

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE E SULLE SUE PROSPETTIVE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto Stenografico

4^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 51, 52, 53 e <i>passim</i>	OLIVETTI	Pag. 52, 56
CROLLALANZA	54, 55, 56	SANTORO	51, 54, 57 e <i>passim</i>
GROSSI	58	SPADACCINI	51, 53, 55 e <i>passim</i>
MADERCHI	58		
MINGOZZI	57		
SALERNO	56		
SAMONA'	59		

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Felice Spadaccini, assessore per i lavori pubblici della Regione Abruzzo; l'ingegner Giovanni Santoro, responsabile del settore lavori pubblici della Regione Calabria e l'ingegner Enzo Olivetti, coordinatore del servizio lavori pubblici della Regione Marche.

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

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

PRESIDENTE. Proseguiamo la nostra indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive. Vi ricordo che, tra le personalità da ascoltare, avevamo invitato i rappresentanti delle Regioni che avessero avuto interesse a partecipare alla nostra indagine. Sono oggi qui presenti l'avvocato Spadaccini, assessore per i lavori pubblici della Regione Abruzzo; l'ingegner Santoro, responsabile del settore lavori pubblici della Regione Calabria, e l'ingegner Olivetti, coordinatore del servizio lavori pubblici della Regione Marche. Do senz'altro la parola all'avvocato Spadaccini.

SPADACCINI. Innanzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare il Presidente e l'intera Commissione, che si sono compiaciuti di interpellare anche la nostra Regione su un problema tanto importante; porgo inoltre il saluto del Presidente della Giunta regionale che mi ha delegato ad intervenire a questa riunione.

Noi abbiamo in corso di costruzione o di completamento due tronchi di autostrada che sono affidati in concessione dall'ANAS alla Società autostrade romane abruzzesi (SARA). È già in funzione il tratto che va dal raccordo anulare di Roma sino all'Aquila, ed esiste una biforcazione a Torano per Avezzano onde raggiungere poi Pescara. Un'altro tratto in funzione si trova sulla Pescara-Avezzano ed arriva attualmente sino a Scafa. Sono stati appaltati tutti gli altri lotti, che sono in corso di costruzione, da Avezzano verso Cocullo, che è la zona più impervia, per poi

arrivare alle porte di Sulmona e ricollegarsi quindi, attraverso Popoli e Bussi, con il tronco che oggi si ferma a Scafa. Vi è poi l'altra tratta che dall'Aquila dovrebbe congiungere l'autostrada ad Alba Adriatica, e vi è infine il traforo del Gran Sasso, che è stato realizzato per circa sei chilometri, al cui completamento manca ancora molto. Deve ancora essere appaltato l'ultimo tratto dall'uscita del Gran Sasso sino ad Alba Adriatica. Oggi la società SARA si trova in difficoltà economiche sia per l'aumentato costo delle materie prime che della mano d'opera, in quanto le imprese che hanno appaltato i lavori hanno avanzato richiesta per la revisione dei prezzi contrattuali, difficoltà che sono poi aumentate dal fatto che il contributo dello Stato è minimo nei confronti della società. Sono intervenuti a far parte di essa anche gli enti locali in provincia di Chieti, di Pescara, la Camera di commercio, eccetera, ma i finanziamenti si fanno purtroppo attendere perchè questi enti locali si trovano nelle condizioni che tutti conosciamo, per cui si è in attesa di un intervento decisivo da parte del Governo che possa consentire di risolvere questo problema. La preghiera che io rivolgo è di prospettare al Governo l'urgenza del reperimento degli stanziamenti, in quanto non ci sono difficoltà tecniche, ma soltanto di natura economica.

PRESIDENTE. Proporrei di ascoltare le esposizioni dei rappresentanti delle tre Regioni e porre dopo le nostre domande. Poichè non ci sono obiezioni, così rimane stabilito.

Ringrazio l'avvocato Spadaccini per la sua sintetica e chiara esposizione, e do la parola all'ingegner Santoro per la Regione Calabria.

SANTORO. Ringrazio innanzitutto il Presidente, a nome dell'assessore e di tutta la Giunta, per averci rivolto l'invito a partecipare a questa indagine, che noi riteniamo particolarmente importante per i problemi che dovremo trattare.

Nel programma ridotto dell'IRI veniva assicurata la realizzazione del tratto di autostrada Sibari-Metaponto-Taranto con priorità alla Sibari-Metaponto, perchè, passan-

do dal progetto di massima a quello esecutivo, risultava che le difficoltà tecniche di questo tratto erano superiori alle altre, e pertanto si era proceduto per tempo ad una serie di indagini e di rilievi tali da assicurare la definizione del tracciato. È evidente che per la Regione Calabria questo tratto, che rappresenta praticamente un collegamento con tutto il versante adriatico, è molto importante perchè è un collegamento tra i poli di sviluppo della Puglia e della Calabria, cioè Sibari e Taranto. Sono ovvie, a questo punto, le implicazioni economiche che potrebbero conseguire dall'esistenza di un collegamento di questo tipo e dall'interconnessione e conseguente facilità di scambi che può derivare a queste due Regioni dalla realizzazione della Sibari-Metaponto. Le nostre ipotesi di sviluppo, recepite in un documento che per ora è ancora una bozza del piano di sviluppo regionale della Calabria, tengono appunto conto di questo discorso in merito all'intervento su aree organiche, quelle cioè nelle quali noi riteniamo di potere operare in modo intersettoriale. Sibari è una di queste aree organiche prioritarie sulle quali la Regione interverrà per quanto riguarda gli investimenti industriali, e soprattutto l'aspetto turistico nelle zone in cui i due tipi di intervento non danno luogo a incompatibilità. D'altra parte abbiamo anche considerato dei sottosistemi, e nell'indicazione di questi l'area di Sibari, per i suoi valori sia di tipo storico-artistico che di tipo industriale o agricolo, viene riconosciuta come prioritaria.

D'altro canto, al momento, la Jonica è praticamente l'unica direttrice dei traffici che ci collega con l'Adriatica e quindi con il Brennero. C'è un progetto di massima che prevede un raddoppio ferroviario tale da consentire collegamenti diretti con il Brennero, investendo tutta l'Adriatica. In pratica, da noi la ferrovia Jonica è quella che si trova nelle condizioni peggiori e non pare sia oggetto di interventi, anche con il piano dei duemila miliardi.

Quanto alla viabilità, ci serviamo ancora della strada statale 106 Jonica, la quale non è ampliata e ammodernata in tutte le sue parti. Quindi la zona jonica, in quella che

è la grande maglia delle infrastrutture della Calabria, risulta essere al momento la più sguarnita, sia dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, che di quelli autostradali.

Per quanto riguarda la Sibari-Metaponto-Taranto, fino al 1974 — e cito una lettera dell'allora ministro Lauricella — risultava esserci un impegno preciso da parte dell'IRI a dare appunto la priorità, pur avendo ridotto il programma, alla realizzazione del tratto della Sibari-Metaponto.

Questi sono i problemi di fondo della Calabria nel settore delle comunicazioni su strada.

P R E S I D E N T E . Grazie, ingegner Santoro. Sentiamo ora l'ingegner Enzo Olivetti, coordinatore del Servizio lavori pubblici della Regione Marche.

O L I V E T T I . Sotto il profilo delle autostrade, la Regione Marche è l'ultima arrivata essendo stata soltanto di recente collegata dall'autostrada Adriatica al sistema autostradale nazionale. Non vi sono comunque particolari problemi in questo specifico settore, se non per quanto concerne i raccordi.

Esiste, al centro della Regione, il porto di Ancona, in fase di ampliamento, anche con i 25 miliardi stanziati per i danni sismici. È indispensabile, in previsione della riapertura del Canale di Suez, avere un collegamento porto-Autostrada Bologna-Canosa. È di modesto chilometraggio — sei-sette chilometri — e quindi anche di costo modesto.

Poi avremmo la necessità di un collegamento con la Roma-L'Aquila, attraverso la progettata autostrada L'Aquila-Alba Adriatica. Questo per quanto riguarda il problema strettamente autostradale.

Se qui si può parlare di superstrade e di strade a quattro corsie, facenti parte di progetti speciali, noi abbiamo la necessità di completare la Fano-Grosseto, che è iniziata in testa e in coda ed è già collegata con Siena e Arezzo, ma manca del tratto centrale per l'attraversamento appenninico, il più oneroso, perchè quasi tutto in galleria. Poichè la Cassa per il Mezzogiorno sta realizzando, con progetti speciali, la transcollinare aprutina,

che collega il Molise con le Marche, avremmo necessità di un collegamento anche con questa superstrada.

Finora sono stati realizzati alcuni tratti nella zona di Fabriano e nella provincia di Pesaro. Sono opere non complete, che però se realizzate in tratti funzionali potrebbero già essere molto efficaci, soprattutto per fermare l'esodo che si sta verificando dalle campagne, con lo spopolamento di zone interessanti dal punto di vista turistico e utili per gli insediamenti industriali.

Il Consiglio regionale non auspica certo le cattedrali nel deserto, ma vorrebbe delle industrie a carattere artigiano, sparse all'interno, per fermare questo esodo. Io credo che queste arterie potrebbero avere un senso se realizzate in lotti funzionali. Questi sono i principali problemi delle Marche.

C'è poi un'altra questione. Diversi Compartimenti ANAS in tutta Italia, per il superlavoro che hanno dovuto affrontare, non hanno a disposizione i fondi necessari per i progetti esecutivi e chiedono agli Enti locali, alle Regioni il finanziamento di opere che, se non venissero realizzate, costituirebbero denari spesi e non utilizzati. Le autostrade sono opere un po' particolari che rientrano nei finanziamenti a totale carico dello Stato — come noi facciamo attraverso gli Enti locali — ed hanno già il finanziamento del progetto con lo stanziamento stesso. Non so se sia legittimo chiedere il pagamento del progetto esecutivo agli Enti locali, alle Regioni, alle Province. Noi siamo costretti ad accettare qualsiasi soluzione, però sarebbe bene che in sede di programmazione venissero almeno indicate sommariamente le opere che possono essere realizzate, in modo da non spendere denaro inutilmente. Un progetto esecutivo di un'opera costa, grosso modo, il cinque per cento. Si potrebbe chiedere agli Enti locali il pagamento di un progetto di massima e adottare per la progettazione esecutiva un appalto-concorso, in modo che siano le imprese stesse ad avere l'onere del costo del progetto. Ma questo, comunque, è un particolare tecnico da approfondire.

PRESIDENTE. La ringrazio. Prima di dare la parola ai colleghi, vorrei porre una

domanda agli autorevoli esponenti di tre Regioni, di cui due particolarmente depresse, Calabria e Abruzzo. In zone depresse, come la Calabria, l'Abruzzo, il Molise, le autostrade contribuiscono veramente allo sviluppo omogeneo del territorio o sono preferibili le superstrade ovvero una rete a vasto sviluppo, a traffico aperto? È da sollecitare l'incremento della rete autostradale, oppure come accennava l'ingegner Olivetti delle Marche, è preferibile promuovere quello della rete stradale, ammodernandola e potenziandola? Ai fini dello sviluppo che queste Regioni si propongono, l'autostrada è un fatto assolutamente positivo o è positivo fino a un certo punto? Vorrei sapere come semplice parlamentare — e non come Presidente di questa Commissione — per mia scienza, se loro, che vivono direttamente la vita economica e sociale delle loro Regioni, ritengono che le autostrade siano veramente un toccasana.

SPADACCINI Esprimo il mio pensiero. L'autostrada non è certamente il toccasana, però è senza dubbio una delle infrastrutture essenziali per poter consentire alle zone anche interne di poter realizzare insediamenti industriali. E noi ne abbiamo la prova palmare sia con la costruzione dell'Autostrada del Levante — molte zone hanno subito un impulso, un incremento ai fini dell'industrializzazione e dell'espansione anche di altre attività — sia dell'autostrada che congiunge l'Adriatico con il Tirreno. In tutte quelle zone interne, che sembravano destinate addirittura ancora a perdere altre risorse umane, dato l'esodo dalle campagne, vi è stata invece una ripresa sotto il profilo turistico. In tutti i comuni montani — parlo specificamente dell'autostrada che congiunge Roma all'Aquila e ad Avezzano — che sembravano destinati ormai alla paralisi completa, vi è stato un progresso, un ripopolamento, stanno sorgendo delle attività a carattere industriale e artigianale. Direi che questo ruolo poteva anche essere svolto — ecco perchè non ritengo l'autostrada un toccasana — da una superstrada. Ma allo stato attuale, come avevo fatto presente all'inizio, con i tronchi principali della Roma-L'Aquila già in esercizio; con la bifor-

8^a COMMISSIONE4^o RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1975)

cazione da Torano per Avezzano già in esercizio; con il tronco da Pescara fino a Scafa — che penetra quindi nella zona industriale interna — in esercizio, con altri tratti già appaltati, a me sembra che sarebbe delittuoso mutilare un'opera che indubbiamente incide favorevolmente nel tessuto territoriale ai fini dello sviluppo economico, commerciale, turistico. Specialmente, poi, con le imprese appaltatrici che stanno eseguendo questi lavori e corrono il rischio di dover fermare quest'opera già iniziata e chiudere circa trentadue cantieri in esercizio.

La stessa cosa è a dirsi per il tratto dall'Aquila verso Alba Adriatica, che ha già superato gli ostacoli tecnici o che si trova a buon punto. Tutta la provincia di Teramo, oltre a quella di Ascoli, aspetta con impazienza la realizzazione di quest'opera che dia la possibilità appunto anche a quelle province di sperare in uno sviluppo, in una ripresa dell'economia locale, sotto tutti i punti di vista.

PRESIDENTE. Ingegnere Santoro, vuole aggiungere qualcosa circa la mia domanda?

SANTORO. Ritengo che sia a voi tutti nota l'influenza che l'A-3 ha avuto sulla partecipazione della Calabria allo sviluppo nazionale e quindi sulla migliore possibilità di collegarsi al resto d'Italia. Ci ha consentito di eliminare quello che per noi era il difetto fondamentale, cioè l'isolamento.

Ora, la richiesta di un'autostrada, anche in un periodo in cui praticamente il trasporto su gomma può non essere preferenziato nei confronti dei trasporti su ferro, va inquadrata precisamente in quanto dicevo prima, cioè il collegamento con l'Adriatica — che al momento è una delle direttrici fondamentali che si sta potenziando lungo tutta la nazione — consentirebbe alla Calabria di beneficiare di tutti quei flussi di traffico che dal Nord, quindi dal centro-Europa, si svolgeranno lungo l'autostrada stessa. In più, servirebbe a dotare la Regione di una maglia fondamentale di viabilità, dato che non si tratta di opere ad integrazione di una rete già sufficientemente dotata. Sono le prime opere ne-

cessarie. È la stessa richiesta che ponevo poc'anzi, e cioè l'ammodernamento della Statale 106, che passi da vecchia strada a superstrada, opportunamente ammodernata e ampliata. Non ci sono problemi di incompatibilità e questo per il semplice motivo che esporrò.

Lungo la Jonica abbiamo una viabilità essenzialmente « a pettine », il che significa che il collegamento tra i paesi dell'interno deve svolgersi necessariamente lungo tale strada. Si tratta quindi di una strada già gravata da notevole traffico, poichè tutto il trasporto su gomma che ci collega alle zone dell'Adriatico si svolge sulla 106, il che rende evidente la difficoltà che su un unico asse si svolga un traffico per collegamenti interni e un traffico per collegamenti a lunga distanza. Se poi si tiene conto che la 106 attraversa abitati costieri che nel periodo estivo sono gravati di ulteriore flusso di auto e di presenze, si può ritenere che le velocità medie di percorrenza che si hanno una volta abbandonata la zona della Puglia per raggiungere le zone della Calabria lungo tutta la Jonica si abbassano tanto da rendere assolutamente antieconomico qualsiasi tipo di trasporto. La stessa indagine che stiamo svolgendo per quanto riguarda il piano dei trasporti in generale, cioè trasporto su gomma e trasporto su ferro, ci fa individuare nella zona adriatica meridionale una delle aree più particolarmente interessate alla definizione di questo problema nella sua interezza, cioè sia per quanto attiene alla ferrovia che all'autostrada.

CROLLALANZA. Credo sia opportuno ricordare a noi stessi l'origine di questa indagine conoscitiva, che scaturisce da una decisione adottata con l'unanime consenso dei componenti di questa Commissione, intesa ad ottenere la sospensione di nuove costruzioni autostradali, in considerazione dei numerosi altri problemi che assillano la nazione. Infatti, mentre si è sviluppata in modo notevole la rete delle autostrade, altri problemi non meno assillanti, quali quello dell'edilizia economica e popolare, degli ospedali, della difesa del suolo sono in attesa di adeguate soluzioni.

Mi sia consentito poi di rilevare che, nonostante le critiche non sempre giustificate, ed anzi il più delle volte ingiustificate, che si sono fatte, la rete autostradale fin qui costruita può considerarsi una realizzazione fondamentale. Essa è valsa a mettere il nostro paese all'avanguardia specialmente per quanto riguarda le tratte longitudinali che sono servite ad accorciare le distanze fa nord e sud. Mi si permetta, al riguardo, anche di ricordare che si deve ad una battaglia da me sostenuta se alla prima legge di finanziamento dei 100 miliardi per le autostrade fu allegato, come parte integrante, il piano regolatore della rete che, secondo un primitivo progetto, ai tempi del ministro Romita, terminava a Rimini da una parte e a Roma dall'altra, ignorando completamente le esigenze fondamentali del Mezzogiorno.

Qui sono stati stamane prospettati alcuni problemi che riguardano proprio il Mezzogiorno. Io ritengo che le ragioni che sono state esposte a sostegno della necessità di completamento della nuova trasversale di collegamento fra le due longitudinali, considerato lo stato dei lavori già eseguiti e i tronchi in via di realizzazione, meritino di essere approfondite. Io vorrei perciò chiedere all'ingegner Spadaccini — che parla di un fabbisogno di 16 miliardi di ulteriore finanziamento per la SARA — se questa somma si riferisce ai necessari contributi da parte dello Stato o al finanziamento da parte della società, la quale troverebbe difficoltà di credito per completare le opere.

SPADACCINI. Io non ho parlato di 16 miliardi, ma di 50 miliardi che occorrono alla SARA per il completamento di questa autostrada.

CROLLALANZA. Comprensivi del contributo da parte dello Stato?

SPADACCINI. Esatto.

CROLLALANZA. Per quanto riguarda la relazione che ci è stata fatta dall'ingegner Santoro per la Calabria, credo che il completamento, in parte appaltato, del

tronco Bari-Taranto-Sibari, sia da considerarsi senz'altro prioritario.

Si tratta infatti di un'opera che costituisce anche un opportuno elemento di sutura tra la rete autostradale siciliana e quella Adriatica — attraverso appunto la Calabria e la Puglia — e quindi anche per il Nord-est dell'Europa e per Monaco, mercati di notevole sbocco delle primizie e dei prodotti ortofrutticoli delle regioni meridionali.

A proposito della litoranea ionica, devo ricordare che essa è stata realizzata — senza voler fare delle esibizioni — proprio dal sottoscritto quando era al Governo, coordinando l'attività dei tre Provveditorati alle opere pubbliche della Calabria, della Lucania e della Puglia. Esistevano prima di allora degli spezzoni di arterie circoscritte ai comprensori dei consorzi di bonifica, strade di tre e di cinque metri, in pessime condizioni e fine a se stessi. Allora fu disposto un piano regolatore di allacciamento dei vari tronchi, con uniformità di ampiezza. Quell'arteria, però, pur se passata all'ANAS, non ha avuto negli anni successivi ulteriori organici interventi e non è diventata come era auspicabile una strada a scorrimento veloce, alla stregua di quelle realizzate, per esempio, in alcuni tratti dell'Adriatico e del Tirreno e in altri tronchi della viabilità ordinaria dell'ANAS.

Aggiungo che è esatto, perciò, ciò che ha detto l'ingegner Santoro, e cioè che la Jonica — già congestionata — serve ora prevalentemente ad allacciare i comuni montani jonici, che sono divisi dalle grandi fiumare della Calabria. Tale circostanza costituisce già un motivo di notevole ingorgo per quell'arteria, la quale è auspicabile che, indipendentemente dalla costruzione dell'autostrada Bari-Taranto-Sibari, sia migliorata per farne una strada idonea alle esigenze moderne del traffico.

Circa l'autostrada, ormai giunta a Taranto, è da sottolineare che senza il collegamento con Sibari non si otterrebbe la chiusura del grande anello che con le longitudinali adriatica e tirrenica scorre lungo tutta la Penisola.

Per tutti questi motivi credo che questo problema, al momento opportuno — quan-

8ª COMMISSIONE

4º RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1975)

do la nostra Commissione riesaminerà il problema autostradale e indicherà degli orientamenti — dovrà essere considerato, sempre naturalmente in rapporto alle possibilità finanziarie dello Stato.

Per quanto si riferisce alle Marche, se ho ben capito, l'ingegner Olivetti ha parlato anch'egli delle esigenze di alcuni tratti dell'autostrada Adriatica, ma prevalentemente mi pare che si sia preoccupato di segnalare la necessità di adeguare alcune strade ordinarie a quelli che sono i bisogni della Regione, rendendoli scorrevoli e a quadruplica corsia.

OLIVETTI. Per quanto riguarda le autostrade, noi non abbiamo particolari problemi. C'è tuttavia l'esigenza di adeguati raccordi. In particolare noi chiediamo un collegamento, e cioè il famoso asse attrezzato porto di Ancona-Casello Sud o Casello Nord dell'autostrada Adriatica.

CROLLALANZA. Il problema del porto di Ancona dovrà certo essere esaminato.

SALERNO. Io vorrei soffermarmi, sia pure brevemente, sulla relazione che ha svolto l'ingegner Santoro, della Regione Calabria.

È inutile dire che il collegamento autostradale Sibari-Metaponto-Taranto noi luca- ni lo riteniamo indispensabile, soprattutto in considerazione del fatto che mancano in Basilicata i collegamenti veloci con le Regioni più progredite. Con la realizzazione dell'opera suddetta, noi veniamo ad essere tolti dall'isolamento cui siamo stati condannati da sempre.

È il modo con cui l'Autostrada deve essere costruita da Taranto a Sibari che ci interessa, e forse questo è il motivo per cui l'opera si è fermata in questi ultimi tempi.

Noi abbiamo svolto un'intesa azione per evitare che la tratta Taranto-Sibari, almeno nell'attraversamento della Basilicata, quindi del metapontino, avvenga in modo parallelo all'attuale Statale jonica 106, dove sono stati impiegati diversi miliardi per la

trasformazione agraria e per l'irrigazione. D'altra parte, per quanto riguarda la Basilicata, si tratterebbe di un doppiante, perchè noi, attraverso il Compartimento ANAS, siamo riusciti, in breve tempo, a realizzare una strada a scorrimento veloce dal limite della provincia di Taranto a quello della provincia di Cosenza, che ci consente — almeno per i problemi relativi all'arco jonico — di raggiungere diverse località in breve tempo.

Noi abbiamo fatto presente l'esigenza — e io ritengo in questa occasione doveroso da parte mia sottoporla anche alla Commissione — che il tracciato dal limite della provincia di Taranto fino alla provincia di Cosenza, avvenga a monte, per consentire l'attraversamento di zone isolate della provincia di Matera e, nello stesso tempo, per dare la possibilità a quelle popolazioni di inserirsi nel processo di sviluppo che si va realizzando in Basilicata. Eviteremo anche e soprattutto di distruggere quanto è stato realizzato nel Metapontino. Credo che per quanto riguarda la Regione Calabria non vi siano difficoltà ad accettare un'impostazione del genere, anche se non so fino a che punto l'IRI sia disponibile. Come Regione Basilicata, noi ci batteremo ma non vorremmo che la nostra battaglia — una battaglia per la sopravvivenza — costituisse motivo di ulteriori difficoltà per lo sviluppo della regione calabrese.

Chiediamo, dunque, lo spostamento a monte del tracciato da Taranto a Sibari.

Naturalmente tutto il discorso sulla viabilità si inserisce nel piano dei collegamenti anche ferroviari. Mi sono permesso di intervenire in sede di discussione del piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato sull'esigenza che la ferrovia che proviene da Reggio Calabria e che passa per Metaponto per dirigersi al nord del nostro Paese non vada a Taranto, perchè ciò comporta notevoli difficoltà al piano di trasporto delle merci e al collegamento delle nostre zone con il resto dell'Italia. Attraverso Metaponto e Matera si potrebbe invece andare a Cerignola e a Foggia: la modifica non costerebbe molto, mentre darebbe effettivamente la possibilità alla Calabria e alla Basilicata di collegarsi, attraverso Foggia,

8ª COMMISSIONE

4º RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1975)

con tutte le altre reti ferroviarie e stradali nazionali.

SANTORO. In merito al tracciato posso precisare che nelle soluzioni prospettate e definite come progetto di massima (rese poi esecutive nel tratto Sibari-Metaponto) erano quattro i tracciati proposti. Ho qui con me un grafico dal quale si vede chiaramente che nella soluzione « B » è previsto l'attraversamento di Metaponto con viadotti che passano molto al di sopra della zona nella quale scorre la vostra superstrada che arriva a Rocca Imperiale. Il problema, dunque, è stato già studiato a livello tecnico. Per quanto riguarda la fattibilità del tracciato « B », c'è senz'altro l'accordo dell'IRI.

MINGOZZI. Avrei voluto porre ai rappresentanti delle Regioni qui presenti la stessa domanda che ha rivolto loro il Presidente, con ciò volendo sottolineare una preoccupazione che mi pare non possa essere solo del Parlamento, ma che dovrebbe riguardare anche le Regioni: la preoccupazione che nel momento in cui parliamo di programmazione territoriale e di un ordinato ed organico assetto del territorio (fra l'altro le Regioni sono chiamate in via primaria ad affrontare questo problema), non si debba vedere sempre l'autostrada come il toccasana per la soluzione dei nostri problemi di sviluppo, stando anche alle esperienze finora acquisite. Abbiamo già avuto modo di sottolineare in altre occasioni che la scelta migliore da portare avanti dovrebbe essere quella di un piano generale del trasporto inserito in una visione organica che non riguardi solo la strada, ma anche la ferrovia e i porti. Ed è in questo ambito di organica visione del problema che a nostro avviso si deve operare un ripensamento sulla scelta autostradale.

Concordo che una delle esigenze del nostro Paese è la disponibilità di un reticolo viario diverso da quello autostradale, anche se non siamo contrari in via assoluta a certe autostrade longitudinali che si sono realizzate o si stanno realizzando (il discorso riguarda anche il completamento dell'Adria-

tica) con indubbia utilità. Tanto per citare un esempio, vedo in una delle cartine forniteci la bretella del congiungimento Adriatico-Tirreno. Francamente non mi convince questa opera ciclopica nel quadro di un giusto assetto del territorio abruzzese. Non intendo certo chiedere che siano sospesi i lavori, ma non credo che il problema del congiungimento del Tirreno con l'Adriatico debba essere risolto con questa forcilla la quale, più che essere inquadrata in una organica visione di assetto territoriale, mi pare essere il risultato di certe spinte campanilistiche.

L'Italia sta superando tutti gli altri Paesi dell'Europa, esclusa la Germania, quanto ad estensione della rete autostradale, ma v'è da considerare che nella Repubblica federale tedesca le autostrade sono di tipo « aperto », servono cioè il territorio circostante. Al riguardo mi lascia anzi perplesso l'affermazione del rappresentante della Calabria secondo il quale l'autostrada è concepita per i poli di sviluppo.

SANTORO. Ho parlato di aree di sviluppo organiche.

MINGOZZI. Io ritengo invece che sarebbe preferibile indirizzarsi sugli assi attrezzati. Questi budelli chiusi in Abruzzo avranno forse portato qualche vantaggio ma, in base all'esperienza della mia Regione, posso dire che l'attraversamento appenninico concepito con una uscita ogni trenta chilometri non ha arrecato alcun beneficio dal punto di vista dello sviluppo economico delle zone attraversate. E mi pare che un grande vantaggio non l'abbia portato neppure la Salerno-Reggio Calabria: indubbiamente questa autostrada ha risolto alcuni grossi problemi di aree particolarmente depresse e abbandonate, ma anche in questo caso mi sembra che il territorio non sia sufficientemente servito.

In conclusione domando ai rappresentanti delle Regioni se non sembri loro che in fatto di viabilità si dovrebbe puntare maggiormente su strade aperte o superstrade le quali, oltre a servire il territorio attraversato, permettono anche un traffico abba-

stanza veloce, anzichè sul tipo di autostrada che è stato finora realizzato in Italia.

GROSSI. Volevo fare alcune considerazioni sul problema delle superstrade e delle autostrade. Da quanto ho sentito da alcuni interventi precedenti, mi pare nasca una contrapposizione che, a mio parere, in realtà non esiste perchè autostrada e superstrada svolgono due funzioni diverse. In alcune situazioni la loro funzione può essere di opportuna complementarietà. Per fare un esempio mi riferisco al tratto finale dell'autostrada del Sole quando arriva nella zona calabrese, dove funziona come superstrada: autostrada e superstrada svolgono insieme lo stesso compito. Quando però si fa un discorso di trasporti a lungo raggio e si parla addirittura di arrivare con le autostrade fino a Monaco, allora in questo quadro la superstrada con gli accessi liberi non serve; serve invece, e chiusa, l'autostrada. Se in Italia non avessimo attuato il sistema delle autostrade chiuse con pagamento del pedaggio ne avremmo costruite poche o nessuna. È stato fatto l'esempio della Germania, ma anche in quel paese a me pare che l'autostrada non sia aperta a tutte le strade che incrocia; è possibile entrarvi, senza pagare pedaggio, ma sempre percorrendo distanze ragionevoli tra un ingresso e l'altro.

Ora, per definire il problema, direi che la superstrada dovrebbe avere una funzione regionale. Un sistema simile è stato creato in Germania per quanto riguarda le ferrovie, per esempio: vi sono ferrovie a carattere regionale e ferrovie che invece servono lunghi percorsi.

A me non pare che la rete autostradale italiana, nelle sue condizioni attuali, possa essere accusata di essere difettosa, eccetto per qualche tratto. Direi che così come è può andar bene nel suo schema generale di funzionamento per i trasporti lunghi, ai quali appunto mirava, attuando il congiungimento nord-sud e anche con prospettive europee. Occorre oggi sviluppare la superstrada non tanto come funzione autostradale

ma come funzione complementare dell'autostrada a livello regionale. Il mio pensiero è che nella rete autostradale italiana non vi sono stati sprechi.

Non sono d'accordo con il discorso svolto prima dal collega Mingozzi: l'autostrada ha attraversato nella mia zona l'Appennino ma non ha determinato sviluppo economico. Ciò è avvenuto perchè non sono stati presi provvedimenti complementari indispensabili per determinare uno sviluppo. Quando noi parliamo dell'infrastruttura autostrada bisogna considerare che non è l'unico elemento che occorre per avere un determinato sviluppo industriale (se è questo che vogliamo); l'autostrada non è che un elemento — a volte indispensabile — ma sono necessari tanti altri elementi per determinare uno sviluppo economico.

MADERCHI. Credo che nella fase in cui si trova la nostra indagine non si debba disquisire sull'opportunità di questo o quel sistema di collegamento, di questa o quella infrastruttura. Interessante è il fatto che abbiamo potuto ascoltare la voce delle Regioni e le loro esigenze. Ed è possibile rapportarle al discorso che già è stato fatto in precedenza sia dal Direttore dell'ANAS sia dal Presidente della società Autostrade che ci hanno illustrato la situazione.

Desidero approfittare della presenza dei rappresentanti di alcune regioni per mettere in evidenza come dal nostro lavoro risulti fino a questo momento una difficoltà gravissima di carattere economico e finanziario che impedisce anche la realizzazione dei piani che erano già stati predisposti. Lo Stato non è in grado di assicurare i finanziamenti. Anzi è proprio di oggi la notizia che lo Stato ha rifiutato uno stanziamento di 50 miliardi che dovevano servire per il completamento dei programmi di edilizia economica e popolare che sono fermi a causa della lievitazione dei prezzi che ha provocato dei gravissimi problemi. Eppure il settore dell'edilizia economica e popolare, secondo le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio Moro, dovrebbe essere uno dei settori trainanti, nel quale si

dovrebbe intervenire per assicurare una ripresa generale.

Per quanto riguarda le autostrade, le concessionarie si trovano nell'impossibilità di assicurare persino la manutenzione delle tratte che sono già state costruite. Questa situazione è dovuta all'aumento dei costi ma anche ai diminuiti passaggi.

In questa situazione, della quale tutti siamo tenuti a prendere coscienza, dobbiamo cercare di impedire che le scarsissime risorse che forse ancora avremo a disposizione vengano utilizzate per interventi non necessari. Quando il direttore dell'ANAS svolse la propria relazione, sollevai un problema: quello di conoscere i criteri in base ai quali le società concessionarie chiedono le autorizzazioni per migliorare tronchi autostradali già esistenti o per estenderli. Chiesi anche di conoscere i criteri in base ai quali si era preparato il progetto esecutivo per realizzare la costruzione della tratta Attigliano-Palidoro e del raccordo tra la A 1 e la A 2. Si trattava, a mio parere, di tronchi stradali di notevole costo e di scarsissimo interesse, avvertiti addirittura dagli enti locali interessati, che riguardano in generale la rete stradale dell'area romana che non presenta assolutamente carenze dal punto di vista delle autostrade e forse ne ha anche qualcuna del tutto inutilizzata come la Roma-Civitavecchia. Ebbene, al mio quesito non ho avuto risposta. Per quale motivo? Perché queste scelte obbediscono a criteri che non possono essere esposti da un rappresentante tecnico; perchè a determinarle intervengono pressioni politiche e di altra natura che non hanno alcuna attinenza con lo sviluppo dell'economia e con i collegamenti alla rete autostradale.

E allora, di fronte alle richieste che qui sono state ricordate e alla necessità di assicurare dei collegamenti viari indispensabili — e non discuto in questa sede se devono essere attuati con autostrade aperte o chiuse o con superstrade — mi pare derivi l'esigenza di intervenire tutti insieme, Parlamento e Regioni, per impedire che le scarsissime somme a disposizione vengano utilizzate male e fare in modo che esse servano, invece, ad assicurare il completamen-

to delle opere o la creazione dei collegamenti richiesti e riconosciuti validi e indispensabili.

S A M O N A . Non mi resta molto da aggiungere alle considerazioni fatte dal collega Maderchi che anch'io condivido pienamente.

Vorrei dire che il nostro paese si trova oggi in una situazione grave, la quale richiede l'attuazione di un piano di priorità che deve essere rigorosamente rispettato.

Nella precedente seduta ho detto chiaramente che la legislazione urbanistica attuale non è più sufficiente e che è indispensabile l'elaborazione di un codice urbanistico nel quale si stabilisca che cosa è una autostrada e a che cosa serve, che cosa è una superstrada e a che cosa serve, che cosa sono le strade regionali e a che cosa servono e così via. È questo un discorso che si può fare solo in presenza di una legge-quadro urbanistica di cui la viabilità fa parte come fatto principe.

Ho già ricordato in precedenti occasioni la situazione dell'Inghilterra prima della guerra quando sorsero dei grossi conflitti fra contee e borghi di contee sui modi di pianificazione del territorio. Questi conflitti vennero risolti con appositi interventi legislativi, come la legge Barrow, che indicarono le direzioni entro le quali si doveva pianificare il territorio. A mio parere, bisognerebbe imitare questo esempio redigendo piani concordati con una legge-quadro e arrivare a una vera e propria definizione di tutti questi aspetti che sono fondamentali. Siamo in un periodo nel quale non si può fare che poco in rapporto alle strutture e alle infrastrutture di carattere generale, approfittiamo almeno di questa situazione per redigere progetti e piani generali che abbiano un senso. Questo è, a mio parere, l'interesse di tutte le regioni che chiedono continuamente e giustamente dei contributi per attuare i loro piani: si dovrebbe utilizzare, in una visione di carattere generale, questi contributi per poter realizzare solo le opere importanti e prioritarie.

Infine rinnovo al Presidente la preghiera di adoperarsi perchè sia prevista la reda-

zione di quel piano urbanistico assolutamente indispensabile per l'intero territorio nazionale, il quale deve essere anzitutto un piano di priorità per il Mezzogiorno. Del resto una legge-quadro si impone per molti altri settori (recentemente ne ho sentito parlare anche per i beni culturali) perchè soltanto essa può dare un linguaggio unitario a tutti i comuni. Da vecchio urbanista quale sono, ritengo di poter affermare che questi problemi dovrebbero essere posti sul terreno subito perchè è questo il momento giusto per farlo.

PRESIDENTE. La nostra Commissione sta per affrontare l'esame dello stato di previsione della spesa per il 1975 e in quella sede ritengo che sarà possibile sollevare tali problemi.

SPADACCINI. Vorrei fornire un chiarimento al senatore Mingozzi, il quale non giustifica la soluzione della bretella per l'autostrada Tirreno-Adriatico. L'autostrada è sorta — e lo statuto lo precisa all'articolo 1 — per collegare i due mari. Oggi essa si ferma all'Appennino: all'Aquila da una parte, più sotto, ad Avezzano, dall'altra, mentre è entrato in esercizio il tratto Pescara-Scafa.

Come dicevo all'inizio della mia breve esposizione, la Regione Abruzzo ha già ottenuto alcuni vantaggi sotto il profilo turistico-industriale dall'esecuzione di questi primi tronchi. Basta percorrere l'autostrada per rendersene conto appena entrati nel territorio appenninico: da Carsoli, dove vi è una fiorente zona industriale, ad Avezzano, dove l'agricoltura ha ricevuto un notevole impulso e dove sorge un efficientissimo nucleo industriale, all'Aquila, dove ha trovato ancora maggior respiro tutta l'attività industriale. Senza parlare del vantaggio che abbiamo potuto constatare anche in questa stagione invernale che, pur povera di neve, ha visto i campi di sci abruzzesi invasi da romani e napoletani.

Il tratto che dall'Aquila conduce ad Alba Adriatica serve anche a collegare la provincia di Teramo con quella dell'Aquila in alternativa al Passo delle Capannelle spesso

interrotto dalla neve. Oggi, ad esempio, per andare da Teramo all'Aquila occorre immergersi sulla « Adriatica » Pescara-Popoli-L'Aquila: percorrere cioè oltre 250 chilometri mentre le due città distano non più di quaranta. È evidente, quindi, la necessità di completare l'autostrada, perchè essa serve ad eliminare quel diaframma che separa due provincie della stessa regione.

SANTORO. Desidero rispondere brevemente al senatore Maderchi anche perchè probabilmente, da tecnici quali siamo, abbiamo illustrato essenzialmente l'aspetto tecnico del problema, pur conoscendo ovviamente anche le difficoltà economiche del Paese.

Mi richiamo al piano economico 1971-75 e all'allegato elaborato relativo alle proiezioni territoriali. A mio parere, un qualsiasi nuovo programma che debba gestire la recessione non deve ulteriormente danneggiare le regioni depresse, ma operare su precise scelte di fondo. Voglio dire che quello delle aree marginali è un discorso di intuizioni e di prospettive. L'esempio della Scozia vale sul piano della pianificazione perchè ha dimostrato che, pur essendo una regione marginale rispetto all'Europa, poteva svolgere una funzione assai importante per l'economia inglese, la quale attualmente versa nelle nostre stesse difficoltà.

Sono d'accordo con quanto ha detto il senatore Grossi circa la differenza fra superstrada e autostrada: l'autostrada ha una precisa funzione per le lunghe distanze, mentre la superstrada l'ha per quanto riguarda lo sviluppo all'interno della regione che attraversa. Vero è che, costruendo autostrade o superstrade, avremmo probabilmente lo stesso risultato negativo se nel programmarle non tenessimo conto *a priori* di quale è la richiesta di traffico che implica l'esistenza di certe iniziative programmate o in fase di attuazione. Questa sensibilità per quanto attiene ai problemi dell'economia generale del Paese non è a noi oscura. Vero è, tuttavia, che quando si parla di Regioni depresse, lo si fa in termini di carenza di viabilità, di carenza di case, di scuole: a noi, in sostanza, manca

8^a COMMISSIONE4^o RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1975)

tutto per poterci considerare non dico sul livello europeo, ma sullo stesso attuale livello nazionale.

Io ho qui davanti a me il modello per la pianificazione del Mezzogiorno negli anni 1971-75. Con l'elaborazione di questo modello si sono espresse delle volontà politiche, e allora io chiederei, non come rappresentante di una regione ma come cittadino italiano, che in un nuovo programma in clima di recessione, un programma che deve gestire la recessione, le regioni depresse non siano danneggiate.

P R E S I D E N T E . Anche a nome dei colleghi della Commissione porgo un cordiale ringraziamento ai rappresentanti delle

tre Regioni che sono venuti ad esporci il loro punto di vista sul problema autostradale e sulle prospettive del nostro paese in questo settore.

Domani ascolteremo i rappresentanti di altre cinque Regioni: Emilia-Romagna, Sicilia, Toscana, Valle d'Aosta e Veneto.

In proposito devo anche informare la Commissione che le Regioni sono state invitate tutte ma soltanto otto hanno ritenuto di aderire al nostro invito.

La seduta termina alle ore 12,05.

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