

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE DELLA VIABILITÀ E DEI TRASPORTI IN TALUNE REGIONI ITALIANE

2^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 GIUGNO 1993

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

**Indagine conoscitiva sulla situazione della viabilità e dei trasporti in talune regioni italiane:
valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria**

| | |
|---|------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 8, 13 e passim |
| CONDARCURI (<i>Rifond. Com.</i>) | 15 |
| COVELLO (<i>DC</i>) | 6, 14 |
| COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile | 16 |
| FRASCA (<i>PSI</i>) | 8, 13, 14 e passim |
| GIUNTA (<i>Repubbl.</i>) | 14 |
| MAISANO GRASSI (<i>Verdi-La Rete</i>) | 15 |
| MEDURI (<i>MSI-DN</i>) | 15 |
| NERLI (<i>PDS</i>) | 14 |
| PAIRE (<i>Lib.</i>) | 15 |

Intervengono i ministri dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile Costa e dei lavori pubblici Merloni.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

Valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nel quadro dell'indagine conoscitiva sulla situazione della viabilità e dei trasporti in talune regioni italiane, la valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria effettuato dal 18 al 20 febbraio scorso.

È a disposizione della Commissione una relazione scritta, che intendo riassumere molto brevemente, per dare poi la parola ai colleghi che meglio di me conoscono i problemi calabresi e che in modo più approfondito sapranno entrare nei particolari.

Innanzitutto c'è stato un incontro presso il comune di Castrovillari, nel quale il sindaco ci ha consegnato un documento contenente un complesso di esigenze connesse alla viabilità locale. Sono intervenuti poi altri sindaci della zona e gli esponenti della comunità montana che hanno sottolineato ripetutamente l'opportunità di un adeguato collegamento tra il mar Jonio e il mar Tirreno; la disponibilità di progetti di ammodernamento per la statale 105; la necessità di una migliore viabilità tra lo Jonio, il Tirreno e il Parco nazionale del Pollino; l'opportunità di infrastrutture di viabilità più adeguate che colleghino il comune di Campotenese.

Sono anche intervenuti funzionari dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (Anas) che hanno riferito dell'impegno a reperire stanziamenti per complessivi 500 miliardi per opere di ristrutturazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed hanno ricordato che si è ricostituita una commissione per studiare il modello gestionale di questa struttura viaria.

La delegazione si è quindi recata a Montegiordano. Il sindaco ha ricordato come questo comune e quello di Roseto Capo Spulico rappresentino gli ultimi centri urbani attraversati dalla statale 106, sulla quale si raggiungono gravi livelli di congestione del traffico, con una media di un autotreno ogni due minuti e di tre incidenti per chilometro all'anno. Il sindaco ha rilevato come tale zona sia stata del tutto trascurata dagli interventi in tema di viabilità dell'Anas e ha sottolineato la difficoltà di raggiungere dall'alto Jonio la zona del Pollino; l'opportunità di recuperare altri tratti di viabilità costituiti dal «fondo valle Canna» e dalla statale 481; l'opportunità di concludere i lavori relativi al porto di Trebisacce e dell'istituzione di un nuovo aeroporto, anche di piccole dimensioni, nella piana di Sibari; l'esigenza di un adeguamento della viabilità con le zone interne e di una ripresa dei lavori sulla statale 92.

La delegazione si è recata quindi a fare visita al porto di Sibari. Nel corso dell'incontro tenutosi presso gli uffici del porto, il presidente e il direttore dell'Area di sviluppo industriale (Asi) hanno fatto presente che i lavori sono stati approvati dal Ministero dell'ambiente anche in ordine all'utilizzo del materiale di scavo; che la struttura, dal momento della progettazione, si è trasformata da porto petrolchimico a scalo plurifunzionale; che i lavori, per effetto del trascorrere del tempo e delle revisioni prezzi, sono passati da un costo di 1,8 miliardi ad uno di circa 110 miliardi; che per rendere agibile il porto occorrerebbe un ulteriore finanziamento di almeno 20 miliardi; che potrebbe darsi l'opportunità di localizzare a Sibari l'interporto della Calabria.

A Lamezia Terme la delegazione ha incontrato l'amministratore dell'Aerotrasporti italiani (Ati) e un responsabile dell'Alitalia. I dirigenti della società di gestione hanno sottolineato l'opportunità di interventi di allungamento della pista per complessivi 14 miliardi e di realizzazione di un passante ferroviario della lunghezza di un chilometro tra la stazione ferroviaria di Lamezia e l'aeroporto. Inoltre hanno evidenziato l'esigenza di un miglioramento del servizio di autofinee verso l'aeroporto. Per quanto riguarda le eventuali altre aviosuperfici della Calabria, essi hanno suggerito che potrebbero essere realizzate a carico di privati.

A tale proposito voglio ricordare che ci è stato evidenziato come gli aerei di linea in partenza da Lamezia spesso vengano frettolosamente sostituiti da velivoli dell'Ati con inferiore dotazione di posti, cosicché sovente i passeggeri rimangono «al palo» pur avendo prenotato il viaggio per Roma.

C'è stato poi un incontro con la giunta regionale, rappresentanti dell'Anas, delle Ferrovie dello Stato e di quelle calabresi. Il presidente della giunta ha ricordato che la regione ha affidato all'Istituto superiore trasporti (Istra) l'incarico della redazione di uno schema del piano regionale dei trasporti. La Calabria è interessata alla risoluzione di questioni di rilievo nazionale, quali il collegamento stabile sullo stretto di Messina, la realizzazione della centrale Enel, l'eventuale prolungamento dell'alta velocità da Battipaglia a Reggio Calabria, l'adeguamento della Salerno-Reggio Calabria, che attualmente è insufficiente rispetto agli *standard* di sicurezza vigenti, nonché un ammodernamento della statale 106, che è assolutamente inadeguata e pericolosa. Ci è stato ricordato come molti interventi intrapresi dall'Anas siano stati interrotti e come la regione sia disponibile all'allargamento dell'infrastruttura esistente, in attesa eventualmente delle decisioni su un nuovo tracciato. La regione è anche favorevole ad assumere la gestione delle Ferrovie calabresi, però soltanto previo risanamento economico e tecnico da parte dello Stato.

Dopo alcuni interventi da parte dei colleghi, sono stati evidenziati: l'opportunità di idonei interventi per la viabilità nell'Aspromonte e della realizzazione della corsia di emergenza sulla Salerno-Reggio Calabria; la scarsità di somme a disposizione dell'Anas per la manutenzione; i ritardi nelle realizzazioni di numerose infrastrutture portuali; l'opportunità di realizzare un maggior numero di collegamenti trasversali; la possibilità di ricorrere ad un potere sostitutivo della regione al fine di eliminare taluni ostacoli alla inaccessibilità aeronautica dell'aeroporto di Reggio Calabria.

C'è stato poi un incontro con l'ingegner Conti Nibali delle Officine grandi riparazioni di Saline Joniche. Tale impianto è stato progettato negli anni Settanta e consente l'occupazione di oltre 1.000 addetti, anche se attualmente sono impiegati soltanto 125 dipendenti. Le Officine ospitano lavorazioni tecnologicamente complesse, con una particolare specializzazione nella riparazione delle ruote delle locomotive. L'ingegner Conti Nibali ha informato la delegazione di un accordo tra l'Ente Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali in ordine all'assunzione in tempi brevi di 181 aspiranti che hanno superato il corso di qualificazione. Per il rilancio delle Officine si stanno valutando possibilità alternative in ordine ad un incremento della quota di riparazioni sul territorio nazionale, all'assorbimento di attività di manutenzione di treni completi, all'avvio di attività costruttive eventualmente in accordo con la Breda Ferroviaria. C'è stato poi un incontro con i rappresentanti del consiglio di fabbrica e delle organizzazioni sindacali, nonché con il sindaco di Montebello, i quali hanno evidenziato l'altissimo livello di disoccupazione della provincia, che raggiunge il 35 per cento, e la riduzione degli addetti al compartimento ferroviario di Reggio Calabria; l'opportunità che l'Ente Ferrovie dello Stato effettui al proprio interno operazioni che attualmente da in appalto; l'assoluta necessità che gli aspiranti al corso siano immediatamente occupati; la situazione penalizzante della provincia di Reggio dal punto di vista dei trasporti; le proposte sindacali in ordine alla realizzazione di un polo industriale e tecnico progettuale nell'area reggina che faccia perno sulle realtà produttive in materia ferroviaria e sull'università; la necessità che gli accordi sindacali riguardanti Saline trovino presto realizzazione con l'intervento della Breda, del Governo e della regione; l'opportunità di modificare il contratto di programma delle Ferrovie dello Stato, che penalizza ulteriormente la regione Calabria.

La delegazione si reca quindi in visita allo stabilimento Omeca della Breda Ferroviaria. Il direttore di quell'impresa racconta la storia del suo insediamento nel gruppo Elin; si tratta di un'area estesa per 27 ettari, con una produzione tecnologicamente avanzata.

Dal 1989 l'azienda produce esclusivamente su commesse estere, quali ad esempio i treni-navetta per il tunnel della Manica; solo da quest'anno sono giunte commesse dalle Ferrovie dello Stato concernenti la costruzione di un certo numero di ETR500. Il carico di lavoro complessivo è tale tuttavia da impiegare soltanto il 60 per cento della forza lavoro, con il restante 40 per cento in cassa integrazione.

L'incontro al consiglio regionale ha consentito di spaziare sui problemi ricordati; in quella sede è stata chiesta la soluzione dei problemi relativi alla strada statale 106.

Altri interventi dei rappresentanti della provincia sottolineano l'importanza di interventi sul tratto Brancaleone-Monasterace della statale 106, nonché la necessità di reinserire nei programmi delle Ferrovie dello Stato il raddoppio del tratto Reggio Calabria-Melito.

La delegazione si reca poi all'aeroporto di Reggio Calabria, ove si incontra con esponenti dell'Ati, dell'Alitalia, della società di gestione e con il commissario prefettizio al comune di Reggio Calabria.

Il commissario prefettizio fa presente che l'accordo di programma per l'area dello Stretto prevedeva l'esecuzione di lavori sulla pista 15, lavori che invece sono stati eseguiti sulla pista 11; è quindi necessaria una modifica degli accordi di programma per comprendere gli oneri relativi ai lavori su entrambe le piste.

È sorto, poi, il problema della destinazione futura di questa infrastruttura. In un secondo momento c'è stato l'incontro con i sindaci di Calanna, Laganadi, Sant'Alessio in Aspromonte e Santo Stefano in Aspromonte. Anche loro hanno parlato di molteplici problemi, il più importante dei quali è quello di un tracciato che, dal mare, porti direttamente all'Aspromonte. Si tratterebbe di un'opera straordinaria, perchè nel giro di 20 chilometri consentirebbe di raggiungere altezze elevatissime. Dal punto di vista turistico, potrebbe essere, quella dell'Aspromonte, una delle pochissime piste sciistiche dalle quali si vede il mare.

Dichiaro pertanto aperta la discussione.

COVELLO. Innanzitutto, vorrei ringraziare i colleghi che hanno fatto parte della delegazione, e in modo particolare il senatore Pinna. Un ringraziamento va anche al Presidente per aver recepito alcuni nostri messaggi in riferimento alla riunione odierna. Nel passato, infatti, si effettuavano sopralluoghi, ma non si sviluppava niente di concreto.

Ringrazio poi i ministri Costa e Merloni per la sensibilità dimostrata, adesso e nel prosieguo, nel cercare di attuare un determinato programma, anche se siamo convinti del fatto che i tempi non sono certo i migliori.

Lo stesso Ministro dei lavori pubblici ci faceva presenti le difficoltà di carattere finanziario; perciò, si tratta di razionalizzare le richieste e le proposte che giungono dalle amministrazioni regionali, provinciali e anche comunali.

Per non essere ripetitivo, non entrerò nel merito delle zone che non sono di mia competenza. Certamente, però, mi associerò alle giuste e doverose richieste volte a far fronte alle esigenze avvertite dalle popolazioni calabresi.

I Ministri si sono succeduti e i Presidenti di Commissione pure; forse, viviamo la stagione politica più difficile per cercare di evidenziare queste sofferenze. Ancora una volta sono giunto in macchina dalla Calabria e ho avuto modo di vedere le interminabili interruzioni stradali. Signor ministro Merloni, le chiedo - se possibile - di nominare una commissione tecnica per verificare il modo in cui è gestita l'autostrada nella tratta Salerno-Reggio Calabria, perchè da Salerno in giù c'è «l'altra Italia».

Non voglio fare del vittimismo, del pietismo di gente che si sente mortificata. Parlo invece in nome di un orgoglio che cerca di capire il perchè di certi ritardi, laddove ci sono attrezzature, signor Ministro, che sono lì, in quella stessa zona, da anni. Siccome vogliamo tutti cambiare, vorremmo che si cambiasse anche per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria per venire incontro ad una grande utenza, non solo dal punto di vista degli automobilisti, ma anche da quello degli autotrasportatori.

Il dramma, infatti, è proprio questo: quando viaggiano i Tir, la tratta dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria diventa quasi impraticabile.

Vorrei quindi chiedere al ministro Merloni che fine ha fatto la famosa terza corsia che si prevedeva nella tratta Firmo-Cosenza, di cui si è parlato qualche anno fa.

Inoltre, che fine ha fatto il completamento della «superstrada delle Terme» da Guardia Piemontese Terme a Spezzano Albanese e Sibari? Si tratta di tre stabilimenti termali che avrebbero dovuto essere collegati da anni. Vorrei chiedere al ministro Merloni se esiste ancora il finanziamento per opere di completamento che era stato pubblicizzato dai Ministri allora in carica.

Che fine hanno fatto gli stanziamenti destinati alla creazione di svincoli per gli importanti centri turistici di Scalea (dove d'estate giungono 300-400.000 persone), di Amantea e di Paola (importante centro costiero, oltre che ferroviario)? Vi sono poi problemi di allacciamento di alcuni centri urbani all'autostrada in questione. Basti pensare a quanto ci hanno detto alcuni sindaci della zona del Pollino in riferimento al collegamento Pollino-mare e alla città di Castrovillari. L'Anas deliberò la realizzazione di una bretella di collegamento con l'autostrada che è rimasta solo sulla carta, anche se c'è stata la disponibilità dei tanti direttori generali che puntualmente si sono succeduti.

Signor Ministro, ci sono o non ci sono gli stanziamenti? Sei mesi fa chiesi di verificare la possibilità di recuperare soldi dagli stanziamenti per le Colombiane o per i mondiali di calcio: mi risulta che non siano stati interamente impiegati e che alcune opere non siano mai state completate o addirittura iniziate. Le chiedo ora di verificare anche il piano Anas aggiornato al mese di giugno per capire che cosa si stia facendo, che cosa si possa e si voglia fare con i finanziamenti del 1993 per quanto riguarda la Calabria.

Vi è poi il problema dei porti e principalmente quello di Sibari, che riveste grande importanza per la regione: è di questi giorni l'iniziativa del presidente dell'Asi per la valorizzazione di tale struttura. Per quanto riguarda il territorio della provincia di Cosenza, ci sono due porti che devono ancora essere uno iniziato e l'altro completato: mi riferisco a quelli di Cetraro e di Diamante. Per quest'ultimo si parla di una revoca dei finanziamenti da parte del Cipe: le chiedo di verificare questa notizia, anche perchè si tratta di un porto molto importante per la costiera. Su 400 chilometri di costa esiste un solo piccolo porto in funzione.

Sarò ancora più breve nel rivolgermi al Ministro dei trasporti e della marina mercantile, anche perchè mi auguro che potremo riceverlo altre volte in Commissione. Vorrei in primo luogo evidenziare il problema dell'alta velocità, in merito alla quale sollecito una riflessione apposita della nostra Commissione. I progetti per l'alta velocità riguardano esclusivamente il Centro-Nord: si arrestano all'altezza di Salerno e si giustifica questa interruzione con la mancanza di utenza. Certo, se si prevede che i treni per Roma partano nelle primissime ore della mattina, credo che nessun cittadino di Reggio Calabria sia disponibile ad usufruire di questa linea. Si tratta allora di collegare meglio le regioni periferiche. Per esempio, i treni dalla

Calabria per Napoli o per Roma non dovrebbero partire ad orari assurdi; i tecnici delle Ferrovie dello Stato affermano che diversamente la percorribilità nella tratta da Salerno a Roma diventerebbe difficile, però non credo sia opportuno organizzare i trasporti ferroviari penalizzando regioni periferiche quali la Sicilia o la Calabria. Sull'alta velocità, le chiedo di verificare - con la determinatezza e il decisionismo che in molti le riconosciamo, signor Ministro - i motivi della mancanza di un accordo di programma tra Salerno, Reggio Calabria e la Sicilia.

Un'altra questione di grande importanza per la Calabria è quella della difesa delle linee ferroviarie costiere. Si spendono tanti soldi e so che lei anche in questo esige una rigida programmazione. Vorrei chiederle allora di verificare quanto è stato speso fino ad oggi per la difesa della tratta costiera Maratea-Reggio Calabria. Puntualmente si fanno interventi a pioggia che non realizzano gli interventi che la gente si aspetta; l'attività della Direzione generale per le opere marittime del Ministero dei lavori pubblici non è coordinata con quella degli organismi locali e spesso quello che fa la prima non viene recepito dagli altri.

L'ultimo problema riguarda i collegamenti interregionali con la Calabria. Come è possibile che in alcune zone ci siano competitività, sovrapposizioni, prepotenze? Come sono state affidate queste linee interregionali? Con quali criteri? La discrezionalità di un funzionario non credo possa essere un criterio efficiente. Ci sono collegamenti tra Milano, Bologna, Roma e Napoli e poi ci sono zone del paese assolutamente non collegate. Anche su questo aspetto chiedo al ministro Costa di compiere una verifica.

Concludo auspicando che i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti possano operare di concerto per realizzare una gestione unitaria di tutto il settore dei trasporti, nell'interesse del principio dell'intermodalità.

PRESIDENTE. Ricordo agli onorevoli colleghi che il ministro Merloni deve assentarsi alle 16,50. Vi prego quindi di intervenire brevemente.

FRASCA. Signor Presidente, prendo atto della disponibilità del ministro Merloni fino alle ore 16,50, ma vorrei iniziare questo mio breve intervento osservando in via preliminare che ci sono voluti ben quattro mesi perchè si svolgesse un sopralluogo a Reggio Calabria. Abbiamo dovuto attendere l'inizio dell'esercizio finanziario 1993, perchè il Presidente del Senato aveva opposto la scarsa disponibilità di fondi per effettuare il sopralluogo nel corso dell'esercizio precedente. Un provvedimento, questo del Presidente del Senato, che per quanto mi riguarda ho fortemente censurato, perchè nel frattempo sono stati spesi soldi in maniera non del tutto produttiva: chiedo conferma alla senatrice Fagni, questore del Senato. Peraltro, la spesa affrontata in questa circostanza è stata solo di quattro milioni, per cui ritengo assurdo il ritardo di quattro mesi voluto dalla Presidenza del Senato prima di effettuare il sopralluogo. Infine, ci sono voluti altri tre mesi perchè si arrivasse a discutere sull'esito dello stesso.

Ringrazio il ministro Merloni ed il ministro Costa per la loro disponibilità, così come ringrazio i colleghi dell'8ª Commissione per la numerosa presenza in questa seduta; però, vorrei rilevare che è opinione dei calabresi che anche il nostro sopralluogo si possa concludere con un'ennesima beffa per la Calabria. Nel corso dei 120 anni di storia unitaria del paese, di sopralluoghi in quella regione ne sono stati fatti tanti, soprattutto a seguito delle calamità naturali che si sono verificate in questo lasso di tempo. Pertanto, penso che non dobbiamo far passare questa occasione senza affrontare seriamente ed incisivamente i problemi ed adottare le necessarie decisioni. Se il ministro Merloni alle 17 dovrà lasciare questa Commissione, penso che la discussione possa proseguire la prossima settimana.

La Calabria occupa l'ultimo posto tra le regioni italiane nella graduatoria economica e quasi quasi i calabresi, dinanzi alle spinte delle varie leghe che mirano a dividere il nostro paese in tre parti, si chiedono se non sia il caso di tornare alle forme di gestione politica del passato. Non se ne dolga il piemontese ministro Costa se dico che la Calabria stava meglio al tempo dei Borboni!

La regione descritta dallo storico francese Lenormant alla fine del secolo scorso, la Calabria «bella, incantevole ma amara» di cui parlava Leonida Repaci è rimasta praticamente identica: rispetto allo Stato preunitario, di nuovo c'è soltanto l'autostrada che unisce Reggio Calabria a Salerno. Tale opera viaria agli inizi degli anni Sessanta si presentava più o meno così: un tratto che partendo da Salerno andava verso sud ed un altro tratto che partendo da Reggio Calabria andava verso nord; si andava avanti pezzo per pezzo. La costruzione venne accelerata ed oggi possiamo disporre di quella che comunemente viene definita autostrada soltanto perchè le circostanze hanno voluto che divenisse Ministro dei lavori pubblici un calabrese, che si è impegnato affinché anche la nostra regione potesse usufruire di una simile opera viaria.

In ogni caso si tratta di un'autostrada diversa da quelle di tutto il resto del paese: non ha la corsia di emergenza e i finanziamenti non dico per la straordinaria, ma per l'ordinaria manutenzione, vengono erogati col contagocce. E i colleghi hanno potuto accertare lo stato di degrado in cui essa versa. Eravamo nel vero quando dicevamo che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria può essere definita «l'autostrada della morte»: in alcuni tratti, come ad esempio quello che porta da Cosenza a Lamezia Terme o quello che va da Gioia Tauro a Reggio Calabria, si verificano sistematicamente incidenti mortali; durante l'estate scorsa vi sono stati più di 30 morti.

Si tratta, allora, signor Ministro, di sapere se il Governo vuole o meno correre ai ripari rendendo almeno decente questa importante struttura, fermo restando che ai fini della sua valorizzazione e di eventuali mutamenti nel tracciato si dovranno studiare le soluzioni più idonee in tema di gestione. Le popolazioni meridionali sono disposte a pagare un contributo, visto che questa sembra essere l'unica alternativa alla morte. Ma non si può continuare a mantenere in questo stato l'unica struttura viaria consistente che arriva a Reggio Calabria. I colleghi hanno potuto verificarne lo stato reale e quindi potranno correggermi se esagero.

Come dicevo, non solo sono mancati i fondi per la manutenzione straordinaria, ma sono anche stati piuttosto scarsi quelli destinati alla manutenzione ordinaria. Nè poteva essere diversamente, considerato che abbiamo avuto in Italia un Ministro che, con atteggiamenti banditeschi, ha prelevato dal bilancio dell'Anas stanziamenti destinati alla manutenzione della Salerno-Reggio Calabria per trasferirli in opere al Nord, laddove le autostrade si accavallano l'una sull'altra. È un'impostazione che bisogna assolutamente correggere.

L'autostrada che attraversa la Calabria è intersecata da tre superstrade, una nel nord della regione, una nella parte mediana e l'ultima più a sud. Tutte e tre le superstrade, iniziate nei primi anni settanta, non sono state ancora completate. Il collega Covello giustamente poco fa ricordava che, per esempio, non è stata completata la superstrada che va da Guardia Piemontese a Sibari, quella che viene chiamata la «strada della salute» perchè avrebbe dovuto collegare le tre stazioni termali presenti nella zona, appunto Guardia Piemontese, Spezzano Albanese e Sibari-Cassano Jonico. Per completare questa superstrada occorre realizzare il tratto mediano e quello che porta alle terme sibarite. Guarda caso, sono state collegate le terme affidate in gestione ai privati e non quelle gestite dallo Stato. Ho presentato un'interpellanza al Ministro dei lavori pubblici, elencando tutti i progetti che sono stati trasmessi dall'Anas compartimentale della Calabria all'Anas nazionale; ovviamente, la mia interpellanza è rimasta senza risposta, così come si verifica ormai da parecchio tempo poichè il Governo preferisce andare avanti per i fatti suoi, trascurando sempre più i suoi doveri nei confronti dei parlamentari, soprattutto quando si fa riferimento ai problemi del Mezzogiorno e della Calabria in particolare.

Il precedente Ministro mi fece notare in una conversazione privata che c'è carenza di fondi. Però lei, ministro Costa, sa benissimo che i fondi per l'autostrada calabrese erano stati stanziati: allora vogliamo sapere dove sono finiti, quale autorità dello Stato li ha dirottati e sulla base di quale programma o normativa esistente si è avuto l'ardire di sottrarre risorse economiche impegnate a favore di una regione come la Calabria.

Ci sono poi altri problemi di cui i colleghi hanno potuto prendere cognizione nel corso del sopralluogo. In particolare, mi riferisco alla statale 106, anch'essa definita «strada della morte». Il sindaco di Montegiordano ha ricordato la drammaticità del tratto che interessa il suo comune e quello di Roseto Capo Spulico. Ed anche i sindaci della zona jonica, soprattutto del reggino, hanno rilasciato analoghe dichiarazioni. Eppure anche per questa statale erano stati presentati progetti ed erano stati reperiti i relativi finanziamenti, ma non si sa dove siano finiti. Che fine hanno fatto? Sulla base di quale normativa questi finanziamenti sono stati dirottati altrove? Non si può affrontare il problema dei collegamenti e del sistema viario della Calabria se non si affronta il problema dell'ammodernamento della statale jonica.

Per cui, voglio augurarmi che almeno in questa sede il Ministro faccia delle dichiarazioni incoraggianti, anche a proposito della statale 481 e della statale 92; a proposito di queste ultime, per un anno alcuni comuni sono rimasti isolati dal resto del consesso civile.

Voglio dire, signor Presidente, che il comune di San Lorenzo Bellizzi, situato al confine tra la Calabria e la Lucania, ha impiegato un

secolo per avere un collegamento stradale. Quando questa strada è stata interrotta, si è dovuto attendere un anno perchè si aprisse una pista di collegamento, mentre ora si attende che venga ammodernata.

Se dal sistema stradale passiamo al sistema ferroviario, ci accorgiamo che le cose non vanno certamente meglio. Sempre a proposito del sistema autostradale, signor Ministro dei lavori pubblici, devo dirle che fin dagli anni Sessanta abbiamo avuto, programmata, progettata e finanziata, l'autostrada Sibari-Taranto, che rappresenta l'ultimo anello della catena autostradale del paese: ebbene, i fondi sono puntualmente spariti. Si è tentato di recuperarli, ma sono spariti nuovamente. Quell'autostrada si deve o non si deve realizzare?

Il ministro Prandini (per le ragioni che la magistratura ha evidenziato) ha trovato comodo realizzare l'autostrada Milano-Serravalle: mi chiedo perchè non sia possibile realizzare la tratta Sibari-Taranto. Quella zona appartiene all'Italia o la si deve collegare alla sponda dell'Africa, come alcuni sindaci hanno proposto, facendola entrare a far parte dello Stato libico? Questa risposta deve essere fornita.

Chiedo scusa, cari colleghi, per il mio linguaggio asciutto, ma non amo parlare in «politichese», e la gente che ci ha sentiti parlare in questo modo ci ha fustigati, abbandonandoci. È giunto il momento di parlare il linguaggio della verità, che potrà veramente far male.

Pertanto, aspetto sull'autostrada Sibari-Taranto, a completamento del sistema autostradale del nostro paese, una risposta molto precisa dal Governo.

Passiamo ora al sistema ferroviario. Signor Ministro, visto e considerato che parliamo di demanio, la invito a svolgere un'indagine su di esso in relazione al versante sia tirrenico sia jonico della regione calabrese. Uomini, affaristi e speculatori, mafiosi e camorristi con la complicità dei poteri dello Stato, in primo luogo delle capitanerie di porto e anche della regione Calabria, si sono impossessati del demanio dello Stato, cui pagano quattro soldi o addirittura nulla. Bisogna al più presto svolgere delle indagini. Ho cercato di intervenire presso le varie capitanerie di porto, ma mi è stato risposto che non hanno i mezzi per muoversi, e intanto registriamo che i privati si sostituiscono allo Stato. Non ci si deve poi rimproverare se in Calabria ci sono la malia, la camorra e la delinquenza, quando si permette che queste cose avvengano. Si tratta di tutto il Tirreno cosentino e catanzarese. Inoltre, tutta la zona jonica, reggina, catanzarese e cosentina si trova in queste condizioni.

Che cosa è successo a Cetraro, Diamante, Scalea e San Nicola Arcella? Questi paesi, situati sul golfo di Maratea, rappresentano una delle zone più belle del mondo. Ebbene, il demanio è stato depredato da gestioni affaristico-speculative, camorristiche e mafiose, con la complicità della regione Calabria che doveva intervenire e non lo ha fatto, ma soprattutto con la complicità delle capitanerie di porto, che non hanno mai esercitato un minimo di vigilanza. Bisogna quindi intervenire in questa direzione.

Che provvedimento legislativo possiamo approvare, signor Ministro, quando il demanio in Calabria non esiste più? La Calabria dispone di 780 chilometri di coste, ma gran parte del suo demanio è passato in

proprietà ai privati: dobbiamo aspettare che intervenga la magistratura? In Calabria c'è stata una magistratura «in sonno», per usare un linguaggio massonico. Si è svegliata soltanto ora e ha scoperto la veridicità di una denuncia che alcuni di noi facevano, e cioè che tutti i pullman che circolano in Calabria sono di proprietà privata, ma sono stati acquistati con capitale pubblico. Si è svegliata, dunque, e ci auguriamo che possa risalire alle responsabilità politiche; il denaro dello Stato non può essere utilizzato in questo modo.

Pertanto, siccome stiamo per approvare le nuove disposizioni di legge sul demanio marittimo, è bene che il Ministro della marina mercantile svolga un'indagine seria. Se lo ritiene, signor Ministro, potrò farle pervenire un promemoria che ho già avuto modo di presentare alla magistratura, considerando che i competenti organi periferici dello Stato non sono stati in grado di fare, finora, proprio un bel niente.

Parliamo ora delle ferrovie: vogliamo sapere dal Ministro dei trasporti (visto che il commissario per le Ferrovie dello Stato non ce lo ha detto) perché l'alta velocità non debba toccare una parte del nostro Mezzogiorno, quella che va da Salerno a Reggio Calabria. Diteci se siamo cittadini di serie B; allora, ci regoleremo se pagare le tasse allo Stato, se far parte ancora di uno Stato unitario o se, al contrario, non dovremo prendere altre decisioni. È assurdo che vi sia una discriminazione di questa natura. Raggiungere Roma da Paola, da Reggio Calabria o da Lamezia Terme è un'impresa improba. Non venite a dirci che i calabresi non si industrializzano, che non fanno le cose per bene, perché i colleghi della Commissione hanno potuto constatare che cosa sono in grado di fare le maestranze delle officine di Reggio Calabria. Abbiamo constatato la realizzazione di carrozze che serviranno per i trasporti delle Ferrovie svizzere; vengono costruite carrozze che dovranno servire per l'attraversamento della Manica. Pertanto, non ci si venga a dire che la gente calabrese non si industria; non lo fa perché non ne ha la possibilità, perché non è aiutata dallo Stato che in questa regione si fa conoscere soltanto attraverso la visiera del brigadiere dei carabinieri o la cartella dell'agente delle tasse. Poi, siccome lo Stato è assente, non ci si deve sorprendere se quei vuoti vengono riempiti da organizzazioni criminali.

Quindi vogliamo una risposta molto chiara e precisa sull'alta velocità, così come richiedeva poco fa il collega Covello, che ringrazio per avermi preceduto in questa sollecitazione.

Signor Ministro, lei è stato qualche volta in Calabria? E, se vi è stato, ha visto come si viaggia sulle ferrovie joniche? Ha constatato che, a decine di anni di distanza dal giorno in cui sono state inaugurate queste ferrovie, manca ancora l'elettrificazione per numerosi tratti? Il collega Condarcuri, che è un esperto della materia, potrà evidenziare tutte le deficienze che vi sono in questo campo.

Si è deciso di collegare Sibari con Cosenza e con Metaponto, ma dopo tanti anni sono iniziati i lavori per il collegamento tra il nodo ferroviario di Sibari e quello di Cosenza, che doveva servire anche per la tratta Sibari-Cosenza-Paola: ancora siamo molto lontani dal realizzare questo obiettivo. Si afferma che mancano soldi, ma non si comprende perché per altre parti del paese i soldi si trovano.

Per quanto riguarda la tratta Catanzaro-Lamezia Terme, se si viaggia

in macchina si raggiunge la costa nel giro di un quarto d'ora, mentre in treno ci vogliono tre quarti d'ora e forse di più. Mi dovete spiegare per quale motivo nel cuore della Calabria debbano esistere condizioni di questo genere.

Se passiamo poi dalle ferrovie agli aeroporti, non possiamo certamente dire che la situazione migliori, anzi le cose da questo punto di vista vanno peggio. Non mi si venga a dire che anche su questo versante mancano i soldi. Ad esempio, sono insorto recentemente contro il finanziamento per la ristrutturazione di un lienile situato a san Nicola Arcella, che prende il nome di «palazzo del principe»; si sono trovati 30 miliardi di lire per questo bene che si delinisce di valore artistico-culturale.

PRESIDENTE. Sono anche stati dati 40 milioni al pastore che vi risiedeva perché se ne andasse prima del tempo.

FRASCA. Contestualmente non si è voluto realizzare, con la medesima somma, un aeroporto per collegare la piana di Sibari - una parte della regione di grande interesse storico, culturale, turistico ed agricolo - con l'aeroporto di Lamezia Terme e con quello di Bari. Peraltro, anche l'aeroporto di Reggio Calabria richiede urgenti interventi di ammodernamento.

Spesso si afferma che i calabresi chiedono industrie, ma la vera grande risorsa della regione è il turismo. Ma come si può sviluppare questo settore quando l'autostrada e in quello stato, le superstrade sono quello che sono, le infrastrutture mancano e l'aeroporto di Lamezia Terme è periferico rispetto alla maggior parte della regione Calabria? Eppure, erano state approvate leggi dello Stato che prevedevano alcune di queste iniziative.

Signor Ministro dei trasporti e della marina mercantile, quando venne il suo predecessore a presentarci lo schema di piano per gli interporti, al quale era allegata una cartina geografica, avendo constatato che la zona inerente alla regione Calabria era rimasta pressoché ignorata, chiesi spiegazioni; mi si disse che la regione non era stata in grado di indicare una sede, facendo cadere su questa la responsabilità di tale lacuna. Come ricorderà il Presidente, il Ministro in quella circostanza accolse un ordine del giorno della Commissione con il quale lo impegnavamo a predisporre gli opportuni incontri con la regione Calabria perché al più presto venisse ubicato l'interporto anche in questa zona; sono passati molti mesi, ma non si è fatto ancora niente. La prego di esaminare questo problema e di assumere tutte le iniziative necessarie, perché abbiamo bisogno dell'interporto, molto importante soprattutto se si tiene presente che la Calabria costituisce il centro dei traffici dall'Europa verso l'Africa. Non si prenda come scusa il fatto che la regione Calabria non ha deliberato il piano dei trasporti rispetto al quale essa ha pure la piena responsabilità per non fare nulla sul versante degli interporti.

Vi è poi il problema dei porti di Gioia Tauro e di Sibari, che devono essere completati. Lo storico potrà scrivere che ci è voluto meno tempo per costruire le piramidi egiziane, il Colosseo o la Tour Eiffel piuttosto che per realizzare questi porti. Per quello di Gioia Tauro sono stati

profusi centinaia e centinaia di miliardi, ma ancora non è stata indicata una sua utilizzazione. Lo Stato deve dire come intende risolvere il problema della centrale di Gioia Tauro, che è interamente collegata con il porto; così come deve dire cosa intende fare per il porto di Sibari. Vogliamo sapere in che modo la Calabria possa e debba concorrere nel quadro della nuova portualità.

Concludo sottolineando che nel corso del sopralluogo sono state fatte affermazioni importanti per quanto riguarda l'aeroporto di Reggio Calabria e quello di Lamezia Terme. Ma è proprio inevitabile che l'aeroporto di un capoluogo di regione debba rimanere nelle condizioni che abbiamo potuto constatare? È possibile che sia più forte la mafia di quei cittadini che pure chiedono aiuto allo Stato? Ministro Costa, lei è un uomo integerrimo ed io l'ammiro per questo; cerchi allora di utilizzare il suo temperamento di piemontese per cercare di aiutare la Calabria a risolvere questi problemi. Noi non pensiamo che la situazione possa cambiare dalla mattina alla sera, ma occorre un atto di buona volontà sia da parte del Ministro dei lavori pubblici che da parte di quello dei trasporti e della marina mercantile. Se voi non assumerete impegni chiari, precisi ed inequivocabili e se a questi non seguirà alcun atto concreto, per quanto mi riguarda non potrete chiedere il mio voto di fiducia; deve anche aver fine il ricatto che, se cade il governo Ciampi, si va alle elezioni. Non può essere consentito a questo Governo - come non è stato consentito ad altri Governi - di turlupinare la regione Calabria.

PRESIDENTE. Dal punto di vista organizzativo, la situazione è questa: ci sono diversi senatori iscritti a parlare e il ministro Costa la sapere che anch'egli - come il ministro Merloni - alle 17 ha un impegno con il Sultano dell'Oman, una nazione con la quale si intende stabilire un volo diretto dell'Alitalia. Siccome è necessario riprendere il discorso complessivamente, si potrebbe rinviare il seguito dell'indagine conoscitiva alla prossima settimana.

NERLI. Signor Presidente, poichè entro stasera è necessario conoscere l'esposizione programmatica dei Ministri sulla politica dei trasporti, chiedo un rinvio della discussione sul sopralluogo in Calabria in modo da passare alle comunicazioni del Governo.

Il seguito dell'indagine conoscitiva potrebbe essere rinviato ad altra seduta, chiedendo però l'impegno ai colleghi di contenere i propri interventi, nella considerazione che i fatti sono abbastanza noti.

FRASCA. Per discutere, nel 1993, della ricostruzione post-bellica ad Ancona abbiamo impiegato 12 sedute!

NERLI. Penso che in questa sede si debbano fare interventi: se voglio ascoltare un comizio, vado fuori di qui.

GIUNTA. Il collega Nerli mi ha preceduto. Anch'io sono d'accordo per un passaggio immediato alle comunicazioni del Governo.

COVELLO. Anche il mio Gruppo è d'accordo con questa proposta.

Colgo l'occasione, però, per dire al senatore Nerli che sui problemi della Calabria c'è tanto da dire e che probabilmente certi atteggiamenti sono dovuti alla rabbia per lo scarso interesse che notiamo nei confronti di una situazione così drammatica.

MEDURI. Anch'io sono favorevole a questa proposta, purchè i Ministri garantiscano la loro presenza anche per la prossima seduta di discussione sul sopralluogo in Calabria. Infatti, questa occasione non deve servire al Governo per registrare l'opinione dei parlamentari, ma per fornire un contributo propositivo.

Vorrei dire ai colleghi che manifestano noia nell'ascoltare ancora questi discorsi che la Calabria si trascina problemi antichi, che si aggravano quotidianamente. Giustamente il senatore Frasca ricordava le tante sedute destinate alla ricostruzione post-bellica di Ancona: in Calabria c'è una situazione ben più grave di quella post-bellica.

CONDARCURI. Mi rendo conto che l'esigenza politica di ascoltare le importanti comunicazioni dei rappresentanti del Governo prevale rispetto alla necessità di proseguire la discussione sul sopralluogo in Calabria. Sia chiaro però che i problemi di cui stiamo discutendo non sono di importanza secondaria. Sono intervenuto a questa seduta convinto che finalmente si discutesse dei problemi di una regione del nostro paese che vive una condizione drammatica. L'importante è che non si abbia un atteggiamento di fastidio nei confronti dell'elencazione dei guasti presenti nella situazione viaria, ferroviaria e dei porti della Calabria. Se così fosse, si tratterebbe di un comportamento assai grave rispetto ad una discussione positiva ed altamente apprezzata dai calabresi.

PAIRE. Sono d'accordo con la proposta del senatore Nerli e chiedo che i Ministri si impegnino ad essere presenti anche nella prossima seduta di discussione sul sopralluogo in Calabria.

Colgo l'occasione per chiedere un chiarimento. Mi era parso di capire che le conclusioni del nostro lavoro sarebbero state tirate, anche con il prezioso apporto dei Ministri, soltanto dopo che la Commissione avesse effettuato anche i sopralluoghi in altre regioni che presentano situazioni critiche, in Piemonte ed in Sicilia. È ancora così?

PRESIDENTE. Sì, senatore Paire.

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, sono a conoscenza dei problemi della Calabria, ma penso che, per l'economia dei nostri lavori, discussioni nelle quali si pensi di affrontare tutte le questioni sul tappeto in modo globale non portino ad alcun risultato. Forse è più opportuno e più produttivo rivolgere ai Ministri delle richieste specifiche. Una cosa è il lavoro di approfondimento effettuato dalla Commissione, ben diversa e l'elencazione di una serie di problemi specifici cui porre rimedio. Dubito infatti che i Ministri siano in grado, dopo aver ascoltato i nostri discorsi, di fornirci indicazioni operative.

Credo pertanto che dovremmo articolare il nostro incontro con i Ministri sul sopralluogo in Calabria in modo più preciso e puntuale,

ponendo richieste specifiche. Continuare a discutere come abbiamo fatto oggi mi sembra assolutamente dispersivo. Sono comunque d'accordo con la proposta del senatore Nerli.

FRASCA. Sono d'accordo con la proposta del senatore Nerli.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Assicuro fin da ora la nostra presenza alla prossima riunione della Commissione sui problemi della viabilità e dei trasporti in Calabria.

Ho con me la relazione richiesta circa gli intendimenti e i problemi sul tappeto. Essa è pressochè completa, anche se taluni aspetti - in particolare la cantieristica - che avrebbero potuto esservi compresi verranno inclusi in un'altra esposizione.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione sui risultati del sopralluogo in Calabria è quindi rinviato alla seduta di mercoledì 16 giugno.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Invito pertanto i senatori che volessero porre quesiti ai Ministri a far pervenire loro le proprie richieste, in modo che si possa agevolare il nostro lavoro e consentire una risposta più articolata.

Il seguito della discussione è pertanto rinviato.

I lavori terminano alle ore 16,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

Dott.ssa **MARISA NUDDA**