SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

22° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1984

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Istituzione dell'ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dell'ANAS» **(869)**, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 3, 7 e *passim*
BASTIANINI *(PLI)* ..... 3, 10, 19 e *passim*
COLOMBO Vittorino (V.) *(DC), relatore alla Commissione* ..... 3, 7, 14 e *passim*
FONTANARI *(Misto-SVP)* 10, 22
FRASCA *(PSI)* 8, 9, 10
LOTTI *(PCI)* ..... 9, 11, 12 e *passim*
MASCIADRI *(PSI)* 4, 10
PADULA *(DC)* ..... 2, 4, 6 e *passim*
PATRIARCA *(DC)* ..... 4, 5, 6 e *passim*
PINGITORE *(Sin. Ind.)* ..... 2, 14, 16 e *passim*
RASIMELLI *(PCI)* ..... 6, 7, 8 e *passim*
TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* ..... 4, 5, 6 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 10,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Istituzione dell'ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dell'ANAS» (869), approvato dalla Camera dei deputati.
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Istituzione dell'ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dell'ANAS», già approvato dalla Camera dei deputati.

PINGITORE. Preliminarmente vorrei prospettare, se possibile, l'esigenza di acquisire elementi conoscitivi sul disegno di legge in discussione, di procedere cioè all'audizione informale del sindaco di Catanzaro, dei responsabili amministrativi e delle rappresentanze dei compartimenti ANAS di Napoli, Potenza e Catanzaro.

PRESIDENTE. In linea teorica è possibile procede alle audizioni informali, ma è praticamente necessario discutere prima sul disegno di legge in esame affinchè sia attivato uno dei meccanismi previsti dal nostro Regolamento. La Commissione, perciò, potrà pronunciarsi sulla proposta del senatore Pingitore soltanto dopo aver ascoltato la relazione.

Personalmente, voglio sottolineare che il modo più veloce di procedere non comprende audizioni informali. Infatti questo provvedimento è stato approvato dalla Camera alcuni mesi fa e soltanto da poco è pervenuto al Senato, contenendo perciò in sè un grave ritardo. Vi sono state pressioni e sollecitazioni da parte di numerose organizzazioni sociali e istituzionali calabresi affinchè si addivenga alla definizione del provvedimento stesso nel più breve tempo possibile. Non più tardi di stamane una delegazione di sindacalisti e di rappresentanti calabresi ha voluto incontrarmi per avere assicurazioni al riguardo. Voglio affermare che queste sollecitazioni sono giustificate perchè, come ho già detto, l'assegnazione del provvedimento è stata fatta in ritardo.

La richiesta del senatore Pingitore va in un certo senso nella direzione opposta, cioè verso un approfondimento che dilazionerebbe i tempi. Forse è opportuno ascoltare la relazione che sarà svolta dal senatore Vittorino Colombo (V.) in sostituzione del senatore Tomelleri che non ha potuto raggiungere Roma a causa di improcrastinabili impegni.

Vorrei perciò chiedere al senatore Pingitore se insiste nella sua richiesta.

PADULA. Ritengo inutile discutere prima dello svolgimento della relazione.

PINGITORE. Insisto nella mia richiesta anche perchè mi permetto di osservare che un provvedimento di questo genere è stato preceduto

da iniziative ministeriali in particolare nel 1971, ma anche con decreti più recenti. Questo disegno di legge è stato approvato dalla Camera pochi mesi fa, malgrado la stessa Corte dei conti avesse osservato nel 1981 l'inadempienza dell'ANAS circa l'invio di consuntivi delle amministrazioni speciali, e quindi anche dell'ufficio speciale.

Per questo motivo non capisco la necessità di affrettare i tempi, quando ormai interi anni hanno preceduto la definitiva sistemazione del problema.

PRESIDENTE. Proporrei di seguire il suggerimento del senatore Padula e di procedere alla relazione; in seguito potremo decidere in merito alla proposta del senatore Pingitore.

Prego il senatore Vittorino Colombo di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione*. Il provvedimento in discussione provvede all'istituzione di un ufficio dell'ANAS per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Si tratta praticamente di trasformare in permanente una struttura già esistente in via provvisoria e considerata dapprima ufficio speciale per la costruzione dell'autostrada, e successivamente ufficio speciale per l'avvio della gestione della stessa, con tutti i relativi problemi di raccordo con la rete stradale calabrese. La sostanza del provvedimento è questa, tant'è vero che nell'ultimo articolo del disegno di legge, il n. 4, l'onere aggiuntivo è previsto nella somma di 15 milioni annui per l'aumento di una persona che assume le funzioni di capo ufficio con il livello di primo dirigente-capo compartimento di seconda classe, come è previsto nell'articolo 3.

L'articolo 1 provvede invece all'istituzione dell'ufficio in via permanente per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, con sede in Cosenza, e con due sedi distaccate a Salerno e a Reggio Calabria.

L'articolo 2 precisa le competenze che riguardano in primo luogo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, in secondo luogo gli assi di raccordo, e in terzo luogo una strada di grande comunicazione per il tratto Cosenza-Crotone e una strada di collegamento tra lo svincolo autostradale Grimaldi-Altimia e l'abitato di Colosimo. Questa è la sostanza del provvedimento che la Camera ha già approvato da tempo – esattamente l'11 luglio di quest'anno – modificando il progetto governativo esclusivamente per quanto riguarda l'articolo 2, nel senso che mentre in quel testo si dava delega al Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, di assegnare con proprio decreto le competenze dell'ufficio di nuova costituzione, la Camera ha ritenuto invece di dover precisare nell'articolo 2 le competenze stesse.

Questo è il contenuto del provvedimento che intendo raccomandare all'approvazione della Commissione.

BASTIANINI. Volevo alcuni chiarimenti su questo disegno di legge che nella sua struttura stralcia dalle competenze ordinarie dei compartimenti ANAS una serie di tratti stradali ed autostradali per affidarli ad un ufficio speciale. Il primo chiarimento che voglio chiedere è in relazione alla modifica apportata dalla Camera rispetto al testo governativo nell'articolo 2. Questo intervento mi sembra che abbia una

sua ragione di esistere indipendentemente dal giudizio che di esso si può dare. Si tratta infatti dell'unificazione delle competenze per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e degli svincoli e tratti di raccordo relativi.

Vorrei avere dei chiarimenti sui motivi che spingono a sottrarre alle competenze dei compartimenti ordinari questi tratti stradali per trasferirli in un ufficio speciale. In sistesi, voglio dei chiarimenti sui punti 3 e 4 del testo.

Vorrei avere chiarimenti anche sui motivi che spingono a rendere opportuno lo stralcio delle competenze dei compartimenti ordinari per il trasferimento a questo ufficio.

MASCIADRI. Anch'io dirò che ho qualche perplessità su questo provvedimento. Non vorrei che il Sottosegretario in particolare mi ritenesse un tale che dice di no per il gusto di dir di no.

In buona sostanza mi pare che la filosofia del provvedimento risieda nell'articolo 3 dove è autorizzata la variazione in aumento di una unità con funzione di capo compartimento di seconda classe e non vorrei che tutto finisse e cominciasse lì, una promozione data a un tale che diventa capo compartimento di seconda classe.

Attenzione nel fare uffici speciali che esulano dalle competenze ordinarie dell'ANAS: questa può diventare una malattia contagiosa. Aprendo questo discorso si rischia di aprirne altri.

Per questo motivo se non c'è una spiegazione ampia su questo argomento dichiaro che non sono favorevole e voterò contro, perchè non capisco le ragioni per le quali si mutino competenze per dare le funzioni di capo compartimento di seconda classe a qualcuno.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, ritengo di dover dare alcuni chiarimenti su questo disegno di legge.

L'ufficio speciale fu istituito in concomitanza con la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e doveva poi esser chiuso nel 1971 quando l'autostrada fu completata. Però nessuno pensò di chiuderlo e rimase in vita per la gestione e la manutenzione dell'autostrada stessa. Questo ufficio ha 280 dipendenti ma è normale perchè essi lavorano per la manutenzione e la gestione dell'autostrada.

PADULA. Quanti dipendenti ha il compartimento ANAS di Milano?

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non so quanti ne abbia Milano, ma questo è un ufficio interregionale da Salerno a Reggio Calabria e quindi comprende la Campania, la Lucania e la Calabria.

PADULA. Domandavo di Milano perchè in questo caso abbiamo una persona ogni due chilometri.

PATRIARCA. Compresi gli stradini!

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questi dipendenti non li possiamo certo licenziare.

Con questo disegno di legge il Governo intende sanare questa situazione esistente ormai da parecchi anni; il problema della Corte dei conti, cui faceva riferimento il senatore Pingitore, è stato risolto sulla base delle pressioni della Corte dei conti e non sulla base dei piani consuntivi. Infatti la Corte dei conti ha detto: o approvate un disegno di legge che sani la situazione di fatto o l'ufficio speciale non ha motivo di esistere.

Prima di questo disegno di legge ci sono stati numerosi incontri anche a livello di sindacati e di forze politiche e sociali, ma il momento sindacale è stato il più importante perchè l'eliminazione dell'ufficio speciale creerebbe una mobilità inaccettabile da parte degli operai e del personale.

Ma c'è un altro problema di fondo su cui volevo richiamare l'attenzione della Commissione. Nella proposta di legge Roccelli, che è in discussione presso la Commissione lavori pubblici della Camera, furono previsti due uffici speciali, ma data l'urgenza e sotto la pressione della Corte dei conti la Commissione della Camera all'unanimità ha deciso di estrapolare il problema dell'ufficio speciale di Cosenza. Questa autostrada non è in concessione ma la gestisce l'ANAS direttamente e non è pensabile, anche per lo sviluppo di questa autostrada, che possa essere affidata per pezzi ai vari compartimenti ANAS regionali della Campania, della Luciana e della Calabria. Questo sarebbe un fatto defatigante, dispersivo sul piano economico perchè impedirebbe una gestione unitaria ed ecco perchè andremo a creare, nell'ambito della mini riforma dell'ANAS, altri uffici speciali per quanto riguarda autostrade gestite direttamente dall'ANAS.

Non credo ci siano ampliamenti di competenze, ma il riconoscimento di una situazione esistente da tredici anni ormai consolidata. Le strade indicate nell'articolo 2 non sono altro che quelle progettate a suo tempo e costruite in funzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per cui il disegno di legge al vostro esame questa mattina non fa altro, lo ripeto e lo sottolineo, che riconoscere una situazione di fatto.

Per quanto riguarda poi l'articolo 3, non c'è dubbio che fino ad oggi il capo dell'ufficio speciale era il capo compartimento ANAS della Calabria. Capite che per la mole di lavoro questo capo compartimento non poteva svolgere pienamente in termini funzionali il ruolo di capo compartimento che si trova a Cosenza per caso ma si poteva trovare a Salerno o a Potenza.

PATRIARCA. Quando fu istituito, non fu una scelta fatta per caso.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È un ufficio di carattere interregionale per cui poteva essere costituito anche in un'altra città che faceva parte di una delle tre regioni.

Non credo che questo disegno di legge possa far nascere le preoccupazioni che sono emerse (e ringrazio i senatori che hanno chiesto chiarimenti); questo era un problema già previsto nella proposta di legge di ristrutturazione dell'ANAS. L'abbiamo dovuto estrapolare con urgenza perchè la Corte dei conti ha mosso quelle obiezioni. Ritengo che queste valutazioni le abbiano fatte i deputati della Commissione lavori pubblici della Camera che hanno inteso estrapolare

questo problema da un provvedimento più organico e generale come la mini ristrutturazione, ovviamente per l'urgenza della definizione di una situazione di fatto non più sostenibile se non con una copertura attraverso una normativa di legge.

Questi sono i chiarimenti che risultano necessari in base alle richieste dei colleghi senatori. Certamente non sono in grado di rispondere subito al senatore Padula per quanto riguarda il numero dei dipendenti in Lombardia; ma comunque si tratta di una situazione già di fatto esistente.

In merito al provvedimento in esame, ricordo che vi è stata una continua mobilitazione e sono sorte polemiche sui giornali che hanno rasentato le vecchie discussioni per il capoluogo della regione Calabria. Devo dire con estrema chiarezza qui alla Commissione lavori pubblici del Senato che non si priva il compartimento ANAS della Calabria di alcuna competenza, che rimane quello con il più elevato numero di geometri e addetti dopo quello della Sicilia.

RASIMELLI. Come sono distribuiti questi 280 dipendenti dell'ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che corrispondono ad un dipendente ogni due chilometri circa di autostrada?

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per quanto riguarda la distribuzione, vi sono circa 180 dipendenti dislocati a Cosenza nella sede centrale ed altro personale delle sezioni distaccate tra Salerno e Reggio Calabria. Ora, se mi si consente, vorrei dire che non si tratta di un problema di numero di dipendenti perchè con il provvedimento in esame non assumiamo altro personale.

PADULA. Onorevole Sottosegretario, se ben comprendo questo disegno di legge comporta semplicemente l'istituzione di un posto dirigenziale, ma soprattutto comporta la ratifica – prima della ristrutturazione dell'ANAS – di una situazione di fatto che intuitivamente, almeno nei suoi dati macroscopici così come sono percepiti dalla Commissione, appare abbastanza anomala. Infatti sembra che la struttura preposta alla fase della progettazione e della costruzione di un'autostrada sia rimasta integra e quindi la stessa in via permanente nella fase della gestione dell'autostrada medesima, per la quale per altro non si paga alcun pedaggio e quindi nell'organico non sono previsti i casellanti. Se attuassimo questo principio in materia di opere pubbliche, avremmo risolto il problema della disoccupazione!

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se è vero che i casellanti sono previsti per le autostrade con pagamento di pedaggio, in questo caso però vi sono i cantonieri ed altro personale indispensabile.

PADULA. Ma, come ha già fatto il senatore Rasimelli, mi chiedo che cosa facciano 280 persone per un'autostrada lunga 400 chilometri.

PATRIARCA. Solo i cantonieri sono già parecchi.

PADULA. Tuttavia, il piano di manutenzione dell'ANAS tende a organizzare dei centri di manutenzione mobili.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Padula, probabilmente il numero dei dipendenti potrebbe essere ritenuto eccessivo, ma lei sa che fino a qualche tempo fa non esistevano nemmeno i citofoni per il pronto intervento, mentre da poco su questo tratto di autostrada sono state istituite le squadre di pronto soccorso direttamente collegate con i citofoni dislocati su tutto il tratto dell'autostrada. Pertanto potrebbe a prima vista sembrare eccessivo il numero dei dipendenti, però ritengo che su questa autostrada vi sia uno dei servizi più efficienti.

D'altra parte, se pensiamo che si tratta di un'autostrada di 400 chilometri circa e se consideriamo tra i dipendenti anche gli impiegati, gli ingegneri, i geometri e i cantonieri dislocati su tutto il tratto, non credo che questo numero appaia più così eccessivo. Qualora non istituissimo l'ufficio speciale, queste persone potrebbero ovviamente essere dislocate dalla Calabria in Lombardia o in Campania, ma non so se ciò sia opportuno.

RASIMELLI. L'obiezione non riguarda la opportunità di istituire un ufficio speciale per quest'autostrada in Calabria; concerne bensì il numero di dipendenti che sono stati assunti per la sua costruzione e che al termine dei lavori sono rimasti nell'organico (con un carico di un tecnico ogni due chilometri circa), mentre sarebbero stati decentrati probabilmente in modo più proficuo in altri compartimenti per i lavori di gestione della rete ordinaria.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione.* Non tutti sono tecnici.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Infatti bisogna considerare gli ingegneri, i geometri, i cantonieri, gli autisti delle macchine, gli spalatori di neve, come ho già detto. Quindi non sono troppi se complessivamente ammontano a 280 persone.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Colleghi, contrariamente alle preoccupazioni che sento affiorare in questa Commissione, secondo me il numero dei dipendenti non è eccessivo. In questo momento ci troviamo in difficoltà a tener presente tutti i servizi sulle altre autostrade del nostro paese; tuttavia ho l'impressione che comparativamente non siamo molto dissimili dal caso in esame, anche se questa osservazione è suscettibile di smentita da parte dei colleghi.

In secondo luogo, questo provvedimento, approvato all'unanimità dalla 9ª Commissione della Camera dei deputati, è stato sollecitato dalle amministrazioni locali della Calabria e dalle organizzazioni sociali fortemente interessate. Intendo dire che ci sono ovviamente ragioni di campanilismo che determinano qualche spinta o al contrario una resistenza nei confronti del provvedimento, ad esempio perchè si vorrebbe collocare l'ufficio in un'altra provincia e non in quella dove

attualmente risiede; ma in ogni caso si esclude la sua soppressione. Certo, adesso che la costruzione dell'autostrada è stata compiuta l'ufficio potrebbe essere soppresso; ma allora bisognerebbe provvedere a creare le condizioni per effettuare la manutenzione dell'autostrada stessa. Il problema è che vi è stata una diversa utilizzazione del personale adibito alla costruzione dopo che questa è stata ultimata: infatti il 90 per cento del personale si dedica ai lavori di manutenzione mentre questo compito dovrebbe essere assolto da qualcun altro.

Quindi, da questo punto di vista non intendo dire che dovrebbero essere fugati le perplessità e i dubbi che si sono determinati; per quanto mi riguarda però ne ho molti meno, perchè la situazione mi si è resa molto chiara dalla centinaia di lettere e telegrammi che ho ricevuto e che posso fornire alla Commissione. D'altro canto, così come il Sottosegretario sottolineava l'aspetto sociale del problema, è giusto che come Parlamento cogliamo tutti gli aspetti della questione, da quelli direttamente funzionali alla manutenzione, alla gestione e alla sorveglianza dell'autostrada a quelli dell'occupazione presso l'ufficio speciale.

Ho voluto fare queste brevi considerazioni perchè ritenevo che la situazione fosse più nota e chiara di quanto in realtà non lo sia. Tuttavia, ripeto, forse a me è più chiara perchè mi sono pervenute molte lettere e sollecitazioni.

FRASCA. Signor Presidente, vorrei fare alcune brevi considerazioni per rasserenare i colleghi della Commissione lavori pubblici in merito ad una decisione che sia la più aderente alla situazione di fatto.

In realtà questo ufficio esiste già e funziona da anni; esattamente esiste da quando si è cominciata la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. I colleghi ricorderanno che nel 1960 in Calabria vi erano soltanto 10 chilometri di strada costruiti nei pressi di Salerno a cui corrispondevano altri 10 chilometri costruiti nei pressi di Reggio Calabria, mentre l'autostrada non finiva mai.

Infine si è giunti a costruire l'autostrada a due corsie anzichè a tre come era in progetto. Credo che questo sia stato il minimo contributo che lo Stato possa aver pagato nei confronti delle regioni meridionali, in modo particolare nei confronti della regione calabrese che in quel momento era isolata dal resto del paese.

L'ufficio speciale di Cosenza in questo caso ha assolto e continua ad assolvere ad una grande funzione. Il fatto che l'autostrada sia stata costruita a due corsie anzichè a tre pone infatti problemi di manutenzione tecnica che non sono quelli usuali. Non solo, ma questo ufficio si è interessato e si interessa della costruzione di alcune superstrade di grande collegamento.

Si dice che la Calabria deve rappresentare la nuova frontiera del turismo, e questo è scritto in tutti i piani elaborati negli ultimi anni.

RASIMELLI. Questo suggerirebbe di potenziare i compartimenti.

FRASCA. Se questi piani sono stati tutti sacrificati in nome di una prospettiva politica, che in realtà tarda a decollare, non c'è dubbio che esista anche un problema di adeguamento alle attuali esigenze di tutto il

sistema viario ed autostradale della regione calabrese. Per completare alcuni tratti si impiegano degli anni; alcuni lavori addirittura iniziano in un secolo e vengono completati nel successivo.

È necessario ancora costruire strade di collegamento tra i due mari, sia nella parte mediana che nella parte inferiore della regione. Questi sono in prospettiva gli ulteriori compiti che potrebbero essere assegnati a questo ufficio.

Onorevoli colleghi, vi è ancora da completare la rete autostradale italiana nei programmi approvati dal CIPE e dagli organi di programmazione.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'ampliamento della rete autostradale è stato già deliberato.

FRASCA. D'accordo, ma non bisogna dimenticare la costruzione della strada Sibari-Taranto. Il Senato ha più volte votato ordini del giorno per richiamare l'attenzione del Governo su questa autostrada programmata, progettata e finanziata, ma mai costruita per intero. Eppure vi sono dei fondi disponibili.

RASIMELLI. Questo non rientra nei compiti originari dell'ufficio speciale; forse sarà ricompreso in futuro.

FRASCA. Se questi compiti saranno ricompresi fra le attribuzioni dell'ufficio speciale, vi sarà un ulteriore dato positivo che si aggiungerà a quelli già esistenti. Infatti queste attribuzioni fanno parte del programma per la Calabria e più in generale per il Mezzogiorno.

PADULA. Ciò rientra nella struttura dell'ufficio speciale, che in realtà anticipa semplicemente la riforma dell'ANAS.

FRASCA. Si tratta di una struttura che ha assolto, assolve e assolverà grandi compiti ai fini del decollo della regione Calabria in particolare e di tutto il Mezzogiorno in genere.

Vi è anche un senso di frustrazione in noi e non soltanto a livello di popolazioni, e questo lo voglio precisare ai colleghi del Nord. Infatti ogni volta che ci accingiamo a risolvere un problema attinente al Mezzogiorno e alla Calabria in particolare vi è una valanga di difficoltà che si pongono e che si esprimono nel voto palese.

LOTTI. Il senatore Chiaromonte, però, non è del Nord; il suo discorso di ieri come si colloca in quanto lei afferma?

FRASCA. Lei, senatore Lotti, avrà ascoltato anche il mio intervento di ieri e avrà capito ciò che intendevo dire. Comunque, è innegabile che ogni volta che ci accingiamo a risolvere problemi del Mezzogiorno o della Calabria in particolare vi è – lo voglio ripetere – una valanga di difficoltà e si costituisce addirittura una sorta di «santa alleanza» che se non si evidenzia in un voto palese traspare comunque da un voto occulto, impedendo in ogni caso la realizzazione di prospettive e di passaggi contenuti nelle varie disposizioni di legge.

Faccio quindi appello al vostro cuore di italiani perchè questo provvedimento sia approvato con la massima linearità e spontaneità, senza avere la minima preoccupazione. Non si tratta infatti di un provvedimento assistenziale perchè altrimenti io non sarei qui a sostenerlo; esso si inquadra in una prospettiva di sviluppo che la regione calabrese va accarezzando da anni e che è stata approvata dagli organi di programmazione del nostro paese, senza però essere mai realizzata perchè la crisi che stiamo vivendo si è scaricata soprattutto sulle regioni meridionali.

Voglio sottolineare che la regione Calabria è all'ultimo posto nella graduatoria economica del nostro paese e che in Calabria esistono duecentomila disoccupati, di cui circa settantamila sono giovani diplomati e laureati. Non si devono perciò accrescere le difficoltà che già ha questa regione e non ci si deve sorprendere se in questa regione fioriscono la 'ndrangheta, la mafia e la criminalità organizzata. Bisogna cercare di capire quanta responsabilità esiste da parte dello Stato se la situazione è quella che è.

MASCIADRI. Proprio questo ufficio speciale favorisce la mafia. È necessario invece potenziare i compartimenti.

FRASCA. No, la mafia è un'altra cosa. Bisogna conoscere bene le cose. Infatti chi ha compreso il fenomeno della mafia comprende che la responsabilità di esso è a Torino, Milano, Genova e Roma.

BASTIANINI. Per affrontare questo problema è a mio parere necessario affidarsi più alla ragione che al cuore. Anzitutto voglio ringraziare il Sottosegretario che ci ha dato una motivazione del contenuto dell'articolo 2. Non bisogna però dimenticare che il vero problema non consiste nel numero delle persone addette a questo ufficio, ma risiede nel precedente giuridico della creazione di un'organizzazione dell'ANAS per competenze territoriali da cui si estrapolano alcune opere da affidare allo stesso ufficio speciale. Questa mi sembra la preoccupazione fondamentale che noi dobbiamo avere come parlamentari.

Vorrei chiedere al Sottosegretario se esiste qualche precedente di questo tipo in altre organizzazioni italiane.

PADULA. Questo sarà affrontato nella riforma.

BASTIANINI. Esistono organizzazioni compartimentali tradizionali da cui sono state stralciate opere da affidare ad uffici speciali? Se esistono precedenti si può valutare il provvedimento al nostro esame con serenità, altrimenti possiamo procedere subito al voto, ma dobbiamo razionalmente capire che noi operiamo una scelta con la quale ci ritroveremo a fare i conti quando si tratterà di riorganizzare e riformare l'ANAS.

FONTANARI. Come rappresentante dell'estremo Nord vorrei rispondere al senatore Frasca dicendo che sono perfettamente convinto delle validissime ragioni che stanno alla base di questo disegno di legge. Infatti questa autostrada è diversa dalle altre strade ordinarie di

competenza dell'ANAS e richiede un tipo di gestione unitaria, e, dato che il tracciato interessa più regioni, è opportuno a mio giudizio che ci sia un ufficio unitario.

Senatore Frasca, non tutti i nordisti sono contro la Calabria. L'unica perplessità che personalmente avanzo è quella del personale. Infatti nella situazione contingente credo che si cristallizzi una situazione di *surplus* di personale addetto a questo lavoro.

Quindi se nel merito del provvedimento convengo con quanto ha spiegato il Sottosegretario, cioè la necessità tecnica che l'autostrada sia affidata per la manutenzione ad un unico ufficio, mi resta la perplessità che si mantenga cristallizzata una situazione che forse con la mobilità all'interno dei compartimenti potrebbe essere risolta, lasciando a questo ufficio quel che serve.

LOTTI. Debbo dire che forse in Senato si sta sviluppando una discussione molto più ampia e attenta di quanto non risulti dagli atti trasmessi dalla Camera, dove il problema inizialmente è stato trasferito dalla Commissione al comitato ristretto e dove si sono realizzate alcune intese che poi la Commissione ha ratificato in modo molto rapido e alla unanimità. Può darsi che in sede di Commissione, qui al Senato, siano emerse preoccupazioni che erano già state evidenziate negli interventi dei rappresentanti della mia forza politica alla Camera.

Il problema di fondo consiste nel fatto, accennato da Bastianini, che con questo disegno di legge andiamo a precostituire una situazione al di fuori del più complessivo contesto di riforma dell'ANAS e non siamo oggi in grado di valutare quali conseguenze questo provvedimento potrebbe avere per il futuro.

La motivazione che viene addotta per il consolidamento dell'ufficio speciale ha una duplice spiegazione. La prima è che siamo di fronte a un complesso di lavori e di opere da eseguirsi che richiede necessariamente la presenza di un ufficio con la dotazione di organico che oggi è prevista nella legge e abbiamo individuato nella cifra di 280 persone complessive. L'altra è una motivazione di ordine sociale che il collega Frasca ha ricordato.

Vorrei soffermarmi in modo particolare sulla prima motivazione perchè ritengo sia più congrua e debba maggiormente ispirare il nostro orientamento. Ritengo che il costituire questa unità speciale di fatto significhi consolidare una situazione in una direzione non coerente con i bisogni che come forza politica andiamo ad individuare nel riassetto dell'ANAS; tuttavia mi rendo anche conto che non è possibile non affrontare oggi questa situazione in attesa della riforma complessiva dell'ANAS.

Questa mattina in Commissione mi attendevo che i colleghi della maggioranza avrebbero sottolineato con ben altro spirito l'opportunità del provvedimento e non avessero invece affondato il bisturi in annotazioni di carattere critico su un disegno di legge che presenta qualche zona d'ombra e qualche zona di dubbio giustificato. Con tutta probabilità è discutibile la scelta degli anni '60 di dar vita a questo ufficio e oggi ne paghiamo le conseguenze.

Come partito innanzi tutto non possiamo confermare il voto positivo espresso alla Camera di fronte a una serie di opposizioni e

perplessità che provengono dall'interno della stessa maggioranza e che recuperano preoccupazioni che avanzammo alla Camera dei deputati.

PATRIARCA. Ho chiesto solo degli approfondimenti.

LOTTI. Ci rendiamo conto che il problema esiste; non voteremo contro questo provvedimento e il nostro sarà un voto di astensione che fa riferimento proprio alla necessità che quanto prima si ponga mano alla riforma dell'ANAS che non è più rinviabile perchè, diversamente, di queste situazioni se ne potrebbero creare altre e in secondo luogo perchè abbiamo di fronte una scadenza di grande rilievo quale è l'attuazione del piano decennale della viabilità. Sappiamo che le giuste ambizioni contenute nel piano decennale della viabilità non potranno essere soddisfatte se nel contempo non avremo uno strumento operativo, l'ANAS, protagonista dell'attuazione del piano, attrezzato per far fronte alle nuove e immani competenze che il piano comporta.

Se questa è una scadenza nella quale crediamo, e vogliamo venga rispettata, non possiamo non passare attraverso la riforma dell'ANAS. All'interno di questa riforma sarà possibile anche riesaminare il provvedimento che oggi il Senato andrà ad approvare nel senso che questo ufficio dovrà in ogni caso resistere ai contenuti di riforma dell'ANAS. Può darsi, e alcune considerazioni svolte mi convincono di questo, che l'ufficio in questione dovrà essere in futuro smantellato se ci sarà la riforma dell'ANAS.

Allora mentre recepiamo le motivazioni di fondo rivolte a non interrompere l'azione di un ufficio insostituibile oggi, e a non accentuare le difficoltà di ordine sociale, richiamate dal nostro Presidente, dal sottosegretario Tassone e dal senatore Frasca, trattandosi di un problema che presenta aspetti dubbi di cui prima si è parlato, con questo spirito ci asterremo nella votazione di questo disegno di legge.

Auspichiamo, e questa è la motivazione vera, che presto emerga da questo provvedimento la necessità da parte del Governo e del Ministero dei lavori pubblici di presentarci il progetto di riforma dell'ANAS. Se così non fosse non vedo come il piano decennale della viabilità potrà trovare una sua reale attuazione, tenendo conto della limitatissima capacità progettuale dell'ANAS, delle sue difficoltà gestionali e quindi di una serie di limiti che saranno di ostacolo all'attuazione del piano.

Non vogliamo che questo esempio di proliferazione di uffici collaterali all'ANAS diventi la norma perchè deve essere una eccezione e come tale deve rimanere in attesa di una sua eventuale correzione.

Confermo pertanto l'astensione del Gruppo comunista.

PRESIDENTE. Volevo sottolineare al senatore Lotti e ad altri colleghi che il problema della riforma dell'ANAS è indubbiamente urgente e per quanto mi risulta la Commissione della Camera ha all'esame una proposta su questa riforma.

Naturalmente i tempi di approvazione della riforma dell'ANAS non sono immediati e mi pare che ci siano da valutare anche questioni di tempo nella scelta se sopprimere la struttura o rendere possibile che possa continuare ad essere utilizzata ai fini della manutenzione, della

gestione e della sorveglianza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Questo è il compito che abbiamo di fronte rispetto a questo disegno di legge che non impedisce, a mio giudizio, che in sede di riforma ANAS si possa ricomprendere questa struttura in una soluzione organica e funzionale rispetto a quel disegno.

Non mi sento condizionato, da questo punto di vista, in termini negativi rispetto a tale obiettivo.

PATRIARCA. Penso che il Presidente abbia anticipato le considerazioni che volevo svolgere.

Questo provvedimento nasce dalla discussione di una riforma organica dell'ANAS e come anticipazione di essa. Tenuto conto che questa autostrada interessa più Regioni, un ufficio superregionale, che si chiama speciale perchè lo era all'origine, non mi sembra in contrasto con la filosofia della riforma.

Anzi in un certo senso, se sono vere, come sono vere, le indicazioni fornitemi dal Sottosegretario, il provvedimento sarebbe quasi un'anticipazione di alcuni dati della riforma di gestione dell'ANAS. Ritengo che il dibattito che si è sviluppato in questa Commissione ed i chiarimenti che ne sono scaturiti abbiano dato luogo ad una ricerca di approfondimento e non a posizioni dissenzienti rispetto al provvedimento e che siano stati peraltro sufficienti; e vorrei dirlo soprattutto al collega Lotti che ha annunciato un'inversione di rotta del suo Gruppo politico. Tuttavia ho la sensazione che molti colleghi si siano preoccupati di una sorta di distorsione che forse non c'è stata: ossia i 280 dipendenti secondo me non sono gli stessi che hanno dato luogo al processo di costruzione dell'autostrada perchè è chiaro che al momento della costruzione l'ANAS ha impiegato altro personale proveniente anche dalla sede centrale, che poi non è rimasto in Calabria. Infatti è rimasto sul posto solamente quel personale ritenuto indispensabile per il completamento di alcuni tratti e per la gestione e quindi non esiste un personale addetto alla costruzione trasformato poi in personale addetto alla gestione; questo avrebbe potuto ingenerare alcune preoccupazioni, ma secondo me, ripeto, è rimasto sul posto il numero di dipendenti ritenuto il minimo indispensabile per provvedere alla gestione di un tratto autostradale che – si noti – è certamente tra i più lunghi del nostro paese.

Al di là delle considerazioni di carattere meridionalistico, vorrei fare alcune osservazioni di natura tecnica che mi sembrano abbastanza evidenti. Ritengo che 280 dipendenti non siano eccessivi e non costituiscano motivo per ritornare ancora una volta sul vecchio tema dell'assistenzialismo meridionale; mi pare che anche il calcolo molto abbondante del collega Padula di un addetto ogni due chimometri non sia poi eccessivo tenuto conto che questo ufficio, oltre alla sorveglianza, alla organizzazione ed alla manutenzione, conserva anche il compito di completare questa struttura viaria in Calabria.

Pertanto ritengo che la nostra Commissione debba approvare rapidamente il provvedimento in esame, sia pure dopo aver ottenuto i necessari chiarimenti dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PINGITORE. Signor Presidente, insisto sull'esigenza di audire in via informale il sindaco di Catanzaro, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei compartimenti ANAS di Napoli, di Potenza e di Catanzaro, nonchè gli stessi responsabili dei compartimenti ANAS di Napoli, di Potenza e di Catanzaro.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del senatore Pingitore.

Non è approvata.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, come relatore ho raccomandato alla Commissione l'approvazione del provvedimento pur senza eccessivo entusiasmo soprattutto per l'origine dell'ufficio che – come è stato rilevato e confermato – nella sostanza, se non nel numero, era stato creato per la costruzione dell'autostrada. Indubbiamente le valutazioni fatte dai colleghi per diversi aspetti hanno una loro validità, ma credo che occorra tener presente quanto ha sottolineato il rappresentante del Governo: infatti si tratta di gestire un'autostrada, dopo che è stata costruita, in quanto la stessa non è in concessione ma è gestita direttamente dall'ANAS.

Credo pertanto che la soluzione del problema sia di creare un centro unico di gestione dell'autostrada di 400 chilometri; e mi sembra una proposta ragionevole e fondata. Vorrei dire che in ogni caso si sarebbe dovuti pervenire ad una conclusione del genere, anche se forse si poteva trovare un'altra via da seguire meno obbligata: si sarebbero potute prevedere queste esigenze a suo tempo, oppure ricercare la soluzione nel quadro generale della riforma dell'ANAS. Tuttavia alla Camera dei deputati, pur essendo state sollevate inizialmente alcune obiezioni in particolare da parte dei colleghi del Gruppo comunista soprattutto perchè il provvedimento non si inquadra in un disegno generale di riforma dell'ANAS, si è giunti alla conclusione che nel caso specifico è opportuno, anche indipendentemente da quella riforma, approvare il provvedimento. E ritengo che tutto sommato questo debba essere anche il nostro parere.

In merito alla proposta del senatore Pingitore devo dire che le audizioni proposte non potrebbero portare a mio avviso ulteriori elementi positivi o di chiarimento; credo anzi che si corra il rischio di complicare ancora di più il problema anzichè risolverlo.

Pertanto, pur confermando il poco entusiasmo per lo spirito del provvedimento, come ho detto prima, devo dire che alla fine della discussione sono maggiormente convinto dell'opportunità di approvarlo, anche se non condivido le osservazioni del collega Frasca a proposito delle supposte alleanze del Nord contro il Sud, perchè credo che argomenti di questo genere siano assolutamente infondati e controproducenti. Escludendo perciò ogni valutazione legata alla provenienza geografica dei singoli senatori, ritengo di poter confermare alla Commissione la proposta di approvazione del provvedimento.

Anche se non sarebbe necessario dato che sono state respinte, ritengo di dover sottolineare che la mia contrarietà alle audizioni proposte dal senatore Pingitore derivava dal pericolo che con esse si rimettesse tutto in discussione.

Mi risulta, ed in questo vorrei una conferma dal sottosegretario Tassone, che nel progetto di riforma dell'ANAS sia prevista l'istituzione di uffici speciali sganciati dai compartimenti territoriali. Questo mi sembra un orientamento sufficientemente acquisito, perciò ritengo che il disegno di legge al nostro esame non possa contraddire, condizionare o limitare in modo eccessivo un provvedimento più generale sulla stessa materia. Considerato anche questo punto di vista, e anche per le ricordate motivazioni di carattere sociale, auspico che il Gruppo comunista voglia rivedere la sua posizione, approvando con il resto della Commissione il provvedimento al nostro esame.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Voglio soltanto ribadire il fatto che l'ANAS ha in tutta Italia circa 12 mila dipendenti. A fronte del volume di interventi rispetto a cui l'ANAS si trova a dover continuamente operare, questo numero si rivela veramente insufficiente.

LOTTI. Questo è vero: basta pensare allo stato di manutenzione delle strade ANAS.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Perciò il numero degli addetti al tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria non è esorbitante se viene riferito ai programmi dell'ANAS di ampliamento del personale. Non c'è dubbio che si tratta comunque di un problema strettamente amministrativo.

Confermo quanto detto dal relatore a proposito dell'ufficio speciale. Noi ci siamo trovati di fronte ad una situazione di fatto che andiamo semplicemente a confermare senza aggiungere o togliere nulla. Non c'è dubbio che sul piano funzionale gli uffici speciali rispondono a criteri di economicità, dato che questo tratto autostradale attraversa tre regioni, e per dare efficienza ed efficacia ad interventi gestionali e manutentori è necessaria una dirigenza univoca. A mio parere questo deve essere sottolineato.

Non credevo che questo disegno di legge, che la Commissione lavori pubblici della Camera ha inteso estrapolare da una proposta più ampia, potesse creare una serie di perplessità, anche se è giusto mettere a confronto le opinioni anche in questa sede.

La proposta di questo disegno di legge, però, nasce dalla considerazione dell'urgenza di una situazione di carattere sociale. Infatti è chiaro che se questo provvedimento non è approvato l'ufficio speciale cesserà di esistere e tutto il personale addetto dovrà essere mobilitato sul territorio nazionale, aggravando la già gravissima situazione della regione calabrese. Non solo, ma dopo alcuni mesi saremo costretti a reistituire l'ufficio speciale perchè ci accorgeremo che è indispensabile.

La linea di tendenza sul piano politico è quella di non creare dei compartimenti di gestione e manutenzione di pezzi di autostrade, creando degli enti, come l'Italstrade, che operano direttamente sulla manutenzione delle strade.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.—

È istituito l'ufficio ANAS per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria con sede in Cosenza.

Sono istituite altresì le sezioni staccate di Salerno e Reggio Calabria alle dirette dipendenze dell'ufficio medesimo.

L'ufficio è assimilato ai compartimenti della viabilità ANAS di cui alla tabella A annessa alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, ed adempie, lungo l'autostrada ed i relativi raccordi, a tutte le incombenze attribuite dalle vigenti leggi agli organi periferici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti da parte del senatore Pingitore. Il primo tende a sostituire l'articolo 1 con il seguente:

Art. 1.

«Sono istituiti gli uffici staccati per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nelle città di Cosenza, Salerno e Reggio Calabria.

Gli uffici staccati saranno diretti ciascuno da un ingegnere con qualifica di ingegnere capo».

Il secondo tende ad aggiungere, alla fine, il seguente comma:

«Dirigente unico del compartimento ANAS della Calabria e dell'ufficio ANAS per l'autostrada è il capo compartimento ANAS della regione Calabria.

PINGITORE. Mi scuso anticipatamente se illustrerò questi emendamenti partendo da lontano. Il provvedimento al nostro esame avrebbe dovuto trovare una definitiva sistemazione nel riordino e nella ristrutturazione generale dell'ANAS, così come era previsto. Non si è voluto fare questo perchè si è voluto procedere in fretta all'approvazione di questo disegno di legge che, come dicevo in premessa, tratta di un argomento già preso in considerazione nel 1971, allorchè fu presentato un decreto ministeriale, il n. 5603, per la istituzione dell'ufficio speciale ANAS di Cosenza.

Non mi soffermerò su molti degli aspetti emersi nel corso della discussione come, ad esempio, il municipalismo che, pur non essendo strettamente attinente, dà il segno della disgregazione della Regione. Non mi soffermerò sulla politica dei pacchetti fatta per la Calabria dalle forze di Governo negli anni scorsi, politica che è stata fonte di tante sciagure per la nostra Regione. Non mi soffermerò neanche sulle spartizioni clientelari e sulle lottizzazioni, anche se mi sembra che questo disegno di legge abbia un vago sapore di lottizzazione.

Mi dispiace fare questi accenni critici il giorno dopo la venuta di De Mita in Calabria. Credo sia opportuno anticipare queste cose per arrivare al senso vero del provvedimento e, quindi, dei miei emendamenti. Non mi soffermerò neppure sulla cosiddetta «filosofia manutentoria» dell'autostrada, parole usate dalla direzione generale dell'ANAS per giustificare questo provvedimento. Questa «filosofia manutentoria» consiste nell'uso di sostanze antigelo, nell'uso di materiali antisdruccio-

levoli, nella segnaletica stradale diversificata, nei segnali variabili, e così via. Questo, però, suona come un'autocritica dell'ANAS stessa, dato che ha bisogno di un ufficio speciale per compiere queste opere e non è in grado di procedere autonomamente.

L'articolo 24, signor Presidente, della legge n. 59 del 1961 che stabilisce i compiti e le funzioni dei compartimenti dell'ANAS, che hanno competenze a carattere regionale, prevede la istituzione di questi uffici speciali per la costruzione dell'autostrada e dei raccordi autostradali, però prevede anche che alla fine della costruzione questi tratti vengano affidati al compartimento ANAS di pertinenza. Questo non è stato fatto in Calabria malgrado le sollecitazioni della Corte dei conti sui rendiconti, fatte nel dicembre 1981. Appunto per questo dicevo che non c'era fretta di approvare questo disegno di legge, giacchè si è atteso fino al 1984 non dando esito a quelle raccomandazioni della Corte dei conti.

Esprimo la sorpresa per il fatto che quest'ultima, pur avendo minacciato di ricorrere ai dispositivi di legge per questi mancati rendiconti, non lo ha fatto dal 1981 al 1984 e adesso con questo provvedimento si va a riparare a tale mancanza.

Volevo anche riferirmi all'articolo 25, lettera *a*) e *g*), e ricordare soprattutto questi punti ai colleghi della maggioranza che hanno avuto l'amabilità e il senso di responsabilità di richiamarsi ad alcuni elementi pericolosi rappresentati da questo disegno di legge. La lettera *a*) dell'articolo 25 della legge n. 59 dice che i compartimenti della viabilità, nell'ambito della propria circoscrizione territoriale, propongono alla direzione generale dell'ANAS i provvedimenti necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria nonchè per la riparazione, il miglioramento e l'adeguamento nelle strade e autostrade statali. La legge n. 59 del 1961, cioè, prevede che la manutenzione delle strade e autostrade statali di competenza dell'ANAS venga fatta dal compartimento ANAS.

La lettera *g*) dello stesso articolo n. 25 prevede che i compartimenti della viabilità, nell'ambito della propria circoscrizione territoriale, curino quanto altro necessario per la gestione delle strade e autostrade statali. Mi pare che sia chiaro il concetto che si va a distorcere queste previsioni, col provvedimento di legge all'esame, nel momento in cui si crea un ufficio speciale per l'autostrada e un dirigente con la funzione di capo compartimento di seconda classe.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa è una legge di ventitrè anni fa quando avevamo 20.000 chilometri di strade, adesso ne abbiamo 44.000.

PINGITORE. Non è cambiata molto la situazione. Questo non significa che per la Calabria debba nascere un provvedimento di questo genere che sarà trainante per altre situazioni già previste dai colleghi per il futuro quando si andrà a fare la riforma dell'ANAS.

Sarebbe stato molto più organico, per la stessa legge, la creazione di uffici staccati dell'ANAS da affidare ai compartimenti ANAS delle Regioni di appartenenza. Dico questo senza voler assolutamente entrare nella discussione sul numero dei dipendenti che probabilmente, in questo sono d'accordo con il Sottosegretario, non sono neppure

sufficienti date le pessime condizioni in cui sono le strade soprattutto nella nostra Regione.

È per questa ragione che ho proposto questi emendamenti che chiedo siano votati ed approvati.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è contrario. Ho accennato prima alla opportunità e alla necessità di un unico centro dal quale dipenda la gestione dell'intera autostrada; qui invece si propongono tre uffici di pari livello creando oltretutto problemi di copertura per l'istituzione di questi tre posti di ingegnere capo.

Per quanto riguarda l'emendamento aggiuntivo, esso creerebbe altri problemi, perchè si verrebbe a dare al compartimento della Calabria competenza anche nel territorio dei compartimenti della Campania e della Basilicata creando quindi ulteriori interferenze. Per questo motivo sono contrario ai due emendamenti all'articolo 1 come del resto sono contrario agli altri.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono contrario anch'io perchè ritengo che gli ingegneri capo non possono gestire sezioni distaccate e sono contrario anche per le valutazioni che ha svolto il relatore.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, se andassimo a prevedere una unicità di figura come capo compartimento e capo dell'ufficio speciale andremmo a ridimensionare l'impegno, il valore e il significato del compartimento della Calabria.

PRESIDENTE. Metto ai voti innanzi tutto l'emendamento del senatore Pingitore che tende a sostituire l'articolo 1 con il seguente:

Art. 1.

«Sono istituiti gli uffici staccati per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nelle città di Cosenza, Salerno e Reggio Calabria.

Gli uffici staccati saranno diretti ciascuno da un ingegnere con la qualifica di ingegnere capo».

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Pingitore che tende ad aggiungere, alla fine dell'articolo 1, il seguente comma:

«Dirigente unico del compartimento ANAS della Calabria e dell'ufficio ANAS per l'autostrada è il capo compartimento ANAS della regione Calabria».

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo di cui ho dato lettura.

È approvato.

Art. 2.

All'ufficio anzidetto vengono mantenute le seguenti competenze:

1) l'Autostrada SA-RC;

2) le aste di raccordo o le tratte di strade costruite o migliorate dall'ufficio medesimo che servono da collegamento tra gli svincoli autostradali e le strade statali o le strade di grande comunicazione;

3) la strada di grande comunicazione Paola-Cosenza-Crotone limitatamente alla tratta Cosenza-Crotone;

4) la strada di collegamento tra lo svincolo autostradale Grimaldi-Altilia e l'abitato di Colosimi.

A questo articolo è stato presentato un emendamento del senatore Pingitore tendente a sopprimere i punti 2), 3) e 4).

BASTIANINI. Intervengo sull'articolo 2 anche per anticipare l'atteggiamento che terrò a nome del mio Gruppo sull'intero disegno di legge.

Nel corso del dibattito le nostre perplessità non sono state superate, pur dando atto dei chiarimenti che il Sottosegretario ha cortesemente e documentatamente fornito. Le nostre perplessità non sono superate in ordine alla opportunità di anticipare una parte del riordinamento dell'ANAS, istituendo per la prima volta una gestione stralcio per opere che si sovrappongono alla gestione ordinaria e non territorialmente. Non sono superate le perplessità riguardo le competenze attribuite a questo ufficio ed è questa la materia di cui si tratta all'articolo 2.

Mentre mi sembra che siano sufficientemente centrate le competenze di cui ai punti 1 e 2 che attengono a questa opera di valenza interregionale, per i punti 3 e 4 si tratta di dare continuità ad un fatto precostituito piuttosto che operare una scelta razionale e organica. In questo senso si sarebbe potuto immaginare di riscrivere l'articolo 2 mantenendo fermi i punti 1) e 2) e rimandando eventuali altre competenze all'ANAS stessa come era previsto nel testo presentato dal Governo originariamente, in quanto con la attribuzione di altre competenze poteva aver luogo quella razionalizzazione dell'impiego del personale all'interno della Calabria che poteva dare al provvedimento una maggior coerenza.

Non essendo state superate queste perplessità, annunzio il voto di astensione sull'articolo 2 e sul disegno di legge nel suo insieme.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore sull'emendamento soppressivo del senatore Pingitore è contrario, anche se riconosco almeno una parziale fondatezza agli argomenti svolti dal collega Bastianini per quanto riguarda i punti 3 e 4. Confesso di non conoscere sufficientemente a fondo la situazione per poter esprimere un parere preciso e definitivo su questi punti; tuttavia, per una serie di valutazioni che riguardano l'urgenza dell'approvazione del provvedimento riguardante una situazione che già da troppi anni si trascina senza una regolarizzazione, ritengo che sia prevalente l'opportunità di approvare il disegno di legge in esame senza modifiche e quindi esprimo parere contrario anche sui punti 3) e 4).

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, a nome del Governo esprimo parere contrario sull'emendamento in esame. Mi rendo conto della fondatezza delle osservazioni fatte dal senatore Bastianini perchè queste due grandi strade (una di comunicazione e una di collegamento) furono a suo tempo progettate e costruite e attualmente sono gestite da parte dell'ufficio speciale con le motivazioni dell'insufficienza del personale del compartimento ANAS della Calabria per la costruzione delle strutture e per la loro gestione. Pertanto la Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati non ha fatto altro che riconoscere una situazione di fatto per evitare una conflittualità oggi latente: in fondo anche noi abbiamo l'interesse di pacificare una situazione nell'ambito dell'ANAS della Calabria.

BASTIANINI. Questo non è compito del legislatore, ma dell'ANAS.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Oltretutto bisogna considerare anche un aspetto di carattere tecnico perchè il tratto Paola-Cosenza deve essere ancora completato.

Quindi, nell'ambito della ristrutturazione dell'ANAS - come è stato auspicato e sottolineato da parte di vari senatori - si potrà eventualmente affrontare e risolvere questo problema particolare, ma occorre fissare criteri di riferimento certi.

LOTTI. A nome del Gruppo comunista dichiaro di prendere atto delle osservazioni del Governo e che ne terremo conto.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento soppressivo dei punti 2), 3) e 4) dell'articolo 2, presentato dal senatore Pingitore.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Art. 3.

È autorizzata la variazione in aumento di una unità, con funzione di capo compartimento di seconda classe, della tabella X, quadro F, livello E, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

Il senatore Pingitore ha presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo 3.

PINGITORE. Signor Presidente, vorrei sottolineare l'importanza che rappresenta l'articolo 3 per le osservazioni critiche da me fatte al disegno di legge: infatti la creazione di un secondo capo compartimento in Calabria mi pare proprio che legittimi una situazione anomala in quanto sancisce definitivamente questo ufficio speciale. Ricordo ancora

una volta che all'articolo 24 della legge n. 59 del 1961 è prevista l'autorizzazione per la creazione di un ufficio speciale per la costruzione di autostrade; ma completata la costruzione, così come è successo in tutte le altre regioni, i tratti autostradali devono essere affidati per la gestione e la manutenzione ai compartimenti ANAS delle Regioni competenti.

Ho l'impressione che qui si stia approvando uno dei tanti provvedimenti di sanatoria del nostro paese, molto comuni nei settori della sanità, della scuola, dell'abusivismo edilizio e adesso anche dell'abusivismo autostradale dell'ANAS, perchè il disegno di legge rientra evidentemente in questa filosofia e non in quella della manutenzione delle strade e autostrade di competenza dell'ANAS. Ritengo che questo sia proprio l'elemento cardine del provvedimento in esame che produrrà un effetto trainante nel futuro, quando si affronterà la riforma dell'ANAS. E desidero che resti a verbale questa mia dichiarazione perchè essa potrà essere utile per denunciare le responsabilità di chi ha voluto questa situazione.

Le mie perplessità si estendono naturalmente anche all'articolo 2 che stabilisce la competenza dell'ufficio speciale per tutti i tratti stradali e le vie di raccordo con l'autostrada perchè questo mi sembra anche un assurdo tecnico: infatti le superstrade e le grandi strade di comunicazione devono rientrare nella competenza dell'ANAS e non in quella dell'ufficio speciale. A mio parere questa confusione di termini, di competenze e di attribuzioni non è molto positiva per lo stesso disegno di legge oggi in esame.

COLOMBO Vittorino (V.), *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, esprimo parere contrario all'emendamento del senatore Pingitore perchè, una volta approvato l'articolo 1, è evidente la necessità di prevedere un capo compartimento. D'altronde è necessaria anche la norma di copertura.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo esprime parere contrario sull'emendamento del senatore Pingitore.

PRESIDENTE. Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo 3.

È approvato.

Art. 4.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente articolo 3, valutato in lire 15 milioni annui, si provvede a carico dello stanziamento del capitolo n. 101 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1984 e corrispondente capitolo per gli esercizi successivi.

Il senatore Pingitore ha presentato un emendamento soppressivo di tale articolo che devo tuttavia dichiarare non proponibile, e quindi

precluso, perchè l'articolo 4 riguarda la copertura finanziaria degli oneri.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

FONTANARI. Signor Presidente, non intendo ripetere le considerazioni positive che ho espresso prima sul disegno di legge nel suo complesso e quindi dichiaro il voto favorevole sul provvedimento in questione. Vorrei solo brevemente dichiarare che mi associo alla perplessità espresse dal senatore Bastianini e che anche per me è molto importante l'impegno del Governo per la ristrutturazione funzionale dell'ANAS.

Ritengo opportuno aggiungere la raccomandazione che venga razionalizzata anche la gestione del personale perchè, come è stato detto prima, la rete di viabilità della Calabria è la più estesa dei vari compartimenti ANAS e quindi sarebbe assurdo che parte del personale venisse immobilizzato in questo ufficio quando potrebbe essere utilmente impiegato per la manutenzione della rete ordinaria dell'ANAS.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 12,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO