aspettative della popolazione dell'Isola, che da sempre ha sofferto per la carenza di collegamenti viari rapidi ed organici, sia per non disperdere un considerevole patrimonio di opere che, incomplete, non assolverebbero ad alcuna funzione nè considererebbero il recupero dei costi sostenuti.

Il superamento dell'attuale crisi nel settore automobilistico attraverso una più ordinata crescita della motorizzazione è nella realtà delle cose e la Sicilia, fra l'altro, può e deve fare affidamento nel miglioramento della propria rete viaria quale premessa indispensabile per realizzare, da un lato, la propria vocazione turistica e, dall'altro, rendere più economici e quindi competitivi i previsti insediamenti industriali.

La necessità di completare la rete autostradale con urgenza risulta altresì dalla circostanza che la predetta rete viaria assolve ad una importante funzione sostitutiva nei confronti della rete ferroviaria notoriamente inadeguata alle necessità dell'Isola anche tenuto conto degli interventi previsti sui fondi di cui alla legge 14 agosto 1974, n. 377.

Basta al riguardo considerare i tempi di percorrenza previsti per i collegamenti fra i vari capoluoghi assolutamente sproporzionati rispetto alle relative distanze.

La costruzione delle autostrade senza pedaggio (Palermo-Catania e Palermo-Punta Raisi-Mazara del Vallo) è stata realizzata con interventi finanziari a totale carico dello Stato e col contributo in capitale della Regione siciliana.

Occorre quindi che i completamenti siano realizzati con interventi finanziari a totale carico dello Stato.

Le autostrade a pedaggio (Messina-Catania, Messina-Palermo (tratto Buonfornello-Messina) e Siracusa-Gela) sono state realizzate o sono in corso di realizzazione con ricorso al mercato finanziario attraverso mutui assistiti da un modestissimo contributo dello Stato il quale però garantisce il rimborso dei predetti mutui sia per il capitale che per gli interessi.

Occorre quindi l'impegno dello Stato per fare fronte alla maggiore spesa segnalata per le autostrade senza pedaggio, la concessione di un contributo di maggiore entità di quello attuale e l'assunzione della prevista garanzia da parte del Ministero del tesoro per le autostrade a pedaggio.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'assessore ai lavori pubblici della Regione Sicilia per la sua particolareggiata relazione. Informo la Commissione che in considerazione del fatto che l'assessore Pino ha fatto presente di avere impegni urgenti, derogando dalla prassi finora seguita, secondo la quale venivano prima svolte tutte le relazioni cui seguivano le domande dei senatori per giungere poi alla replica degli interessati, questa volta, chiedendo scusa agli altri ospiti presenti, rivolgeremo immediatamente le domande all'assessore Pino, il quale replicherà subito.

**PISCITELLO.** L'onorevole assessore ha definito drammatica la situazione della viabilità in Sicilia. Comunque dalle cifre che egli stesso ci ha fornito, risulta che per le autostrade nell'isola sono state finora impegnate somme considerevoli, costituite da contributi statali, da somme reperite sul mercato finanziario o da integrazioni regionali.

Ora queste somme sono state tutte impegnate nella costruzione di alcune centinaia di chilometri di autostrade. Ma ritiene lei, assessore, sostenibile la situazione delle strade statali, della viabilità ordinaria, soprattutto nell'interno, ma non soltanto nell'interno della Sicilia? Io vorrei chiedere — forse non ci sono elementi per dare una risposta subito —, quali siano stati, in sostanza, i benefici che ha tratto l'economia siciliana, soprattutto l'agricoltura, dalla costruzione di queste autostrade. Mi ri-

ferisco in particolare alla Catania-Palermo. C'è stato forse un rifiorire di iniziative, in direzione ad esempio della difesa del suolo, del rimboschimento, della irrigazione, di iniziative industriali incentivate dalla costruzione di questa arteria che ha impegnato centinaia di miliardi? Oppure resta la situazione di decadimento con pericoli di ulteriore aggravamento? Noi ci rendiamo conto che la politica delle autostrade non è stata decisa dalla Regione siciliana, nè da altre regioni, ma imposta da scelte fondamentalmente sbagliate a livello nazionale. Ma, in sostanza, nella valutazione del governo regionale, è giusta la priorità che il governo centrale ha inteso dare alla costruzione delle autostrade, rispetto ad altre esigenze che noi invece definiremmo prioritarie, come per esempio la difesa del suolo, la bonifica dell'agricoltura, le opere igieniche, l'edilizia popolare, serie iniziative industriali collegate all'agricoltura e ad alta occupazione? Lo sviluppo dell'economia siciliana non sarebbe stato forse più organicamente assicurato dal potenziamento della viabilità ordinaria e delle linee ferroviarie che versano in Sicilia in uno stato drammatico?

**GROSSI.** È possibile avere le cifre del fabbisogno finanziario per il completamento delle autostrade siciliane?

**PRESIDENTE.** L'onorevole assessore ci lascerà i documenti.

**SANTALCO.** Desidero chiedere all'onorevole assessore Pino qual è l'incidenza del contributo dello Stato per quanto attiene alla realizzazione delle autostrade. Perché ho l'impressione che lo Stato in Sicilia sia intervenuto con mezzi del tutto modesti sia nel settore autostradale che in quello ferroviario.

**PREMOLI.** Vorrei fare una sola domanda. non ritiene l'assessore che il governo regionale dovrebbe rivedere il proprio programma per quanto riguarda le autostrade da farsi? Alludo, per esempio, all'autostrada Catania-Siracusa. Quel tratto è oggi

servito da una superstrada che credo risolva molto bene il problema del traffico senza bisogno di costruire l'autostrada.

**PISCITELLO.** Se fosse raddoppiato il binario ferroviario, forse sì.

**PREMOLI.** Davanti ad una riconsiderazione del problema generale dell'autostrada, ho l'impressione che il Governo regionale dovrebbe rivedere, con maggiore realismo, un ordine di priorità che mi pare oggi superato.

**PINO.** Io intanto devo chiedere scusa all'onorevole Piscitello perchè non ho fatto a tempo a prendere appunti, mentre sono riuscito a farlo per quanto richiesto dagli onorevoli Santalco e Premoli. Tuttavia credo di poter essere esauriente nella risposta. Io credo che ci sia un errore di impostazione nel momento in cui si chiede se la Regione Sicilia ritenga prioritaria la rete autostradale rispetto ad altri servizi di natura igienica, di difesa del suolo, di viabilità ordinaria, eccetera. Per quanto riguarda il rapporto fra la rete autostradale ed altri servizi, io ritengo che il problema delle priorità non si ponga, dal momento che la Sicilia è carente di rete stradale ed ha cominciato a usufruire, non dico di autostrade, ma dell'inizio di lavori di autostrade, solo dal 1965, quando l'intera penisola era già servita in questo settore. Si tratta dunque di una scelta obbligata. Ma io non parlerei nemmeno di scelta, perchè non abbiamo una possibilità di fare delle scelte. In rapporto, invece, all'opportunità da lei prospettata di potenziare la rete viaria ordinaria anzichè quella autostradale, dirò che la risposta potrebbe essere data sulla base anche dei costi. Perchè lei mi insegna che la rete viaria ordinaria in Sicilia non brilla per eccessiva efficienza. Molte strade sono praticamente delle trazzere trasformate in rotabili. Lei pensi che non appena si è aperta l'autostrada Catania-Palermo — e mi pare sia stato l'anno scorso o due anni fa — l'Alitalia ha ridotto il numero dei voli. Prima da Catania, per arrivare a Palermo, se si andava in macchina, si impiegava la bellezza di 5 ore. E se si prende in considera-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

5° RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

zione la distanza fra Catania e Palermo, 5 ore sono qualcosa di spaventoso. Perchè da Catania a Palermo non si è serviti di una rete stradale ordinaria che consente la possibilità di accesso alla capitale dell'isola in tempo ragionevole. Quindi io risponderei che in effetti l'esigenza di questa autostrada, per fermarci per ora alla Catania-Palermo, o la sua utilità, ancora non si può evincere, perchè fra l'altro non è ancora completa. Non posso perciò dare una risposta definitiva alla sua domanda circa gli eventuali risultati positivi per quanto riguarda la bonifica, l'agricoltura, la difesa del suolo. Dei risultati positivi per la possibilità maggiore di accesso al centro dell'Isola vi sono stati.

**PISCITELLO.** Il senso della domanda è stato colto. Ma a me premeva sottolineare questo fatto. In sostanza, la considerazione che nel Mezzogiorno e in Sicilia si sia arrivati per ultimi, è una considerazione ormai acquisita. Rimane però il problema di un diverso ordine di priorità nella destinazione dei finanziamenti statali sui quali la Regione avrebbe potuto pronunciarsi.

**PINO.** Lei mi induce ad un processo alle intenzioni, senza tener conto che io faccio parte del governo della Regione siciliana. Se vuole posso darle un giudizio mio personale, ma non so che valore possa avere. Personalmente ritengo che se il governo regionale fosse stato in grado di operare una scelta prioritaria, probabilmente avrebbe dovuto sollecitare il potenziamento della rete viaria ordinaria, integrandola con qualche autostrada, vedi per esempio la Messina-Palermo, cui faceva cenno il senatore Premoli, vedi la stessa Catania-Palermo che agevola l'accesso al capoluogo regionale.

Qui abbiamo l'onorevole Santalco, che è stato membro del governo della Regione siciliana. Penso che sia d'accordo con me nel dire che la Regione non sia stata mai in grado di poter fare delle scelte precise. Se oggi noi dovessimo scegliere — e questo è un concetto mio, non oso parlare a nome del governo siciliano — fra un'autostrada e i servizi sanitari, non ci sarebbe problema. Però vorrei aggiungere a quello che ho detto — implicitamente

rispondo anche alla richiesta del senatore Santalco — che non penso sia opportuno ribadire ancora quanto lo Stato sia intervenuto miserevolmente nei confronti della Regione siciliana. A proposito della rete ferroviaria vorrei poi dire che in molte regioni della nostra penisola abbiano una rete ferroviaria che soddisfa le esigenze socio-economiche: ciò non può dirsi per la Sicilia: Tanto per fare un esempio, vorrei ricordare che per raggiungere Palermo in treno partendo da Messina, col direttissimo sono necessarie quattro ore e mezza, mentre con il « Peloritano », usufruendo dei doppi binari, bastano due ore e tre quarti; potete perciò immaginare i risultati che si otterrebbero qualora si procedesse all'installazione di altre rotaie. Esiste dunque una connessione tra la carenza della rete viaria normale e quella della rete ferroviaria, per cui non so come si possa affermare che in Sicilia le autostrade che sono ancora da completare costituiscano uno spreco.

Per quanto riguarda l'opportunità che la Regione siciliana riveda il suo programma autostradale e proceda a delle selezioni, vorrei precisare che l'autostrada Catania-Siracusa poichè comporta un incremento dello sviluppo economico di quella zona, è molto più importante di quella tra Messina e Palermo e della stessa Messina-Catania. Mi pare di avere anche accennato che l'autostrada Siracusa-Gela è fondamentale per lo sviluppo economico della zona e soprattutto per l'agricoltura; nel ragusano infatti abbiamo coltivazioni in serra. Se vogliamo collegare in modo efficiente Catania con Siracusa dobbiamo assolutamente costruire l'autostrada; in caso contrario la stessa Siracusa-Gela rimarrà un troncone incompleto.

Il senatore Grossi aveva chiesto dati riguardanti il fabbisogno finanziario per il completamento delle autostrade di cui ho parlato. Per quanto riguarda le autostrade senza pedaggio, per il completamento della Palermo-Catania sono necessari 26 miliardi e 335 milioni; c'è poi l'autostrada Punta Raisi-Mazara del Vallo che richiede ancora una spesa di 30 miliardi e 300 milioni; vi è quindi un totale di 56 miliardi e 635 milioni. Abbiamo poi le auto-

8ª COMMISSIONE

5º RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

strade con pedaggio: per la Messina-Palermo sono necessari 216 miliardi, per la Messina-Catania 28 miliardi, per la Siracusa-Gela si prevede una spesa di 106 miliardi. Sino ad oggi si sono avuti soltanto dei tentativi per realizzare l'autostrada Catania-Siracusa, ragione per cui non possiamo stabilire una cifra precisa per la sua costruzione.

**CROLLALANZA.** Vorrei sapere qual è il totale.

**PINO.** Si ha una spesa di 340 miliardi per le autostrade con pedaggio e di 56 miliardi e 635 milioni per le autostrade senza pedaggio.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola all'assessore Filippini della regione Toscana.

**FILIPPINI.** Onorevole Presidente onorevoli senatori, innanzitutto desidero ringraziare questo ramo del Parlamento per aver assunto l'iniziativa dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale.

Vorrei premettere talune considerazioni riguardanti una visione organica del sistema dei trasporti in rapporto a quelli che sono i più generali problemi economici della nostra Regione.

Occorre prima di tutto considerare che non si può parlare di politica delle autostrade se non in connessione con gli altri mezzi di trasporto esistenti sul territorio. Quindi, mi voglio augurare che si possa finalmente predisporre una pianificazione territoriale a livello nazionale che si colleghi alla programmazione del territorio da parte delle Regioni, poichè esistono interconnessioni regionali per i tracciati autostradali, per gli ammodernamenti di vecchie strade ed anche per i collegamenti ferroviari. È necessario perciò consultarsi con le Regioni per cercare di adottare le soluzioni più idonee.

La politica autostradale, che ha già subito critiche da parte del Parlamento, ritengo debba oggi essere considerata alla luce della crisi energetica. Probabilmente non dico niente di nuovo se richiamo alla memoria degli illustri senatori le tre tabelline che so-

no state pubblicate dalla rivista « Mondo economico » nel n. 2 dell'anno in corso; basta analizzarle per dedurre quali sono le disponibilità di petrolio dei Paesi dell'OPEC e di quelli non appartenenti all'OPEC. Ritengo poi sia difficile valutare il trasporto merci basandoci sul costo in lire, perciò personalmente comincio già a fare un altro calcolo; cioè, per trasportare una tonnellata di merce, usando un motore a benzina, occorrono per ogni chilometro 500 chilocalorie, e queste variano di prezzo a seconda che la benzina costi 300 o 1.000 lire al litro. Con il motore *diesel* il trasporto di una tonnellata di merce costa 400 chilocalorie al chilometro; per il trasporto su ferrovia sono necessarie da 30 a 60 chilocalorie per ogni chilometro. È evidente che un'economia come quella italiana, ammesso che ci si muova nella direzione giusta e non si commettano errori, avrà bisogno di almeno 5-10 anni per essere riassetata. Non si dovrà sprecare niente perchè abbiamo il problema della carenza del petrolio ed è imminente quello dell'acqua. È necessario perciò realizzare delle economie nell'uso delle nostre risorse per cui il problema delle viabilità deve essere inquadrato in questa situazione.

Partendo da queste considerazioni, la regione Toscana sta cercando di determinare una linea di azione che possa risolvere questi problemi. Ho già sostenuto la necessità che le Regioni e lo Stato lavorino in modo coordinato per giungere a creare un sistema di comunicazioni in grado di eliminare gli squilibri che perdurano. Con l'emigrazione poi dal Sud al Nord dell'Italia, nel triangolo industriale Genova-Torino-Milano, sorgono problemi non solo per le comunicazioni, ma anche per le abitazioni necessarie a coloro che si recano nel settentrione per lavorare.

Mi direte a questo punto che sto facendo un discorso di carattere nazionale; in effetti lo faccio per fare capire la ragione delle limitate richieste avanzate dalla Toscana. D'altra parte, me lo consenta onorevole Presidente, richiedere che i programmi nazionali siano elaborati insieme a quelli regionali è anche una corretta interpretazione dell'articolo 8 del decreto del 15 gennaio 1972, n. 8. Si postula perciò l'esigenza della riorganizza-

zione dei Ministeri, senza la quale naufraga la possibilità di rinnovamento dello Stato, basato sul decentramento regionale.

Infine è inammissibile che noi si abbia ancora un istituto chiamato ANAS che funziona con una legge che relega in posizioni marginali la presenza delle regioni. È risibile la partecipazione delle regioni alle riunioni del consiglio di amministrazione dell'ANAS! È una cosa inammissibile ed è veramente da chiedersi come e perchè il legislatore non abbia ancora provveduto in merito, visto che la nuova legge adottata poco prima della istituzione delle regioni è peggiorativa rispetto a quanto esisteva in precedenza.

Questi sono dei problemi che se non si affrontano, se non si collegano in questo quadro generale, veramente vanificano le riunioni di questo genere, sia detto senza offesa al collega che ha parlato prima.

Mi rifiuto di venire qui a fare un elenco di costi e di necessità che, d'altra parte, probabilmente risalgono ad una programmazione non dico predisposta *in illo tempore*, ma sicuramente di qualche decennio fa, e che non corrisponde alla realtà dinanzi alla quale ci dobbiamo collocare.

Debbo dire che la regione Toscana ha un suo programma col quale si colloca dinanzi al problema delle infrastrutture. Preme a me soltanto esprimere un giudizio di sintesi; preferisco che mi vengano poste delle domande.

Per quanto riguarda la Toscana le infrastrutture stradali ordinarie e ferroviarie denunciano una degradazione che è conseguenza di una politica che a livello nazionale non ha saputo affrontare e risolvere i problemi. Lo stesso problema della direttissima di Firenze si lascia lì a marcire in un modo che non riusciamo a capire a chi giovi. Mi sono incontrato qualche decina di giorni fa assieme al presidente Lagorio con il ministro Martinelli abbiamo trovato una soluzione positiva. Mi auguro che gli incomprensibili ritardi ad assumere decisioni, che si sono protratti in un tempo che ormai si misura in lustri — e i lustri pesano —, vengano superati.

Ma veniamo al problema. Che cosa propone che venga fatto la regione Toscana? Prima di tutto bisogna completare soltanto le auto-

strade che sono state avviate, e che già hanno avuto degli investimenti, o quelle già previste e finanziate. Riteniamo che una politica di nuove autostrade debba essere attentamente riconsiderata agli effetti di quella che è non soltanto la situazione economica del Paese, le cui difficoltà non dobbiamo nascondere, ma anche quella che è una ipotesi di nuova organizzazione della mobilità degli uomini e delle cose. Per intendersi, il giorno in cui saremo in grado di fare funzionare i treni a velocità valida, e quando si consideri che sulle strade vige il limite di velocità, perchè si deve risparmiare sulle importazioni di petrolio, mi domando se non sia molto più vantaggioso un treno che riesce a viaggiare a 200 chilometri l'ora nei confronti di un'automobile che viaggia a 130, con i prezzi del petrolio che non si sa quali saranno.

Per quanto riguarda le autostrade, ripeto, secondo me bisogna limitarsi al completamento delle opere iniziate, e in questo quadro la regione Toscana è limitatamente interessata al completamento della E 7 e al completamento della Bettolle-Perugia-Ancona. La regione Toscana è interessata anche al completamento della Siena-Arezzo-Fano, ma ha anche una necessità di assoluta priorità, che è quella del completamento della Firenze-Porto di Livorno. Il porto di Livorno finalmente è stato definito per quello che esso è, un porto di dimensione europea. Gli stanziamenti per la darsena toscana esprimono finalmente la presa di coscienza di quella che è la felice collocazione geografica di questo porto, anche nella previsione della riapertura del Canale di Suez.

Però sarebbe assurdo che noi avessimo questo porto di grande rilievo economico e non avessimo poi i collegamenti necessari, vuoi di carattere viario che di carattere ferroviario. È anche assurdo che si proceda con lentezza esasperante a fare pezzetti di questa superstrada, completati, asfaltati, ma sui quali non è ancora passata una sola ruota gommata e che già stanno deteriorandosi.

Noi chiediamo che venga erogato un finanziamento urgente non solo per soddisfare un'esigenza di collegamento che ha una particolare importanza dal punto di vista dello sviluppo e del consolidamento dell'econo-

mia toscana, ma per porre fine allo sconcio che per fare una strada di 60 chilometri la si faccia con i criteri veramente incomprensibili usati dall'ANAS, con finanziamenti di centinaia di metri, di pezzetti staccati, facendo perdere di credibilità a quest'azienda.

Quindi sono qui a chiedere come priorità assoluta della regione Toscana il completamento della Firenze-Pisa-porto di Livorno, la cui urgenza è condivisa da tutte le forze politiche.

Infine, l'altro elemento, quello che noi riteniamo indispensabile, è la rivalutazione della viabilità esistente: la cosiddetta viabilità minore che è quella sulla quale scorre veramente l'attività produttiva e commerciale. Perché, quando parliamo di grandi infrastrutture tipo la E 7 il discorso da fare è anche questo: vorrei che avessimo la modestia di considerare che queste sono probabilmente le ultime grandi opere che l'uomo si accinge a compiere. Non possiamo continuare ad affettare territori, a cementificarli e coprirli di bitume senza soluzione di continuità. C'è un rapporto da determinare tra il servizio che fa una strada e il numero degli utenti.

Dico subito che la viabilità cosiddetta minore è rimasta quella di sempre, o vecchie vie consolari o vie granducali. La Porrettana, la 64, nei momenti in cui cade un po' più di neve, è ancora la strada che, nonostante i suoi limiti, regge di più rispetto all'Autosole. Vogliamo rendere questa strada, che serve dei vasti bacini di attività economiche, veramente tale da corrispondere a quelle che sono le esigenze moderne?

È questo tipo di intervento che noi chiediamo al Governo, è questo tipo di intervento che chiediamo alla direzione dell'ANAS, che non sa mai che cosa vuole, che non sa mai rispondere a nessun quesito che le regioni pongono, che è una sorta di ganciale di gomma la cui unica funzione sembra quella di ammortizzare, di vanificare ogni tentativo di avvalersi di strutture che, se non devono servire, tanto vale eliminare.

Cosa significherà il completamento della E 7? Intanto può rappresentare una integrazione delle funzioni già svolte dall'Autostrada del sole, al punto di rendere inutile il suo raddoppio.

Non voglio approfittare ulteriormente della vostra attenzione. Mi sono limitato ad una sola richiesta, che giudico importante, urgente e indispensabile. Per il resto mi sono affidato alla ricerca di un modo nuovo di affrontare questi problemi, tentando anche di fugare il mito secondo cui le autostrade sono sempre e comunque fonti di benessere. In molti casi esse hanno rappresentato una via più agevole e veloce per l'esodo. Ricordo che durante un viaggio in Sicilia ebbi il piacere di assaggiare un formaggio locale, chiamato « primosale », veramente squisito. Qualche anno dopo non ho più trovato il formaggio « primosale » e al suo posto ho trovato formaggi di note marche industriali, fabbricati a Milano, Firenze e Roma. Questa non vuole essere una battuta, ma la dimostrazione di come la facilità delle comunicazioni determinata dalle autostrade può incidere anche negativamente sulle economie locali, poichè queste vengono aggredite e sopraffatte da altre economie molto più potenti ed agguerrite.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il rappresentante della Regione Toscana per la sua chiara esposizione. Do ora la parola al rappresentante della Valle d'Aosta, assessore ai lavori pubblici Eraldo Manganone.

**M A N G A N O N E .** Desidero essere breve e per questo entro subito in argomento. Abbiamo una autostrada incompleta che termina alle porte di Aosta; il Consiglio regionale ha approvato la costruzione del raccordo tra Aosta-Est e Aosta-Ovest. Attendiamo dall'ANAS una risposta in merito.

Riguardo alla situazione finanziaria della Società Autostrada Valle d'Aosta (SAV) devo dire che non dispone attualmente di fondi, così come tutte le altre concessionarie. Si corre il rischio di non poter affrontare le spese indispensabili per la gestione dell'autostrada. La situazione in Valle d'Aosta è alquanto critica e speriamo che ci venga assegnato un finanziamento per poter almeno dare inizio ai lavori del terzo tronco dell'autostrada Quincinetto-Aosta che congiungerà appunto Aosta-Est e Aosta-Ovest. Vorrei sottolineare che il transito internazionale è al-

quanto elevato: si registra infatti giornalmente il transito di 1.800 autoarticolati provenienti dal Monte Bianco e di circa mille mezzi provenienti dal Gran San Bernardo.

Comunque, per chiarire meglio questi problemi e per fornire dati precisi, do lettura di alcune note molto brevi.

La SAV ha presentato all'ANAS il progetto esecutivo del terzo tronco dell'autostrada Quincinetto-Aosta con riserva, stante l'aumento di spesa rispetto al progetto di massima approvato, di far seguire la domanda di revisione della concessione e il relativo piano finanziario.

La domanda per la revisione della convenzione di concessione è stata presentata ed il nuovo piano finanziario è in fase di elaborazione.

L'ANAS dovrebbe, al prossimo Consiglio di Amministrazione, nominare una Commissione che dovrà istruire e decidere sulla revisione dei piani finanziari.

La SAV, appena revisionata la Convenzione, ha intenzione di discutere con l'ANAS sulla predisposizione dei documenti da presentare. In tale sede presenterebbe un nuovo progetto di massima, includendovi il progetto esecutivo del terzo tronco non ancora approvato, insieme al nuovo piano finanziario comprendente i costi ed i ricavi di esso.

Se l'ANAS accoglierà tale impostazione, la SAV introdurrà nel nuovo piano finanziario il terzo tronco con avvio dei lavori nel 1977, salvo che le autorità regionali non ottengano di far anticipare tale data.

L'approvazione dipende dai criteri di orientamento generale che il Governo vorrà adottare in merito al finanziamento ed al riscontro economico delle Società concessionarie autostradali. Attualmente la questione è tutt'altro che chiara.

La SAV non dispone attualmente di denaro essendo, come tutte le altre concessionarie, con gli introiti soggetti a vincolo da parte del Tesoriere per il pagamento delle rate dei mutui e del prestito obbligazionario con assoluta priorità rispetto a qualsiasi altro pagamento, anche per paghe, stipendi e contributi previdenziali.

In carenza di un adeguato approvvigionamento finanziario, la SAV già nel corso del corrente mese si troverà nella deprecata condizione di non poter provvedere al pagamento delle spese indispensabili per la gestione della autostrada.

Le Autorità regionali intendono rendere edotte le Autorità centrali delle loro preoccupazioni al riguardo, per tutti i riflessi sulla economia della Valle d'Aosta e specificamente anche per il mantenimento dei posti di lavoro esistenti, tenuto conto che si presentano scarse possibilità di alternativa per carenza di insediamenti industriali e che il turismo risente della crisi generale in atto.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio l'assessore ai lavori pubblici della Valle d'Aosta, Eraldo Manganone, per la sua relazione. Do la parola al dottor Marino Cortese, assessore per gli Enti locali della Regione Veneto.

**C O R T E S E .** Innanzitutto porgo il saluto del Presidente della Giunta regionale veneta che mi ha incaricato di rappresentarlo essendo impossibilitato a venire personalmente.

Per quanto riguarda il problema delle autostrade, devo dire che da noi, come nelle altre Regioni, tale problema si inserisce nel quadro dello sviluppo economico e dell'assetto territoriale del Veneto.

Nei documenti fondamentali inerenti la programmazione regionale, noi abbiamo definito il Veneto come terra di relazioni, in particolare relazioni internazionali, che sono la parte viva della nostra storia, che esercita ancora un ruolo fondamentale nella nostra economia e nel costume della nostra gente. Tutte le scelte in tema di sviluppo e riequilibrio economico della nostra Regione partono da alcune considerazioni fondamentali.

Innanzitutto un riequilibrio economico della nostra rispetto alle altre regioni d'Italia è essenziale. Esiste uno squilibrio tra nord e sud nel nostro paese, ma esistono anche degli squilibri evidenti tra l'est e l'ovest del nostro paese, squilibri che hanno dato origine alla cosiddetta « questione adria-

tica ». Bisogna tener presente che il Veneto è una Regione di emigrazione, sia verso l'Italia settentrionale che verso l'Europa, soprattutto verso l'Europa comunitaria.

Gli interventi che abbiamo prefigurato nell'ambito delle infrastrutture, riguardano in particolare i settori agricolo, commerciale e dell'artigianato e tendono a riequilibrare la situazione della nostra Regione con quella esistente nel grande triangolo industriale dell'Italia settentrionale, perchè se è vero che noi distiamo molto meno da questo rispetto alle Regioni meridionali, è anche vero che proprio per questo ne subiamo maggiormente l'attrazione e la dipendenza.

Questo ritardo storico rispetto al resto dell'Italia settentrionale da parte del Veneto, del Trentino-Alto Adige e del Friuli-Venezia Giulia, ha tutta una serie di motivazioni. Una motivazione storica fondamentale dell'attuale stato di cose ritengo che vada ricercata (non è una mia opinione personale) proprio nella scarsità di comunicazioni che il Veneto ha sempre avuto con le Regioni confinanti, eccezion fatta per la Lombardia. Soprattutto una scarsità di comunicazioni con l'estero. Tutto ciò deriva, come ho già detto, da ragioni storiche ma soprattutto da ragioni militari: non dimentichiamo che il problema delle servitù militari nel Veneto, nel Friuli e nel Trentino Alto Adige è ancora pesantemente sentito, anche se negli ultimi tempi si sono avuti alcuni interventi tendenti a limitare la rigidità di certi vincoli.

Tutto questo ha concorso a far sì che le vie di comunicazione del Veneto con le altre Regioni d'Italia e con gli altri paesi europei siano sempre state e siano ancora molto limitate.

L'unica strada importante esistente, quella del Brennero, solo recentemente è stata organizzata come una autostrada, mentre invece avrebbe dovuto essere uno dei primi interventi autostradali da compiersi nel nostro paese. Oltre questa arteria non abbiamo niente altro.

Esiste la direttrice di Tarvisio che oltre a non essere completa conduce verso i paesi orientali. Si tratta di una direttrice di estremo interesse, ma che obiettivamente, dal

punto di vista degli interessi economici della Regione Veneto e dell'Italia nord-orientale, si colloca su un piano ben inferiore rispetto a una direttrice orientata verso l'Europa comunitaria, alla quale fa capo il 75 per cento della nostra attività commerciale.

Il piano di sviluppo economico della regione, affronta anche il problema di un riequilibrio interno, perchè nel nostro piccolo abbiamo squilibri interni fra zone e zone, tra area e area. Abbiamo, per esempio, il grande Polesine che prende tutta la bassa veneziana fino alla bassa veronese, e tutta la montagna, soprattutto la provincia di Belluno. D'altra parte, disponiamo nel Veneto di una grossa ricchezza e questa ricchezza è il porto di Venezia, una risorsa economica da mettere a disposizione dello sviluppo regionale. Finora l'utilizzazione che è stata fatta del porto di Venezia ha teso alla concentrazione attorno al porto dello sviluppo industriale, uno sviluppo che si è poi esteso tra i due poli del porto di Venezia e della Lombardia e si è sviluppato da Milano a Venezia attraverso i centri di Verona, Padova, eccetera. Il tentativo nostro, che è testimoniato da tutta una documentazione (io lascio in ogni caso le copie dei documenti che citerò), il tentativo nostro è di proiettare questo sviluppo nelle aree depresse della regione, mettendo a disposizione questa risorsa che è il Porto di Venezia, attraverso l'idrovia Padova-Venezia e un asse superstradale, che in parte è stata finanziato, a monte di Rovigo, e che adesso stiamo cercando di completare a valle di Rovigo, in modo da congiungerlo al porto di Venezia. Inoltre stiamo interessandoci, a questo proposito, per il raddoppio ferroviario Rovigo-Chioggia, proprio per coinvolgere il porto di Chioggia che ha trovato un certo sviluppo negli anni più recenti e quindi espandere l'influenza del porto di Venezia verso l'area meridionale. L'altro grande tema di riequilibrio che ci interessa è risanare l'economia e la situazione sociale della montagna e in generale del bellunese. Ora, per realizzare questo, noi abbiamo fatto una scelta di tipo autostradale, ed è l'autostrada di Alemagna, che dovrebbe congiungere, a goccia d'acqua per

quanto l'itinerario alpino lo consente, Monaco di Baviera con Venezia. Questa infrastruttura avrebbe questo duplice vantaggio: l'uno di contribuire allo sviluppo del porto di Venezia, che è uno dei momenti importanti del disegno di sviluppo del Veneto; l'altro è quello di interessare tutta l'area depressa settentrionale, in particolare la provincia di Belluno, ad un certo sviluppo economico, mettendolo in circuito tra l'Europa comunitaria e il porto di Venezia. Le prospettive per la riapertura del Canale di Suez sono particolarmente interessanti per Venezia che è vicina a Suez e all'Europa comunitaria e che ha svolto tradizionalmente una funzione di tramite. Anche il porto di Trieste è interessato a queste infrastrutture, perchè è noto che il progetto dell'autostrada di Germania, da Vittorio Veneto a Monaco, prevede un tratto di circa 20 chilometri, da Vittorio Veneto a Pordenone che, a sua volta, è collegata con l'autostrada Venezia-Trieste. La nostra scelta autostradale ha dunque una giustificazione economica: non si tratta di una richiesta, di un obiettivo giustificato in termini campanilistici. Noi sappiamo che il versante occidentale delle Alpi è sufficientemente servito da comunicazioni di natura internazionale; il versante orientale, per i motivi prima accennati, è obiettivamente più povero. Si tratta, comunque, di opere di grande rilievo e il Veneto è consapevole che in questo momento un onere del genere è giustificato dai benefici economici che comporta. Ora questa opera, oltre che interessare noi, interessa anche i tedeschi. Bisognerebbe spendere qualche parola per spiegare qual è la situazione al di là delle Alpi, dove esiste questa grande regione tedesca che è la Baviera, una regione altamente sviluppata che è delimitata dal sistema alpino a sud e che quindi, per i trasporti in generale si rivolge in genere ai porti del nord. La riapertura del Canale di Suez ed anche le esigenze di equilibrio interno che la stessa Baviera ha per le sue aree meridionali, ha destato in modo particolare in questi ultimi anni (perchè è da decenni che esiste un dialogo in questo senso) un interesse estremamente concreto, concreto

al punto che il governo bavarese ha formalizzato una proposta di finanziamento integrale dell'arteria. Quindi noi siamo in presenza di una autostrada che ci viene regalata. Il finanziamento c'è e con il finanziamento, probabilmente (questo è un discorso politico), ci sono altre cose. Cioè la possibilità di attirare una serie di interessi e di capitali stranieri nel nostro Paese in un momento di congiuntura particolarmente pesante come questo. I tedeschi sono disposti a finanziare l'autostrada e hanno costituito una società per azioni con sede in Italia, ai sensi del nostro codice civile, che chiede la concessione di questa autostrada, sia per la costruzione sia per la gestione, senza contributi da parte dello Stato, senza esenzioni fiscali, senza facilitazioni di nessuna natura. D'altra parte, la concessione è bloccata dalla nota legge del 1972 e quindi è necessaria — è l'unica cosa che il Veneto chiede, più al Parlamento che al Governo — la deroga specifica per questa opera alla legge del 1972, e la stessa deroga dovrà garantire che non ci devono essere oneri per lo Stato nè per aziende statali, nè vi dovranno essere esenzioni fiscali.

Il finanziamento dell'opera sarebbe a carico di un consorzio di banche tedesche che intenderebbero collocare le obbligazioni sul mercato internazionale; e poichè erano sorte preoccupazioni che tali titoli potessero essere collocati anche sul mercato italiano, i tedeschi hanno assicurato l'esclusione della collocazione nel nostro Paese delle obbligazioni con le quali finanzieranno l'infrastruttura. Personalmente però mi resta il sospetto che saranno sempre italiani i capitali che si raccoglieranno all'estero: si tratta comunque di un problema di carattere generale.

Non è la prima volta che chiediamo una deroga; la legge speciale per Venezia, approvata dal Parlamento nel maggio 1973, conteneva originariamente un articolo con cui si ammetteva la possibilità di una deroga. Mentre però il Senato ha approvato quest'articolo, alla Camera dei deputati non è passato per un voto; ciò è avvenuto probabilmente o per scarsità di informazioni o addirittura per colpa nostra, nel senso di non avere adeguatamente dato pubblicità ai reali termini

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

5° RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

della questione. Concordiamo sulle restrizioni alla politica autostradale; riteniamo si sia fatto bene a congelare la situazione per consentire solo delle eccezioni; cioè, solo opere adeguatamente motivate in base a interessi nazionali. Però in questo caso non siamo in presenza di una scelta alternativa; non possiamo, per esempio, non fare l'autostrada ed aumentare invece la viabilità minore, costruire al posto della predetta infrastruttura ospedali o scuole perchè avremo il finanziamento tedesco solo se ci sarà questa deroga alla legge del 1972 che ha previsto il blocco delle iniziative autostradali. Si tratta di 700 miliardi di investimenti stranieri e a questo proposito la Commissione istituita dal ministro Lauricella è già al lavoro per stabilire la spesa per la realizzazione dell'autostrada di Alemagna. L'investimento di 700 miliardi del Governo bavarese in Veneto per collegare Venezia alla Baviera è accompagnato anche da altri tipi di investimento di natura turistica e industriale, che se devono essere controllati dal punto di vista politico, peraltro non possono non essere esaminati.

Riteniamo che questa offerta del Governo bavarese comporti una responsabilità sia per la Regione, la quale quando ne è venuta a conoscenza ha subito informato l'autorità governativa, che per il Governo, perchè non si può lasciare cadere una offerta simile senza una adeguata motivazione.

La realizzazione dell'autostrada di Alemagna comporterebbe benefici sul piano occupazionale in quanto la sola provincia di Belluno ha attualmente in Baviera, non parlo del resto della Germania, 30.000 operai i quali lavorano prevalentemente nel settore edilizio. Quindi, la realizzazione di tale infrastruttura, oltre ad offrire agli emigrati una occasione di impiego nella loro terra, potrà convogliare ulteriori flussi di investimento a carattere industriale e commerciale nella provincia bellunese. Sono trascorsi quasi due anni dal momento in cui abbiamo avuto questa offerta da parte dei tedeschi, offerta peraltro condizionata a precise scadenze; occorre quindi agire sollecitamente onde evita-

re che il Governo bavarese risolva i suoi problemi in un altro modo. A Monaco di Baviera infatti è frequente trovare operatori jugoslavi che cercano di dirottare su Fiume l'iniziativa bavarese per garantire lo sbocco dell'autostrada sui porti jugoslavi.

Ci sono state obiezioni di ordine ecologico, che però sono state ampiamente superate. In questo caso infatti l'autostrada dovrà attraversare posti particolarmente interessanti sotto il profilo paesistico, ed anche turistico. Il progetto del tracciato di tale infrastruttura, che in primo momento aveva suscitato talune perplessità, è ormai accettato da tutti i Comuni interessati. Il punto più delicato era costituito dall'attraversamento di una parte delle Dolomiti; il problema però è stato risolto con soddisfazione generale per mezzo di alcuni trafori che lasciano intatto l'insigne paesaggio dolomitico. Si è prestata quindi tutta la possibile attenzione allo studio di un tracciato che non desti, sotto il profilo ecologico, alcuna preoccupazione. Dall'11 marzo 1968, data di approvazione del piano economico fatto dal Comitato regionale per la programmazione, in tutti i documenti ufficiali (nell'ultimo documento programmatico del 1975 della Regione veneta, nei discorsi programmatici del Presidente della Giunta), è stato ribadito il carattere prioritario di tale infrastruttura. A questa priorità non è mai stata data soddisfazione. L'autostrada di Alemagna non costerà niente alla comunità nazionale, anzi porterà benefici in termini di investimento. Noi chiediamo, quindi, con sollecitudine, per non fare decadere l'offerta bavarese, la deroga alla legge di blocco delle nuove iniziative autostradali del 1972 per questa iniziativa che riteniamo adeguatamente motivata.

**P R E S I D E N T E.** Grazie. Per finire dobbiamo ascoltare il pensiero della regione Emilia Romagna, che è qui portato dall'architetto Romano Carrieri, responsabile dell'ufficio programmazione, e dallo architetto Vittorio Caruso, responsabile del settore viabilità e trasporti.

CARRIERI. Signor Presidente, onorevoli senatori, devo innanzitutto portare il saluto del Presidente della Giunta regionale e dell'assessore ai lavori pubblici che non sono potuti venire a questa riunione per impegni urgenti in seno al Consiglio regionale. Devo anche sottolineare, a nome della Giunta regionale, l'importanza e l'utilità di queste riunioni, perchè riteniamo che i rapporti tra Regioni e Parlamento debbano essere più frequenti.

In relazione all'argomento che stiamo trattando oggi, dobbiamo rilevare immediatamente una contraddizione tra quello che è l'oggetto della discussione di oggi, cioè la situazione autostradale, e l'attuale momento di crisi economica. In altre parole ci sembrerebbe che discutere oggi di nuovi programmi autostradali non sia certo opportuno. Lo stesso programma del governo Moro, ponendo una serie di priorità, non ha compreso, mi sembra, questo settore. D'altra parte i costi che ci vengono proposti, di circa 2.160 miliardi da spendere in sette anni (che probabilmente nel corso del settennio lieviteranno ancora di più, giungendo a cifre ancora più notevoli), ci preoccupano proprio perchè ci troviamo di fronte a una serie di difficoltà in altri settori che non riusciamo a risolvere. Il riferimento preciso è ai settori dell'agricoltura, dove gli sforzi delle Regioni non sono sufficienti se non attraverso un contributo piuttosto massiccio del governo centrale. Così nel campo della difesa del suolo e dell'ambiente, dei trasporti e dell'edilizia. La nostra Regione, riferendosi appunto a queste priorità del resto individuate già con il bilancio 1974 e con il programma predisposto nel 1973, e ribadite oggi con il progetto di bilancio 1975, prevede una serie di interventi pluriennali nel triennio e nel quinquennio, basando il suo programma su dei settori prioritari che sono quelli che citavo: agricoltura, difesa del suolo e dell'ambiente, trasporti, edilizia abitativa, scolastica e ospedaliera.

Abbiamo in altre parole, non previsto spese per le strade (forse nelle poste di bilancio si possono trovare alcune cifre,

piuttosto modeste, ma esse riguardano principalmente spese di manutenzione della rete provinciale e comunale). Ci siamo invece mossi per rafforzare e costruire nell'immediato quelle aree produttive che ci sembrano necessarie allo sviluppo della nostra Regione, e soprattutto a conseguire quegli obiettivi di equilibrio che il nostro programma ha posto come fattori prioritari.

Ci stiamo muovendo verso la creazione di questi sistemi di aree e, anche, nel settore dei trasporti, soprattutto per la ristrutturazione delle ferrovie secondarie e la riqualificazione del trasporto su gomma.

Con riferimento alla esposizione del ministro Lauricella, che ha aperto l'indagine conoscitiva, possiamo esprimere da parte nostra un pieno accordo per quelle parti che mettono in luce la necessità che la rete autostradale sia integrata con reticoli di strade statali, regionali e provinciali, nel quadro di una diffusione generalizzata della mobilità nel territorio.

Ci troviamo d'accordo su una impostazione di principio di questo genere, che presuppone, inevitabilmente, la definizione di un programma nazionale che fino a questo momento non abbiamo avuto la possibilità di elaborare. Ma in particolare aggiungiamo che questo obiettivo su cui siamo d'accordo, della diffusione generalizzata della mobilità sul territorio, non può essere raggiunto se non attraverso una integrazione notevole con i programmi e i piani ferroviari, e meglio ancora, attraverso la definizione di un piano complessivo dei trasporti. Il che, in altre parole, significa avviare una programmazione complessiva degli interventi nel settore dei trasporti; per i trasporti ferroviari, vorremmo suggerire il potenziamento e la creazione *ex novo* di linee trasversali di cui il nostro territorio è molto carente, nonchè il potenziamento delle linee ferroviarie Tirrenica ed Adriatica, che sono anche esse bisognose di potenziamento e che, con la dorsale — unica linea ferroviaria che funziona —, completerebbero un sistema ferroviario diffuso sull'intero territorio nazionale, permettendo una serie

di integrazioni tra Regioni del Nord e Regioni del Sud.

Potenziamento quindi delle linee ferroviarie statali in questo senso, e individuazione di centri di interscambio merci integrati ferrovie-strada. Il trasporto merci — e l'assessore Filippini che mi ha preceduto è stato chiaro in questo senso — è un trasporto che giorno dopo giorno diventa sempre più oneroso come costi, e che può essere molto facilmente indirizzato verso la utilizzazione delle ferrovie.

Rapporto quindi di programmazione tra il piano ferroviario e quello stradale. Crediamo però allo stato attuale della situazione economica, che i programmi autostradali debbano prevedere, al massimo, l'aggiustamento e la razionalizzazione della struttura già esistente.

Infine vorrei sottolineare l'opportunità di un raccordo dei programmi regionali con i programmi dell'ANAS. In particolare con un programma pluriennale da parte dell'azienda di Stato per le strade, con coperture finanziarie certe, cosa che non è avvenuta fino a questo momento.

Come Regione da più anni stiamo tentando di avere raccordi e rapporti con l'azienda statale delle strade, rapporti e raccordi di collaborazione anche perchè gran parte della rete stradale sul nostro territorio è statale, quindi è nostro interesse avere questa viabilità nelle migliori condizioni. Il fatto è che non si riesce assolutamente ad avere un accordo con l'ANAS!

Alla luce di queste prime considerazioni riteniamo di poter sintetizzare il nostro pensiero come segue:

1) non costruire più autostrade, da ora fino a quando non sarà realizzato un programma a dimensione nazionale, che dovrà essere elaborato con il concorso di tutte le Regioni;

2) dirottare tutte le eventuali risorse disponibili in prima istanza verso i settori prioritari che lo stesso Presidente del Consiglio, onorevole Moro, ha citato nelle sue dichiarazioni programmatiche; e in seconda istanza verso il miglioramento della rete nazionale già esistente;

3) ridefinire il ruolo spettante all'ANAS, attraverso una sua chiara riorganizzazione che tenga conto della realtà regionale;

4) elaborare un programma nazionale che abbracci e coordini tutti i settori incidenti sui trasporti, dalla rete viaria a quella ferroviaria, ai centri autoportuali, aeroportuali, portuali e così via;

5) approntare una legge nazionale per la tutela e l'uso del territorio.

Noi riteniamo una tale legge fondamentale anche ai fini del programma generale dei trasporti perchè l'influenza che le strutture ferroviarie e stradali possono avere nell'assetto territoriale sono evidenti. Tanto è vero che fino a questo momento l'assetto del nostro territorio è avvenuto attraverso la realizzazione di strade e ferrovie, senza però che tali insediamenti seguissero un disegno generale che tenesse conto delle zone da tutelare e di quelle che richiedevano una ristrutturazione.

Per quanto riguarda le necessità dell'Emilia Romagna possiamo evidenziare alcune esigenze, mantenendo però la premessa fatta, cioè che nei nostri programmi la viabilità in senso stretto è stata collocata in una seconda fase di attuazione.

Tuttavia, per rimanere nel campo dei problemi inerenti la rete stradale, e per renderne edotti voi, posso dire che le nostre esigenze prioritarie sono le seguenti:

1) prima di tutto il completamento della E-7. L'assessore all'assetto del territorio della Regione Toscana, Gino Filippini, ha già posto l'accento su questa importantissima arteria, e devo aggiungere che noi la consideriamo fondamentale per colmare la frattura tra Nord e Sud e in modo particolare perchè costituirebbe un efficace raccordo dell'economia di tutta l'Europa Nord-orientale verso gli sbocchi sui mari meridionali, fino al Canale di Suez e quindi verso i Paesi che si trovano al di là di esso.

Si tratta di una strada in costruzione da 22 anni. Molti tratti di questa strada sono stati realizzati, i progetti relativi ai tronchi ancora non costruiti sono quasi tutti elaborati. Mancano soltanto 200 miliardi per

completare soprattutto il tratto Orte-Ravenna, che può costituire una valida alternativa al raddoppio dell'autostrada del Sole tra Bologna e Firenze.

Noi abbiamo sostenuto la necessità di prolungare questa via di comunicazione fino a Venezia, perchè da qui possa agganciarsi alle reti autostradali già esistenti in Austria, in Cecoslovacchia e in Polonia. La cosa è talmente ovvia che nell'Est europeo già troviamo i cartelli della segnaletica stradale con l'indicazione « E-7 ».

L'importanza di questa strada per l'economia italiana sta nel fatto che essa rappresenta la possibilità di un raccordo immediato tra Veneto, Emilia-Romagna e Sud d'Italia rendendo non necessario, come dicevo, il raddoppio dell'autostrada del Sole;

2) necessità di apportare le occorrenti modifiche al tracciato della via Emilia che costituisce l'asse portante dell'economia regionale; un asse sul quale il traffico ha raggiunto ormai il limite della saturazione;

3) costruzione dell'asse cispadano, un asse di riequilibrio fondamentale da Ferrara a Ravenna e da Ferrara a Parma, collegando l'autostrada del Brennero e la Bologna-Padova;

4) costruzione dell'asse pedemontano, collegando Parma con la Cispadana, che prosegue verso monte fino a Piacenza;

5) ristrutturazione delle strade di valico. Possediamo una rete di strade statali, provinciali e comunali le cui condizioni possono essere considerate abbastanza buone per quanto riguarda le zone di pianura. Esistono dei problemi nei tratti appenninici, soprattutto per quel che concerne i valichi tra l'Emilia-Romagna e la Liguria, la Toscana e le Marche.

In questi tratti sarebbero necessari validi interventi, non per trasformare queste vie di comunicazione in altrettante superstrade, ma per assicurare una certa scorrevolezza dei trasporti sui loro tracciati.

Concludendo ripeto che le esigenze da me prospettate sono state collocate nei programmi regionali su un secondo piano di priorità. Per ora tutte le risorse regionali

sono indirizzate verso i settori prioritari e in particolare verso la creazione di strutture produttive, rovesciando completamente la linea d'azione seguita finora, quella cioè di creare prima le infrastrutture e poi attendere che intorno ad esse si insediassero le strutture produttive. Noi seguiamo un cammino inverso: dapprima la sistemazione di aree attrezzate nel porto di Ravenna, la costruzione di sistemi attrezzati lungo l'asse cispadano, la riqualificazione della rete viaria secondaria, la costruzione di due centri di interscambio merci che si integrano con le Ferrovie dello Stato, uno sulla direttrice Bologna-Ferrara e l'altro a Parma, e quindi la realizzazione delle infrastrutture.

**PRESIDENTE.** Con l'esposizione del responsabile dell'ufficio programmazione della regione Emilia-Romagna, abbiamo ascoltato tutti i rappresentanti regionali presenti alla nostra seduta. Ora invito i colleghi senatori a porre loro le domande che ritengono necessarie per meglio chiarire e puntualizzare i vari temi trattati.

**MADERCHI.** In particolare i rappresentanti delle Regioni Sicilia, Emilia-Romagna e Toscana hanno lamentato le difficoltà di un proficuo rapporto di collaborazione con l'ANAS. Avendo ascoltato in precedenza il direttore generale dell'ANAS, il quale affermava che ogni decisione era stata presa dopo aver sentito il parere delle Regioni, vorrei chiarire — essenzialmente a me stesso — quale significato si deve attribuire alle affermazioni fatte poc'anzi in questa sede. A mio avviso il direttore dell'ANAS, nella sua qualità di alto funzionario, non può aver detto delle cose inesatte. Vorrei che fosse chiarito in che cosa è consistita effettivamente la consultazione delle Regioni in ordine alle decisioni da prendere.

Gradirei sapere dai rappresentanti delle regioni come si è sviluppata questa procedura di consultazioni.

L'altro problema riguarda invece la regione veneta; si è parlato molto diffusamente di una certa funzione del porto di Venezia sulla quale io mantengo le mie riserve e del-

l'esigenza di una nuova autostrada che è sempre stata considerata prioritaria, almeno da parte della regione, nella graduatoria delle esigenze. E allora domando: quali azioni sono state compiute per impedire che la autosarada Trento-Rovigo-Vicenza (la cosiddetta PiRuBi) venisse realizzata nonostante l'opposizione degli enti locali e del Parlamento? Qual è stato l'atteggiamento della regione veneta?

**CROLLALANZA.** Con l'esposizione svolta oggi dai rappresentanti delle regioni, credo che si possa considerare completato il quadro di quelle che vengono prospettate come ulteriori esigenze in materia di rete autostradale.

In modo particolare l'assessore alle opere pubbliche della Toscana, ha posto l'accento sulla esigenza di un coordinamento di tutte le componenti del settore trasporti, tesi questa che in questa Commissione è stata più volte evidenziata. Egli quindi si è reso interprete di una concezione che ormai è da considerarsi acquisita da parte nostra. Gli assessori della Sicilia, della Calabria e delle Marche hanno sottolineato l'esigenza che, per lo meno per le opere in corso, si provveda ad assicurare il finanziamento per il loro completamento. Lo stesso rappresentante dell'Emilia-Romagna, pur dichiarandosi propenso al soddisfacimento di altre esigenze sul piano delle priorità, non ha mancato, a sua volta, di prospettare la necessità di nuove costruzioni — autostradali o ordinarie che siano — intese a meglio collegare l'Emilia con le altre regioni.

Un problema che con particolare accento è stato prospettato dalla regione veneta è quello della costruzione dell'autostrada di Alemagna, per la quale lo Stato, o comunque la comunità italiana, non avrebbe a sopportare nessun onere, in quanto tale arteria verrebbe finanziata completamente dalla Baviera con obbligazioni emesse e collocate nella stessa Germania e che quindi non andrebbero a impoverire le scarse risorse del risparmio italiano, che pure deve fronteggiare tante altre esigenze.

In materia di obiettivi marittimi, e quindi di potenziamento dei nostri scali, abbia-

mo ascoltato quanto detto dall'assessore alla regione Toscana, il quale ha fatto presente la necessità di collegare con un'arteria veloce Firenze al porto di Livorno, considerando quel porto uno degli scali che, stante l'installazione di una grande raffineria, dovrebbe avvantaggiarsi in modo particolare dalla riapertura del Canale. A tale riguardo vorrei fare una osservazione; a mio avviso si stanno sopravvalutando gli effetti derivanti dalla riapertura di Suez dimenticando che, data la crescente tendenza a tonnellaggi sempre maggiori, saranno poche le unità di grossa mole a transitare per il Canale. Comunque una certa intensificazione dei traffici dovrebbe esserci; essa, più che Livorno, dovrebbe però interessare i porti adriatici, riprendendo secolari tradizioni, tanto più che l'Adriatico si trova in situazione di sperequazione di fronte al Tirreno. Questa è la realtà: in questo dopoguerra il Tirreno, e Genova in particolar modo, hanno avuto una preminenza assoluta in materia di traffici e quindi non vedo perchè si dovrebbe costruire una nuova autostrada, dimenticando che vi è già la Firenze-Mare, per potenziare il porto di Livorno.

Logico è invece il discorso del rappresentante della regione Veneta quando invoca la costruzione dell'autostrada di Alemagna, in vista anche del potenziamento dei traffici marittimi internazionali di Venezia.

Per tale autostrada si chiede la deroga alla legge del 1972 che prevede il blocco di nuove costruzioni.

Ci stiamo convincendo sempre più, onorevole Presidente, che bisogna procedere, salvo alcune eccezioni, molto cautamente in nuove iniziative autostradali, e che è necessario invece pensare ad integrare la rete viabile ordinaria, arricchendo in tal modo, con nuovi afflussi di traffico, quella autostradale. Inoltre è necessario, specialmente in questo periodo, caratterizzato da scarsità di mezzi finanziari, dare priorità assoluta alla soluzione di altri problemi come quelli della difesa del suolo, dell'edilizia scolastica, abitativa ed ospedaliera. Tutto ciò però non ci deve impedire di considerare in modo particolare l'esigenza dell'autostrada di

8ª COMMISSIONE

5° RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

Alemagna che ci è stata prospettata in modo così convincente dall'assessore ai lavori pubblici del Veneto, in quanto si tratta di una iniziativa che ritengo gioverà molto a Venezia, e quindi anche all'economia nazionale, e migliorerà — lo ripeto — la situazione di sperequazione esistente tra Adriatico e Tirreno. Inoltre sarà di ausilio a quella situazione di depressione che effettivamente sussiste in alcune zone del Veneto, ed aiuterà Venezia a diventare non un museo, ma una città operosa, ricca di attività economiche.

**M I N G O Z Z I .** Reputo di grande interesse le audizioni che abbiamo avuto con i rappresentanti di alcune Regioni italiane, in quanto rafforzano una tesi già presente in gran parte del Parlamento nazionale. Occorre cioè attuare, stante la situazione economica del Paese, un ripensamento della politica autostradale ed orientare parte del reddito nazionale verso altre scelte prioritarie che qui anche i rappresentanti delle Regioni hanno indicato. Per ottenere un ordinato assetto territoriale e, quindi, per riuscire a vincere certi squilibri esistenti oggi sia a livello nazionale che regionale, ci si deve orientare verso un sistema nel quale la prevalenza spetti particolarmente alla viabilità ordinaria e non a quella autostradale. I problemi della viabilità, si debbono inquadrare in un contesto più generale di assetto territoriale e risolvere organicamente attraverso un piano nazionale dei trasporti.

Il dottor Cortese ha sottolineato la presenza di ampie zone sottosviluppate nella Regione Veneto, ed ha detto che si pensa di poter risolvere tale situazione con la costruzione di una nuova autostrada. Perciò la Regione Veneto nell'autostrada di Alemagna vede in modo particolare il collegamento con la Germania, ma nello stesso tempo sottolinea la necessità della realizzazione di tale infrastruttura anche per un riequilibrio delle zone di montagna e particolarmente del bellunese. Il rappresentante della Regione Veneto ha poi affermato che l'autostrada di Alemagna non ci verrebbe a costare nulla; su tale questione vorrei richiamare

l'attenzione della Commissione e dell'assessore regionale agli enti locali. Ho avuto occasione di leggere in questi giorni una intervista che un settimanale veneto, « Il Nordest », ha pubblicato, e che è stata poi riportata da altri giornali nazionali; tale intervista è stata concessa dal Ministro bavarese per l'economia ed il traffico Jaumann e dal dottor Speis, consigliere di amministrazione della BATIA, che mi pare sia anche esponente della Banca centrale bavarese. Al Ministro è stato chiesto se rispondeva a verità la notizia che il governo bavarese aveva offerto 2,4 miliardi di marchi per la realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco; la risposta del dottor Jaumann è stata però negativa. Gli è stato fatto presente che qualche mese fa parecchi giornali italiani avevano riportato la notizia, ribadita anche in questa sede dall'assessore dottor Cortese, che il Governo della Repubblica federale tedesca aveva assicurato lo stanziamento di 700 miliardi per la costruzione della predetta infrastruttura. Il ministro ha risposto: « è una pura fantasticheria, mi dispiace che la stampa italiana abbia travisato il senso di questa conferenza stampa ».

Al dottor Speis, esponente della banca centrale bavarese e consigliere della BATIA, è stato chiesto se era a conoscenza del fatto che tale società aveva intenzione di mettere a disposizione i 700 miliardi per finanziare la costruzione dell'autostrada di Alemagna.

Leggo sempre tra virgolette: « La mia società non ha mai proposto l'offerta di una tale cifra, nè a Venezia, nè altrove. Ma allora cosa farebbe la Batia? Risponde: farebbe esattamente questo: quando tutte le difficoltà saranno superate, la Batia S.p.A. e le sue filiali — quindi anche penso quella italiana — reperiranno sul mercato finanziario i fondi necessari, con obbligazioni e prestiti bancari. Noi ci serviamo del mercato finanziario libero. Il denaro dobbiamo cercarlo. Questo credito dovrà naturalmente poi essere garantito dalle rispettive banche nazionali — lo sottolineo — cointeressate al progetto, ma è impensabile che noi già ora teniamo pronti 2,4 miliardi di marchi nel cassetto come è stato detto erroneamente ».

Cosa si è voluto dire, in altre parole? Si è voluto dire che il finanziamento di questa autostrada viene fatto alla stessa stregua di tutte le altre strade che sono state costruite in concessione, con l'emissione di obbligazioni. Vengono cercati finanziamenti in ogni dove sul mercato finanziario, non so se verranno cercati tutti sul mercato finanziario tedesco o per il tratto nostro sul mercato finanziario italiano, per cui, per la costruzione di questa autostrada, verrà sottratto probabilmente parte del risparmio italiano, e l'investimento dovrà essere garantito dalla banca centrale italiana. Non si sa poi cosa costeranno i pedaggi, per potere, nei quaranta anni per i quali si chiede la concessione, ammortizzare i capitali e gli interessi.

Quindi non so come faccia l'assessore Cortese a dire che l'autostrada ci viene regalata. D'altra parte volevo sottolineare che l'Italia è già collegata con Monaco attraverso un sistema autostradale. L'altro giorno sono andato a Monaco di Baviera; sono partito da Forlì, sono arrivato a Monaco senza uscire dall'autostrada. D'altra parte da Monaco si va a Venezia senza uscire dall'autostrada, perchè a un certo punto della Brennero si prende la Serenissima e si arriva a Venezia. C'è proprio la necessità di fare delle direttissime, di accorciare trenta, quaranta, cinquanta o più chilometri? Abbiamo una autostrada che arriva fino a Vittorio Veneto. Non si pensa tanto di collegarla con la Brennero, ma di proseguire con un altro tracciato fino a Monaco, o quasi fino a Monaco. E tutto questo mentre vediamo la situazione generale in cui versa il paese, la situazione del Meridione d'Italia. Vi sono poi grosse contraddizioni quando, come diceva poc'anzi il collega Maderchi, si scelgono delle priorità, ma poi si corre dietro a tutte le spinte: il Veneto sceglie come priorità la Venezia-Monaco, e invece si sta costruendo la Rovigo-Vicenza-Trento, spendendo centinaia di miliardi, e nonostante vi sia stata opposizione anche da parte degli enti locali delle zone interessate, o almeno di parte di essi. Con-

cludendo, vorrei capire se quello che dicono i membri del Governo bavarese è vero, e se è vero, che cosa mai ci regalano. Inoltre vorrei capire perchè l'autostrada Venezia-Monaco viene considerata come un toccasana per la soluzione dei problemi del Veneto.

Z A C C A R I . Signor Presidente, desidererei, lasciando da parte il problema di carattere generale sulla politica delle autostrade che è già stato oggetto di riflessione da parte della nostra commissione, rivolgere qualche domanda all'assessore della regione Veneto, che ci ha illustrato questa mattina così lucidamente quelle che sono le posizioni, le prospettive e le priorità che la regione Veneto ha meditato.

Sullo specifico tema dell'autostrada dell'Alemagna desidererei chiedere:

1) se a questa autostrada, che praticamente dovrebbe servire da collegamento con il Centro-Europa per il porto di Venezia e anche per il porto di Trieste, sia interessato anche il porto di Ravenna. Se le notizie in mio possesso sono esatte, anche le autorità di Ravenna avrebbero manifestato interesse a questa autostrada;

2) risponde al vero che la predetta autostrada (direttissima) abbrevierebbe la distanza attuale da Venezia a Monaco di 150 chilometri? Se infatti dobbiamo vedere questa autostrada anche nell'ambito di una economia dei trasporti, l'accorciamento della distanza di 150 chilometri è un elemento che non deve essere trascurato, tanto più che questo credo sia uno dei motivi per cui Monaco è portato a preferire i porti italiani ai più lontani porti del Nord-Europa;

3) il tratto di autostrada di cui si è parlato questa mattina, cioè la Venezia-Vittorio Veneto, è stato iniziato nella prospettiva della realizzazione di questa autostrada dell'Alemagna?;

4) l'autostrada dell'Alemagna viene chiesta in concessione; alla fine della concessione passerebbe in proprietà dello Stato italiano? Penso che dovrebbe essere anche valutato questo patrimonio.

Ho voluto fare queste domande per chiarire a me stesso il problema e per superare quelle perplessità che effettivamente possono sorgere in noi di fronte a una nuova realizzazione autostradale.

**P R E S I D E N T E .** Prima di dare la parola agli altri senatori iscritti a parlare — precisamente i colleghi Sema, Premoli e Grosi — ricordo alla Commissione che il dibattito vero e proprio sull'argomento della nostra indagine avverrà dopo l'audizione di tutti coloro che hanno accettato il nostro invito. Nell'odierna seduta gradirei che gli onorevoli colleghi si limitassero a rivolgere domande specifiche ai nostri ospiti.

**S E M A .** Vorrei fare soltanto una breve considerazione prima di passare alle domande. Se gli orientamenti espressi dall'assessore per gli enti locali della regione Veneto Marino Cortese, che logicamente devono essere quelli condivisi dalla maggioranza del consiglio regionale veneto, dovessero costituire l'asse portante delle scelte di politica economica del nostro paese, io ne sarei esterrefatto, spaventato, addirittura terrorizzato. Stando ai principi affermati in questa sede dovremmo accettare qualunque offerta di un dono generoso, senza chiederci il perchè di tanta generosità.

Ora io chiedo al signor assessore se non ritiene che l'atteggiamento assunto dai tedeschi non rientri nelle linee tracciate dai grandi industriali, dai più forti monopoli industriali e dalle banche germaniche, linee che ebbero una forte eco nella riunione tenuta dai rappresentanti delle Camere di commercio del Veneto a Verona otto o dieci anni fa: l'Europa occidentale doveva essere caratterizzata da due grandi assi commerciali principali: Reno-Golfo di Marsiglia e Alta Italia-Genova con tutti i porti privati che si intendeva costruire attorno a Genova e a Venezia.

Seconda domanda. Come si spiega il fatto che la provincia di Belluno, nonostante i sei-mila miliardi spesi in questi anni per le autostrade, ha nella sola Baviera trentamila emigranti? Terza domanda. Quando pensa che sarà possibile richiamare indietro questi emi-

granti per utilizzarli magari in lavori pubblici?

Come quarta domanda vorrei chiedere quali vantaggi l'assessore Cortese ritiene possano derivare al bellunese, in termini di sviluppo economico-industriale, dalla costruzione dell'autostrada di Alemagna.

È evidente che se la Germania, e in modo particolare la Baviera, si assumono un onere finanziario non indifferente, pensano ad uno sbocco commerciale sui nostri mari e quindi alla possibilità di inondare con prodotti germanici l'intera area mediterranea e, al di là di Suez, i paesi del terzo mondo. Mi domando quale vantaggio ne avrebbe l'Italia, oltre quello effettivo e limitatissimo di un incremento dell'attività portuale dell'area veneziana impegnato nello smistamento di merci tutte germaniche.

Ancora una domanda. Io sono di Trieste, vivo a contatto con la razza germanica e mi sembra veramente strano che da quella parte ci pervenga un regalo di 700 miliardi per costruire una autostrada, quando per i loro commerci possono disporre a condizioni vantaggiose delle attrezzature portuali esistenti nel Mare del Nord.

L'accenno alla possibilità che parte dei traffici commerciali germanici possa riversarsi nei porti jugoslavi di Fiume a Capodistria piuttosto che nei nostri, non dipende dal fatto che gli jugoslavi sono andati ad elemosinare a Monaco, bensì dall'inefficienza della politica ferroviaria e marittima italiana che non riesce a rendere competitive le nostre strutture. Al punto che molti operatori economici italiani della zona di Vittorio Veneto, Pordenone eccetera, indipendentemente dall'esistenza o meno dell'autostrada di Alemagna, trovano e continueranno a trovare convenienza a mandare i loro prodotti al porto di Amburgo per le esportazioni, anzichè servirsi di quello di Trieste che è raggiungibile con soltanto un'ora e mezzo di viaggio.

Non le sembra una contraddizione evidente, tenendo conto del fatto che l'Italia non raddoppia una ferrovia vecchia di un secolo, la Pontebbana, che costituisce il vero asse commerciale verso l'area mediterranea e verso l'Oriente? Un asse fondamentale da cui

potrebbero derivare effettivamente enormi vantaggi all'economia italiana. Sappiate che il porto naturalmente idoneo a favorire gli scambi attraverso il nostro territorio non è e non sarà quello di Genova nè quello di Venezia; è e sarà Trieste, nonostante i paurosi ritardi della nostra politica marittima.

La Jugoslavia ha operato nei suoi porti di Fiume e di Capodistria come l'Italia non ha voluto assolutamente fare. Noi abbiamo chiuso il porto di Trieste ed abbiamo impedito uno sviluppo di quello di Venezia; la Jugoslavia ha sviluppato il porto di Fiume ed ha creato quello di Capodistria, senza regali della Germania o della Baviera, perchè è certo che in economia regali non ne fa nessuno.

D'altra parte la politica seguita dalla Germania non è in vena di regali. Si pensi a come sta cercando di inondare il nostro paese (l'Italia nord-orientale in particolare) di oleodotti che pompano nafta e greggio per l'Austria, per Monaco di Baviera, eccetera, senza produrre alcun vantaggio per noi.

Credo quindi che anche la regione Veneto farebbe bene a considerare con un'ottica diversa la prospettiva della realizzazione dell'autostrada di Alemagna.

**P R E M O L I .** Onorevole Presidente, sono spiacente di non avere ascoltato l'esposizione dell'assessore Cortese. Devo tuttavia dire che conosco i termini del problema anche perchè in altre occasioni ho ascoltato la lucida illustrazione che ne ha fatto l'assessore Cortese e mi congratulo con lui se ciò che ha detto in questo sede ripete gli argomenti trattati a Venezia.

Come premessa devo ricordare ai presenti che il 16 dicembre scorso il ministro bavarese per l'economia e il traffico Jaumann ha smentito quanto era stato pubblicato dal settimanale « Nord-Est », riconfermando la disponibilità della Baviera a tener fede all'impegno circa la costruzione dell'autostrada di Alemagna. Non dobbiamo d'altra parte nasconderci che la vita di Venezia dipende in gran parte dall'attività del suo porto commerciale, che ha tutte le possibilità di restituire alla città e alla Regione la loro naturale

vocazione di Regione e città che hanno sempre vissuto di commercio.

Quindi mi pare giustificata l'esigenza di dotare il porto di Venezia di un retroterra viario moderno, che ha il suo asse naturale nella Venezia-Monaco.

Aggiungo — l'argomento è frusto, ma val la pena di ricordarlo — che l'autostrada Venezia-Monaco rivitalizzerebbe l'area povera, cioè quella orientale della Regione e in particolare il bellunese. Ancora: l'eventuale potenziamento del Brennero significa emarginare il porto di Venezia dai traffici naturali tra il centro dell'Italia e il nord; tanto è vero che lo stesso assessore della regione Emilia e Romagna ha parlato degli interessi di Ravenna a questa autostrada perchè entra proprio in un certo tipo di programmazione dei trasporti. La sola domanda che pongo all'assessore Cortese è questa: la Regione, che caldeggia questa autostrada — e a mio giudizio con ogni fondamento — perchè non ha veramente ostacolato la nascita e la realizzazione della « Pi.Ru.Bi »?

**G R O S S I .** Vorrei ricordare le affermazioni fatte, in una scorsa seduta, dall'ingegner Santucci secondo il quale oggi le autostrade, superando il costo di 500 milioni a chilometro, sono automaticamente passive per quanto riguarda la gestione.

Proporre nuove autostrade, significa dunque proporre grossi *deficit*. Per quanto riguarda, dunque, le autostrade io credo che in Italia non se ne dovrà più parlare per parecchio tempo, salvo completare quei piccoli collegamenti che possono rendere funzionanti opere già realizzate, oppure terminare quelle già avviate. Premesso che tale orientamento è stato condiviso in larga misura da tutte le parti politiche anche con motivazioni eloquenti circa le finalità delle autostrade relativamente agli equilibri economici dei territori, io mi permetto di rivolgere due domande all'assessore del Veneto.

La prima si riferisce all'autostrada Trento-Vicenza-Rovigo; anche se da un punto di vista tecnico questa autostrada, così osteggiata da tutti, non è la migliore soluzione

per il collegamento Venezia-Monaco — non essendo certo una linea retta tra due punti — tuttavia risolve abbastanza il problema di Venezia; se così è si potrebbe chiedere ai tedeschi di finanziare tale infrastruttura molto meno costosa dell'autostrada di Alemagna.

L'altra domanda, dello stesso genere, la rivolgo all'assessore della Toscana circa l'auspicata realizzazione della direttissima Firenze-Livorno; esistendo già un collegamento autostradale attraverso la Livorno-Pisa-Firenze, non riesco a capire — o forse non ho gli elementi sufficienti — per quale motivo tale opera sia di assoluta priorità; non vorrei che fosse un modo diverso di chiedere un'autostrada, magari sotto forma di superstrada, la quale, inoltre, costa enormemente di più perchè non ci sono i pedaggi. Parlando di strade, non bisogna dimenticare (cosa che purtroppo si fa troppo spesso) la spesa, per cui sono d'accordo con l'assessore della Regione Emilia-Romagna quando dice che le autostrade servono, però teniamo presente che esse costano, e molto, e rappresentano uno dei modi più onerosi per risolvere i problemi della viabilità. Comunque, poichè la nostra indagine si riferisce essenzialmente alle autostrade, dobbiamo rimanere in tale ambito. Così pure certi accenni all'E 7 mi sembrano — insieme al raddoppio della Firenze-Roma — addirittura fuori della realtà.

**M A D E R C H I .** Il raddoppio della Firenze-Roma è stato accantonato proprio in quest'ultimo periodo, altrimenti si sarebbe sostenuto addirittura che era un dovere della società concessionaria realizzarlo!

**G R O S S I .** Abbiamo sentito in proposito i dati forniti dal direttore dell'IRI.

**M I N G O Z Z I .** In compenso c'è il progetto del raddoppio della Milano-Napoli.

**P A C I N I .** Mi riferisco, in modo particolare, all'intervento dell'assessore della Regione Toscana, per dire che sono d'accordo con lui su alcune affermazioni fatte, circa

l'attuale struttura degli interventi dell'ANAS, in relazione ai problemi di difesa dell'ambiente, che le nuove infrastrutture pongono all'attenzione degli organi politici, a qualsiasi livello. Vorrei soggiungere — per memoria dell'assessore toscano — che se avesse conosciuto il dibattito svoltosi in questa Commissione, in occasione dell'approvazione del bilancio dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1974, alcune delle sue osservazioni, in particolare quelle indicanti alcuni problemi di politica generale, avrebbe potuto impostarle in modo diverso, proprio perchè insieme con i colleghi Sgherri e Mingozzi avevamo presentato due ordini del giorno, uno dei quali, in merito alla SS. 67 accolto dal Governo come raccomandazione e l'altro, che riguardava problemi di carattere più generale, sulle infrastrutture del nostro Paese, che fu accolto all'unanimità dalla Commissione. In questo secondo ordine del giorno si fa riferimento alle competenze delle regioni. Ho voluto soltanto ricordarlo, perchè è opportuno si sappia che questa Commissione, in certi orientamenti, non va avanti a colpi di maggioranza o di minoranza, ma esprime un atteggiamento unanime.

Fatta questa premessa, chiedo all'assessore della Regione Toscana che mi chiarisca un'impressione che ho avuto dal tipo di relazione fatta in ordine ai problemi autostradali e stradali in genere. Mi pare che sia possibile cogliere un'impostazione politica, che tende a privilegiare la Toscana del Centro-Sud a discapito della Toscana del Centro-Nord, o comunque che non ci sia un sufficiente coordinamento tra i problemi autostradali del nord e quelli del sud della Toscana.

Vorrei quindi, qualche assicurazione più precisa in proposito.

**P R E S I D E N T E .** La prima domanda alla quale i nostri ospiti dovranno rispondere è quella formulata dal senatore Maderchi, in ordine al sistema di consultazione con le Regioni che l'ANAS adotta. Dalle relazioni qui svolte questa mattina è sembrato di capire che si tratta di un rapporto molto labile, mentre invece il direttore generale Pe-

rotti tra le altre cose ci ha detto che già da molto tempo l'ANAS ha costituito una commissione consultiva per tenere i dovuti contatti con le Regioni. Al riguardo potrebbe chiarirci le idee l'architetto Caruso?

*CARUSO.* Prima di rispondere a questa domanda, mi permetta l'onorevole Presidente di rispondere ad una affermazione del senatore Premoli a proposito del porto di Ravenna. La Regione Emilia-Romagna è interessata notevolmente — si tratta di uno dei punti qualificanti del programma — allo sviluppo del porto di Ravenna per il quale sono necessari i raccordi stradali, ma soprattutto quelli ferroviari per il trasporto delle merci e per l'inoltro di queste ai vari poli di sviluppo previsti nell'area regionale. Tuttavia, occorre anche dare priorità all'E 7 che scorre parallelamente alla fascia costiera, leggermente spostata alle spalle di Ravenna e che, partendo da Orte, attraversa una modesta parte della Toscana e percorre il territorio romagnolo in direzione sud-nord.

Questa strada, (non autostrada) si collega con l'autostrada del Sole sia in Emilia Romagna che a Roma attraversando l'Umbria, la Toscana ed il Veneto. Interessa, questa strada, i collegamenti nazionali e internazionali. Già l'onorevole Mingozzi sottolineava la presenza di questa arteria (già costruita) in Austria, in Polonia e in Cecoslovacchia, con una sezione di metri 7,50 (più modesta di quella italiana) e comunque già funzionante. Per questo si aspetta il completamento del tratto umbro-toscano, emiliano-romagnolo e veneto per potersi innestare nella rete internazionale. I 200 miliardi previsti servono per collegare i vari tratti già realizzati nelle varie Regioni. La Europa-7 è stata realizzata con la politica che sottolineava prima l'assessore Filippini cioè con interventi episodici e staccati l'uno dall'altro. Esistono una serie di tratti, più o meno lunghi, che finalmente vanno collegati fra loro (da meno di un chilometro fino a 50 chilometri). La Regione ha, rispetto agli organismi centralizzati, maggiori possibilità nell'individuare reali e più urgenti esigenze e perciò è in grado di segnalare situazioni

locali da risolvere che non possono essere più rinviate. Ad esempio, sempre sulla E-7, la Regione ha proposto la realizzazione del tratto di San Pietro in Bagno, in quanto la situazione viaria esistente è realmente carente (i camion sono costretti a salire sui marciapiedi, rasentando le case, perchè la strada è molto stretta). Esistono, come si vede, situazioni che sembrano irrilevanti, mentre invece assumono importanza enorme a livello locale. Quanto ai rapporti con l'ANAS essi si svolgono in maniera burocratica: alle regioni giunge un telegramma nel quale è fissato il giorno e l'ora per l'incontro con il Consiglio d'amministrazione. L'ordine del giorno viene consegnato a Roma poco prima della seduta del Consiglio d'amministrazione, per cui le Regioni non sono in grado di esprimere un parere motivato sulle proposte. Si comprende perchè in molti casi le Regioni rispondano con una presa d'atto. In generale, non si tratta di grandi programmi, ma di interventi su richieste particolari che l'ANAS mette assieme e che in definitiva non corrispondono a nessuno dei criteri di programmazione regionale, e che molte volte non corrispondono nemmeno a utilità obiettive. Rifare un chilometro o più di strada su una certa arteria statale può darsi che risulti più dannoso che utile. Quindi non si tratta di un programma dell'ANAS, ma di opere che mano a mano vengono approvate e che poi non sono realizzate per mancanza di fondi. L'ANAS non ha più disponibilità finanziarie; ha il bilancio bloccato fino al 1978 per poter concludere opere che erano state programmate e iniziate negli anni scorsi. Noi diciamo a questo proposito che è venuto il momento di fare delle considerazioni e di prendere delle decisioni su questo organismo. Considerazioni che vanno verso un decentramento effettivo dell'ANAS dando più poteri ai compartimenti regionali, ma soprattutto verso la elaborazione di un programma che sia in accordo con i programmi regionali. Oggi, con la presenza delle Regioni, non credo si possa più sfuggire a questo discorso. Occorre aggiungere che i rapporti a livello locale con i capi compartimento dell'ANAS, in generale, sono buoni; tuttavia va sottolineato che il capo compartimen-

to non fa parte del Consiglio d'amministrazione dell'ANAS, quindi questi buoni rapporti restano solo come buone intenzioni.

È la Regione che può dire che per lo sviluppo di un territorio occorrono determinate opere, in un certo ordine di priorità. Su questa strada si era avviato l'ex ministro Lauricella, il quale aveva, nel luglio 1973, chiesto alle regioni un quadro programmatico delle opere viarie. Tale quadro programmatico doveva servire al Ministero per la elaborazione di un programma nazionale delle strade statali. Tuttavia non c'è stato nessun altro incontro su questo tema nonostante che le regioni abbiano da tempo preparato i loro documenti. Io vorrei lasciare qui, come testimonianza, il documento della regione Emilia-Romagna, con richieste estremamente modeste rapportate alla situazione nazionale. Mi auguro di aver dato una immagine precisa di quelli che sono i rapporti tra regioni ed organi centrali in materia di viabilità.

*C O R T E S E*. Innanzitutto devo precisare che tutte le forze politiche del Veneto, nessuna esclusa, ritengono il porto di Venezia, il porto commerciale di Venezia, un elemento importante e fondamentale per tutto lo sviluppo della regione. Non vorrei che rimanesse dei dubbi in proposito.

È stata fatta un'osservazione a proposito della autostrada Trento-Vicenza-Rovigo dai senatori Premoli e Grossi; in particolare è stato chiesto che cosa abbia fatto la Regione per impedire che venisse realizzata; potrei rispondere, come il collega della Regione siciliana, che io non c'ero, nè c'era la Regione quando è stata data la concessione alla Trento-Vicenza-Rovigo; peraltro devo dire che quell'autostrada era inserita nei programmi del Comitato regionale per la programmazione economica del Veneto dal 1968, non al primo posto, ma in posizione successiva rispetto alla Venezia-Monaco e alla Transpolesana. Erano altri tempi e la politica autostradale era nel pieno del suo fiorire e non subiva quei ripensamenti critici che però oggi ci trovano tutti d'accordo, tanto che tutti i documenti della Regione in

proposito sottoscrivono questa riflessione critica sullo sviluppo autostradale così come è stata concepita e attuata. Il CRPE non era un organo esecutivo; dell'esecuzione si sono interessati gli enti locali, camere di commercio, province, comuni e sono riusciti ad avere la concessione costituendo una società per azioni. La Regione ha trovato le cose fatte e i lavori già iniziati: quindi non è che potesse fare molto per bloccare questa autostrada. Devo dire che in tutti i documenti successivi della Regione si afferma che la Venezia-Monaco riveste carattere di priorità assoluta nelle infrastrutture viarie della regione Veneto. E anche questo è testimoniato dai documenti che ho messo a disposizione della Commissione. È bene precisare che alla Regione non sono arrivate critiche da parte di nostri enti locali; forse il senatore Maderchi si riferiva a quelli del Trentino, non a quelli direttamente interessati. Mi rendo conto che la risposta è piuttosto formale, certo il discorso politico potrebbe essere più articolato, ma io qui sono in veste ufficiale, quale rappresentante della regione Veneto quindi ritengo che la mia risposta sia esauriente.

Per quanto riguarda le domande poste dal senatore Mingozzi è bene precisare che il Veneto non ritiene di risolvere i problemi posti dalle sue sacche sottosviluppate con le autostrade. Io ho dovuto fare un sommario per sintetizzare il mio pensiero; ma l'argomento di questa indagine è rappresentato dalle autostrade, quindi ho dovuto parlare di queste ultime e, in particolare, dell'unica che in questo momento c'interessa; ho anche cercato, sommariamente e imperfettamente, di inquadrare il problema nella politica di sviluppo e di riequilibrio della nostra Regione i cui settori fondamentali sono rappresentati dall'agricoltura, dall'industria, dalla portualità, dall'artigianato, dalla politica idroviaria; nè dobbiamo dimenticare alcune scelte ferroviarie quali il raddoppio della Rovigo-Chioggia e il ripristino dell'autostrada Vicenza-Portogruaro, come alternativa alla Serenissima e alla Triestina bassa, che sono ormai abbastanza intasate di traffico. Ma il discorso dovrebbe essere fatto su un piano diverso; la nostra Regione ha ormai una legislazione avviata sulla difesa del suolo, sulla bo-

nifica della pianura e della montagna, sul finanziamento degli enti locali anche in tema di scuole, interpretando estensivamente i poteri che i decreti delegati ci hanno attribuito; stiamo per varare, proprio in questi giorni, il piano regionale ospedaliero. Certamente occorre che tutti gli elementi di tale politica, che cerca di essere coerente, vadano a buon fine e in questo quadro riteniamo che « questa » autostrada, non tutte le autostrade, sia un elemento importante.

Dopo di che c'è tutto il discorso del « Nord-est », a me dispiace che il senatore Mingozzi appoggi molte delle sue affermazioni sulle informazioni fornite da quel giornale; io devo dire che sono infondate, tanto è vero che già sono state smentite; comunque posso portare una testimonianza che non è soltanto personale; il ministro Jaumann ha ribadito a me, in occasione di incontri ufficiali e di fronte a decine di persone qualificate, per esempio anche esponenti di partiti di opposizione a livello nazionale, che esiste questa offerta; diro di più: la Batia s.p.a. ha chiesto la gestione per 40 anni di questa concessione, senza oneri per lo Stato e senza esenzioni fiscali. La proprietaria di questa società è la Batia A.G., alla quale partecipa per il 49 per cento la Banca di Stato bavarese; è chiaro che questa società non ha i soldi su un libretto di risparmio, come è ragionevole pensare; temo dunque che quel giornale, se ha fatto veramente quell'intervista, abbia interpretato in modo estremamente soggettivo le parole — qualora siano state dette — del ministro Jaumann. Devo dire che presidente della Batia s.p.a. è il ministro Junker, presidente della Banca di Stato bavarese, ex ministro del Land della Baviera. Il finanziamento, nel momento in cui avranno la concessione (perchè non vanno a collocare concretamente i finanziamenti finchè il Governo italiano resta in una posizione dubbiosa e quindi occorre arrivare ad una convenzione per entrare nella fase più strettamente operativa), è garantito da questi autorevoli personaggi, è garantito dal fatto che essi sono pronti a collocare un prestito obbligazionario sul mercato internazionale finanziario, escludendo (e questo lo deve dire la nostra legge) il mercato italiano; che poi siano soldi italia-

ni all'estero è un altro discorso, ma almeno così rientrano in Italia.

M A D E R C H I . Rientrano in Italia, ma come capitale straniero: bell'affare!

C O R T E S E . Non è una argomentazione da portare in questa sede, perchè potranno poi esserci capitali italiani che andranno a finanziare una industria tedesca. Resta il fatto, comunque, che si tratta di una occasione in più per fare rientrare capitale italiano, oppure per far entrare capitale straniero. Certamente le garanzie vanno verificate; le nostre autorità governative devono, nel momento in cui hanno conoscenza di questa offerta, responsabilmente verificarla; certo non spetta a noi Regione fare un controllo del genere, ma al Ministero degli esteri, perchè potrebbe anche darsi il caso che non sia vero niente; potrebbe darsi il caso che il ministro Jaumann abbia detto delle bugie, potrebbe essere che noi non abbiamo riferito bene le sue parole, potrebbe anche darsi che tutto venga ripensato. Ma le dichiarazioni sono state tanto autorevoli, tanto reiterate e in molte occasioni ufficiali che almeno la verifica è un debito da parte delle autorità competenti. Questo io ritengo che sia importante: certamente, essendo in questo momento il mercato finanziario tedesco più agile del nostro, i due miliardi e mezzo di marchi troveranno facile collocazione.

Nessuno ha detto che il governo di Bonn finanzia quest'opera, perchè sempre è stato detto qual è la meccanica finanziaria dell'operazione. Quindi quando si parla delle garanzie delle rispettive banche nazionali, se escludiamo che il prestito venga collocato in Italia, si esclude anche la garanzia della banca italiana.

Quanto costeranno i pedaggi? Quanto costano quelli dell'IRI, perchè i regimi di concessione verranno fissati sulla base di criteri che valgono per tutte le autostrade italiane. Devo dire che pagheranno più i tedeschi che gli italiani. Nel Veneto ci sono più di 4 milioni di presenze turistiche all'anno; di queste, 2 milioni riguardano Venezia. Alla fin fin saranno questi turisti a pagare!

I tedeschi avranno dei vantaggi, certamente; non regalano quattrini a nessuno, perchè ci sanno fare anche meglio di noi. Si è chiesto se saranno più le merci tedesche che andranno esportate nel Medio Oriente eccetera; anche questo sarà un modo per pagare i pedaggi dell'autostrada. Penso che questo bilancio sia stato fatto prima di fare l'offerta.

Per la distanza. Il percorso non si accorcia di trenta, quaranta, cinquanta chilometri, ma di 150 chilometri, e quindi si tratta di una cifra apprezzabile.

Infine il senatore Mingozzi chiedeva perchè non si pensa di collegare la Venezia-Vittorio Veneto con la Brennero ma si pretende di proseguire fino a Monaco per un altro tracciato. Qui occorrerebbe una carta per far vedere che l'autostrada Venezia-Vittorio Veneto si ferma ai piedi della Sella di Fadalto. Non ha un senso compiuto. È finita lì. Il CIPE nel 1968 ha dato il parere favorevole alla costruzione dell'autostrada da Mestre a Vittorio Veneto; lo ha dato quale primo tratto dell'autostrada di Alemagna. Così come è quella strada è inutile, perchè è uno stralcio non funzionale di una direttrice che ha senso in quanto sia completata. Per collegarci con la Brennero dobbiamo comunque arrivare a Dobbiaco, e quindi raggiungere la Pusteria. Una volta giunti lì, fare una bretella e proseguire per Monaco. Ma a quel punto — a parte che si possono fare tutte e due le cose — il più è fatto, quindi sarebbe veramente illogico a quel punto non fare anche il traforo.

Nella richiesta della Batia c'è l'intera concessione, da Mestre al confine di Stato; sono cioè disposti ad acquistare dalla società autostrade dell'IRI il tratto Venezia-Mestre-Vittorio Veneto, che non solo è inutile, ma è altamente passivo, perchè non ci passa quasi nessuno. Quindi si solleverebbe la società Autostrade dell'IRI da un passivo che oggi è accollato al bilancio nazionale.

È interessato il porto di Ravenna? Sì, Ravenna è interessata. È evidente infatti che tutte le autostrade, tutti i sistemi di trasporto che collegano Venezia con Monaco possono interessare anche Ravenna. Quando si dice che il Veneto è terra di relazioni non si è in-

ventato nulla di nuovo! È un dato: se si vuole andare all'estero bisogna passare per le strade di frontiera.

È stato chiesto anche: se la Trento-Vicenza-Rovigo è una scorciatoia, perchè i tedeschi insistono sulla Venezia-Monaco? Noi l'offerta l'abbiamo per la Venezia-Monaco, e certamente loro sono al corrente dell'iniziativa della Rovigo-Vicenza-Trento. Però nonostante siano al corrente, non hanno in quel senso dimostrato alcun interesse. Perchè in definitiva l'alternativa alla Brennero, o è radicale e ha un senso, oppure è inutile. La Trento-Rovigo è una grande circonvallazione, non è un'alternativa al traffico internazionale; non è una direttrice, è una sistemazione di una rete di traffico stradale. L'interesse loro è di avere una scelta alternativa, diversa.

Rispondo al senatore Sema sulla questione dell'opportunità di accettare tutti i doni. Questo è il primo dono che proponiamo di accettare. Certamente, credo che non regalino niente per niente; ma qui sarebbe da sviluppare tutto un discorso politico. Il Veneto ha già sofferto di una certa dominazione lombarda e la storia di Porto Marghera e di certi altri insediamenti insegna! Ma questo è avvenuto a iniziare dal 1917 e via via fino ai giorni nostri...

**M I N G O Z Z I .** Mi scusi, ma il prosciugamento delle barene nella zona industriale è dei giorni nostri.

**C O R T E S E .** Se lei vuole introdurre anche questo tema, io le risponderò, ma deve consentirmi di parlare ancora un'ora e mezza. Si tratta infatti di un problema estremamente serio, che non può essere discusso in pochi minuti.

Facendo tesoro della, in parte negativa, esperienza passata, certamente dovremo controllare con una strumentazione non soltanto culturale e politica ma anche giuridica, maggiore di quella di cui oggi si dispone, eventuali investimenti stranieri nel territorio veneto, ma il timore che ciò possa portare ad una distrazione, o più esattamente, allo sfruttamento delle nostre

risorse, non deve renderci così pregiudizialmente ciechi da portarci a trascurare qualsiasi iniziativa venga presa. Ho chiesto una verifica e il discorso è stato formalizzato con una lettera alla Presidenza del Consiglio da parte del presidente della mia Regione: io credo che il problema meriti la massima attenzione da parte nostra; certo staremo attenti: c'è il nostro Governo, c'è la nostra politica nazionale.

**S E M A .** Il Governo c'era anche quando abbiamo fatto le raffinerie per le Sette Sorelle!

**C O R T E S E .** I tedeschi conoscono benissimo Venezia e sanno benissimo che lì non si possono fare raffinerie; si tratta semmai di insediamenti di tipo commerciale, ai quali essi sono estremamente interessati in questo momento. È stato chiesto quale sarà lo sviluppo del Bellunese. Non lo so, non siamo così soggetti al mito delle autostrade, non riteniamo che il bellunese avrà risolto ogni problema con l'autostrada, ma ne ricaverà certamente un contributo importante, perchè la provincia è oggi veramente isolata rispetto anche al sistema viario ordinario, perchè le due strade esistenti, la Feltrina da un lato e la Sella del Fadalto restano periferiche rispetto alla provincia di Belluno e, per quanto riguarda la seconda, c'è da dire che si trova nello stesso stato in cui si trovava ai tempi di Maria Teresa d'Austria, salvo una migliore bitumazione. C'è dunque una intera provincia in queste condizioni: l'autostrada darebbe una comunicazione fondamentale, sulla quale possono innestarsi sistemi viari minori, peraltro già esistenti, ma di scarso valore perchè collegano fra loro zone depresse.

Sono state fatte molte considerazioni rispetto alla maggiore concorrenzialità dei porti jugoslavi nei confronti dei porti italiani adriatici e si dice che questo non dipende dalle autostrade, in quanto notoriamente la Jugoslavia non ne ha. Posso convenire su questo, però devo dire che anche il regime portuale jugoslavo è diverso da quello italiano, come diversa è la politica del lavoro

in quella Nazione rispetto a noi e poichè i porti devono essere concorrenziali, alla fine sono le tariffe a rappresentare la cartina di tornasole della situazione di un porto.

**S E M A .** È la politica tariffaria, anche ferroviaria, che in Italia non corrisponde a quella jugoslava o a quella tedesca!

**C O R T E S E .** Credo di aver risposto alle osservazioni principali; aggiungo che la Giunta regionale del Veneto, nei giorni scorsi, per testimoniare la profonda convinzione ha elaborato una proposta di legge regionale da presentare al Parlamento per la deroga al blocco di nuove costruzioni autostradali previsto dall'articolo 11 della legge numero 287.

**P R E S I D E N T E .** I senatori Grossi e Pacini attendono una risposta dal rappresentante della Toscana.

**F I L I P P I N I .** Molto brevemente, signor Presidente, vorrei riprendere innanzitutto un concetto col quale chiarire meglio il mio discorso: cioè in quale modo l'ANAS tiene i rapporti con la Regione. La cosa si sintetizza in questa maniera: l'ANAS mantiene rapporti con le Regioni, nel quadro della legge che regola la materia. In questo quadro le cose avvengono come ha detto poco fa l'architetto Caruso, per cui insisto nella esigenza di una profonda revisione della legge che regola il funzionamento di questo organismo.

Non discuto della cortesia di coloro che dirigono i compartimenti, i quali peraltro hanno il compito di recepire quanto loro viene segnalato, di dire che non possono decidere niente e che non hanno finanziamenti! È evidente che deve essere modificato un certo tipo di politica, che deve essere avviata una seria programmazione.

Venendo alle risposte da dare, al senatore Grossi, circa la validità della superstrada Firenze-Livorno dirò che ho l'impressione che egli sia stato tratto in inganno dalla prima parte dell'intervento del sena-

tore Crollalanza, il quale evidentemente non aveva capito che noi non proponevamo una nuova superstrada, ma soltanto che fosse terminata una grossa arteria, da tempo iniziata, avente il compito di decongestionare la viabilità di tutta la parte bassa del bacino dell'Arno, segnatamente la zona di Empoli, e inspiegabilmente interrotta, perchè in luogo di dare i miliardi necessari per il completamento di questa opera si è fatta, per esempio, un'altra scelta, cioè la costruzione di una bretella (e mi rivolgo al senatore Pacini) Lucca-Viareggio che dal punto di vista delle priorità avrebbe comportato, a mio avviso, una diversa sistemazione. Aggiungo di più, senatore Grossi: tenga conto che il comune di Firenze sta costruendo un ponte, laddove c'è la famosa tomba dell'Indiano per migliorare le vie di accesso alla città di Firenze, povera di ponti sull'Arno, anche se ultimamente è stato costruito il ponte Da Verrazzano, proprio per collegare la popolosa zona che comprende Empoli, Fucecchio, Signa, eccetera. In tal modo credo di aver fornito la spiegazione del perchè mi sono permesso di insistere — e ancora vorrei insistere — sull'assoluta necessità di completare questa arteria.

Il senatore Pacini ha domandato se la Giunta toscana ha una maggiore sensibilità verso i problemi del sud della Regione, rispetto ad un'area fortemente depressa qual è la Garfagnana. Il programma che ho illustrato si basa sull'accettazione di un principio che è il seguente: vi sono delle opere in corso di esecuzione come la Firenze-Porto di Livorno, la Siena-Arezzo-Fano che ho già citato, ed altre; ebbene, completiamo prima di tutto queste opere. Se ciò non avviene ci troviamo ad avere investito forti somme di denaro senza averne alcun utile, con l'aggravio derivante dall'inevitabile deterioramento delle parti del manufatto già costruite e inutilizzate. In linea di principio la sua osservazione è logica, ma io devo pur tener conto di uno stato di fatto, cercando di non vanificare gli sforzi che fino a questo momento sono stati effettuati.

Per quanto riguarda la Garfagnana gli organi regionali sono al corrente della sua situazione particolare, ma tutto il problema va rivisto nel quadro di un necessario ripensamento della politica dei trasporti, che tenga conto della lievitazione dei costi energetici e punti all'ammodernamento delle comunicazioni. Non bisogna sottovalutare le possibilità esistenti di integrare i tracciati ferroviari con sistemi di viabilità in modo da potenziare tutto il settore. In questo ambito non si deve trascurare l'importanza che potrebbe avere un razionale utilizzo della ferrovia pontremolese.

Se si guarda a tutto il problema nel suo insieme non si può dire che le nostre decisioni siano state determinate da preferenze: abbiamo preso delle decisioni soprattutto tenendo presenti i tempi necessari per tradurre in pratica le decisioni già assunte. Mi lasci dire una sola cosa: il piano generale degli acquedotti venne approvato nel 1963. Siamo nel 1974 e non abbiamo ancora un impianto capace di funzionare. I primi consorzi venuti ad operare in questo settore sono quelli che abbiamo istituito nel periodo in cui la materia è divenuta di competenza delle Regioni.

Oggi i problemi della viabilità, soprattutto di quella di grandi dimensioni, richiedono lunghi tempi da dedicare alla valutazione di ciò che si va realizzando, a cui seguono necessariamente altrettanto lunghi tempi di attuazione. Di contro, così come sostiene il professor Battistini — suo collega di partito — io non me la sentirei di affermare che tra dieci anni sia possibile disporre dei mezzi di trasporto (autotreni, eccetera) con la stessa larghezza con cui possiamo farne uso attualmente. Quando invitavo ad una riflessione, partivo da un dato di fatto certo, che è quello della limitata disponibilità di risorse energetiche tradizionali. Bisogna cambiare gli indirizzi della politica energetica, è necessario migliorare lo sfruttamento delle risorse geotermiche, di quelle idroelettriche, accentuare le ricerche per l'utilizzo dell'energia nucleare ed io aggiungo anche dell'energia solare, anche se una simile conquista non sarà della nostra generazione.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

5° RESOCONTO STEN. (6 febbraio 1975)

Perchè non ci vuole molto a capire — e lo si legge su tutti i giornali — che l'America ad esempio, ammesso che possa controllare anche le riserve petrolifere messicane, con la sua capacità di lavorare 8 milioni e 800 mila barili al giorno, che non copre per intero neanche il suo fabbisogno, continuando a consumare petrolio come nel 1973, ne avrà a sufficienza per poco più di dieci anni.

Questa quindi è una considerazione di fondo che noi abbiamo tenuto presente nel determinare le linee della nostra politica nel settore dei trasporti.

P R E S I D E N T E . Ringrazio vivamente i rappresentanti delle Regioni intervenuti, i quali ci hanno fornito elementi molto utili per la nostra indagine che, ricordo, proseguirà la prossima settimana.

*La seduta termina alle ore 14,15.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO