

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 GIUGNO 1993

---

**Presidenza del Presidente FRANZA  
indi del Vice Presidente FABRIS**

## INDICE

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

## PRESIDENTE:

- FABRIS (DC) .....	Pag. 20, 21, 25 e passim
- FRANZA (PSI) .....	3
CONDARCURI (Rifond. Com.) .....	7, 28
COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile .....	17, 27
COVELLO (DC) .....	20, 24, 25 e passim
DONATO (DC) .....	6, 11
FRASCA (PSI) .....	3, 20, 21 e passim
GAROFALO (PDS) .....	5
MAISANO GRASSI (Verdi-La Rete) .....	6, 28, 29
MEDURI (MSI-DN) .....	12, 13, 17 e passim
MERLONI, ministro dei lavori pubblici .....	13, 21, 23 e passim
PINNA (PDS) .....	3, 27, 28
PISTOIA (DC) .....	19

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

*I lavori hanno inizio alle ore 14,30.*

### **Seguito della 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, il seguito della valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria effettuato dal 18 al 20 febbraio scorsi.

Riprendiamo il dibattito, sospeso nella seduta dell'8 giugno.

**FRASCA.** Signor Presidente, prendo telegraficamente la parola per richiamare l'attenzione del Governo su un argomento che non ho trattato nell'intervento svolto nella precedente seduta, un argomento di straordinaria importanza che riguarda in primo luogo la Calabria e la Sicilia, ma che credo sia di grandissimo rilievo per tutto il Mezzogiorno e per il paese nel suo complesso. Mi riferisco alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina.

Desidero conoscere l'opinione del Governo al riguardo; in particolare, se esso reputa prioritaria tale opera e come pensa intanto di garantire alla società Stretto di Messina le necessarie disponibilità finanziarie.

**PINNA.** Signor Presidente, intendo intervenire anche perchè non vorrei che questo nostro dibattito sulla valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria apparisse riservato ai colleghi calabresi. I problemi della Calabria, infatti (come quelli di qualsiasi altra regione), non riguardano solo i rappresentanti della regione stessa, ma sono problemi del paese e come tali occorre che li affrontiamo tutti insieme.

Nel corso del sopralluogo abbiamo riscontrato che la Calabria è una regione povera di infrastrutture, pur avendo una composizione orograficamente molto complessa, e ciò determina problemi di mobilità e tempi di percorrenza estremamente elevati. Tale carenza di fatto pone un condizionamento allo sviluppo complessivo dell'economia di quella regione. Se le infrastrutture di per sé non è detto che generino sviluppo, esse costituiscono tuttavia una precondizione senza la quale lo sviluppo è estremamente difficile. È una situazione che riguarda tutto il Mezzogiorno, ma in maniera estremamente accentuata la Calabria.

Alcune infrastrutture, pur realizzate, evidentemente sono state concepite (ricordo, ad esempio, quel tratto di ferrovia che corre lungo la spiaggia) in modo assolutamente irrazionale. Il mare, infatti, costituisce una risorsa non indifferente ed è evidente che un'infrastruttura ferroviaria che ha il suo percorso sotto costa rappresenta un impedimento allo sviluppo di certi settori, quale ad esempio quello turistico.

Abbiamo inoltre verificato che alcune infrastrutture molto importanti (ad esempio, i porti) non sono utilizzate o sono sottoutilizzate.

È inutile che stia qui a richiamare i problemi non risolti, perchè lo hanno già fatto in modo molto efficace i colleghi calabresi.

Alla polemica politica inconcludente e dannosa tra Nord produttivo e Sud sperperone e assistito credo dobbiamo contrapporre un ragionamento molto più serio. Del resto, si tratta di un'analisi parzialmente infondata. Se per esempio pensiamo allo sperpero di denaro pubblico connesso alla vicenda di Tangentopoli, possiamo verificare che le capitali delle tangenti sono più di una e le più importanti non sono dislocate nel Mezzogiorno.

Allora, signor Ministro, credo che sia necessaria una svolta profonda per ridare trasparenza all'azione della pubblica amministrazione, per elevare la produttività degli investimenti, per rendere trasparenti gli appalti, per ripristinare i criteri oggettivi (termine oggi desueto, non più utilizzato) di programmazione. Ritengo che il futuro democratico del nostro paese sia affidato alla realizzazione ed attivazione di percorsi sociali, culturali, di produttività, di riequilibrio del reddito e quindi anche delle infrastrutture. È questa un'esigenza dell'Italia, ma anche dell'Europa. Desidero soffermarmi su questo aspetto proprio per evidenziare il fatto che la Calabria non è un problema dei calabresi, come il Mezzogiorno non è un problema dei meridionali. Onorevoli colleghi, dobbiamo tener presente che le nostre decisioni e la nostra legislazione vengono sempre più condizionate dal processo di integrazione europea. Ebbene, sono convinto che non riusciremo a realizzare tale processo fino a quando ci troveremo di fronte ad un'Europa costruita su base monocentrica, concentrata nel Nord Europa (e quindi riguardante solo una parte dell'Italia, la Germania, la Francia e altri paesi del centro Europa). Prima o poi questa contraddizione dovrà esplodere: si rischia di arrivare ad una tensione tale per cui si interromperà questo processo di integrazione. Sono profondamente convinto che l'Europa debba essere costruita su base policentrica e che quindi debba essere rivolta particolare attenzione (in quanto secondo centro) all'area del Mediterraneo (se ne può ipotizzare anche un terzo dell'Est europeo).

In questa ottica, il problema delle infrastrutture e dello sviluppo del Mezzogiorno non riguarda soltanto l'Italia, ma l'intera Europa; altrimenti, il processo di integrazione europea sarà destinato a bloccarsi. Si avverte allora l'esigenza (problema evidenziato anche nel piano generale dei trasporti) che vengano realizzati collegamenti tra le regioni del Mezzogiorno e non soltanto tra queste e quelle del Nord. Onorevoli colleghi, non esistono grandi collegamenti tra la Sardegna e la Sicilia, la Calabria e la Campania. Non ci sono neanche molti collegamenti tra queste ultime regioni e le nazioni che si affacciano nel bacino del Mediterraneo, delle quali fanno parte anche paesi della Comunità economica europea (per esempio la Grecia e la Spagna). Allora, lo si persegue l'obiettivo di un'Europa costruita su base policentrica (ed il Mezzogiorno d'Italia deve rappresentare qualcosa all'interno di essa), oppure è improbabile che il processo di integrazione europea possa decollare e realizzarsi.

Signor Presidente, onorevole Ministro, se vogliamo contrastare i fenomeni degenerativi che hanno caratterizzato l'intera Italia (e non soltanto il Mezzogiorno) occorre ripristinare criteri oggettivi di programmazione degli interventi. In sostanza, è necessario che gli interventi, prima che vengano decisi e programmati, siano comprensibili e leggibili anche in termini di ripartizione delle risorse; non ho paura di usare questo termine, perchè ciò non vuol dire interventi a pioggia, ma interventi riequilibratori. Onorevoli colleghi, programmare è riequilibrare. Questo vuol dire che nell'azione di governo non si debbono assecondare le spinte dei soggetti più forti territorialmente, politicamente ed economicamente. Il Governo, nello svolgere il proprio ruolo, dovrebbe essere in grado di contrastare queste spinte per un riequilibrio a favore delle aree più deboli, in maniera tale che si realizzi un processo di integrazione non soltanto all'interno del paese, ma anche a livello europeo.

Come ho già detto, se vogliamo contrastare i fenomeni degenerativi dobbiamo ripristinare criteri oggettivi, trasparenti, leggibili e comprensibili per la generalità dei cittadini negli investimenti e dobbiamo ricorrere all'adozione di strumenti di controllo sullo sviluppo e la produttività.

Colgo questa occasione, in cui è presente il Ministro dei lavori pubblici, per richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni problemi, che abbiamo evidenziato molte volte; mi riferisco alle vicende dell'ANAS, dei mondiali di calcio e delle Colombiane. Se penso, per esempio, al settore dei trasporti invece che a quello dei lavori pubblici, non posso fare a meno di evidenziare lo squilibrio che si sta determinando tra alcune regioni per gli interventi che sono stati realizzati nel settore ferroviario. Se si vuole superare la diatriba tra Nord e Sud (il contrasto tra alcune forze politiche del Nord ed il Mezzogiorno), si deve ancorare l'utilizzo delle risorse a criteri oggettivi, comprensibili e condivisibili da tutti. Oggi non vengono seguiti questi criteri, con un rilevante danno per il paese.

GAROFALO. Signor Presidente, i colleghi che sono intervenuti nel dibattito hanno già evidenziato molti problemi, che il Ministro ha potuto prendere in considerazione anche mediante la documentazione che gli è stata trasmessa. Farò soltanto due brevi osservazioni, anche perchè dobbiamo dare la possibilità al Ministro di risponderci (non vorrei che venisse fatta una riunione in cui parliamo soltanto noi, senza che il Ministro abbia la possibilità di intervenire).

Il primo problema che desidero affrontare (a mio avviso fondamentale) è quello dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che già i senatori Frasca e Covello hanno affrontato in termini sostanziali.

Su quell'autostrada sono in corso lavori di ristrutturazione da ormai dieci anni. Signor Ministro, non sono mai riuscito a capire perchè non sia possibile effettuare tre turni di lavoro giornalieri, incluse le giornate di sabato e domenica, sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ad esempio, nel tratto che va da Cosenza a Falerna (Catanzaro) si lavora praticamente da dieci anni.

Ritengo che il ministro Merloni conosca la vicenda dei numerosi precari addetti alla manutenzione di questa autostrada. Le organizzazio-

ni sindacali hanno sostenuto che tutti i precari che hanno lavorato, sia pure stagionalmente, sulla Salerno-Reggio Calabria dovrebbero essere assunti dall'ANAS. È difficile questa tesi, possa essere accolta in questo momento. Mi domando però se non sia possibile dare una risposta seria e credibile alla domanda di lavoro proveniente da questi precari attraverso un programma di intervento sull'autostrada. Signor Ministro, ad un esame attento le squadre di manutenzione risultano inadeguate alle necessità. Si potrebbe perciò predisporre un programma di intervento concernente la sicurezza di questa autostrada che consente di rispondere nel modo giusto anche alla domanda di lavoro e alla sostanza delle richieste avanzate dalle organizzazioni sindacali. Chiedo pertanto ai rappresentanti del Governo di rispondere a queste esigenze da me rilevate.

MAISANO GRASSI. Voglio ancora una volta ribadire l'esigenza richiamata poc'anzi dal senatore Pinna: è indispensabile procedere ad una programmazione che si fondi su criteri temporali ed economici di facile comprensione. È inutile predisporre programmi a tempo indeterminato che vengono poi vanificati dal trascorrere stesso del tempo, come abbiamo verificato sia in Calabria, sia in altre parti d'Italia.

Inoltre, voglio riaffermare la mia contrarietà alla dispersione di fondi per finanziare progetti relativi allo Stretto di Messina. Questi studi non sono mai stati completati; sono diventati una sorta di sinecura. Non possiamo sprecare altri soldi per fantomatici progetti che a mio avviso non creeranno maggiori *input* all'economia del nostro paese. Tra l'altro, questo è un esempio classico di progetti dilazionati nel tempo: si continuano a stanziare somme enormi, ma non vi è alcun controllo da parte dei cittadini; solo un progetto concreto può essere efficacemente controllato.

Mi auguro che il Ministro possa fornirci concrete risposte sugli intendimenti del Governo per quanto concerne il problema delle infrastrutture per le regioni meridionali, in particolare per la Calabria. Ricordo che la Calabria è la regione terminale del nostro paese e rappresenta quindi un punto di collegamento molto importante tra le altre regioni, quanto meno tra il Centro ed il Sud dell'Italia; sarebbe auspicabile che la Calabria diventasse un punto di collegamento anche con gli altri paesi del Mediterraneo.

DONATO. L'8 giugno scorso ho inviato al ministro Costa una lettera nella quale specificavo gli argomenti su cui avrei chiesto un chiarimento al Governo. Non farò quindi un discorso di carattere generale, ma debbo comunque precisare che condivido integralmente ciò che hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto. In questa sede non discutiamo per ottenere «qualche dollaro in più», ma per parlare dello sviluppo non solo della Calabria, ma dell'Italia intera.

Come giustamente ha ricordato il senatore Pinna, la viabilità e i trasporti sono alla base dello sviluppo. Vorrei quindi soffermarmi sul problema della realizzazione di un'arteria stradale denominata «Trasversale delle Serre». Questa è un'asse trasversale che congiunge lo Ionio al Tirreno, precisamente Soverato a Tropea. Tale trasversale

attraversa gli assi longitudinali costituito dalle strade statali nn. 18, 106 e A3.

In data 12 dicembre 1991, dopo un lungo *iter* procedurale, il consiglio di amministrazione dell'ANAS espresse parere favorevole sull'approvazione dei progetti esecutivi, stabilendo per un quinto tronco, primo lotto, un importo di 20 miliardi, di cui 12 miliardi per lavori; per un quinto tronco, secondo lotto, un importo di 53 miliardi, di cui oltre 38 miliardi per lavori; per un quinto tronco, terzo lotto, un importo di 46 miliardi, di cui 33 miliardi per lavori.

Invito perciò il Ministro ad attivare le procedure di gara affinché le opere possano essere eseguite. Si tratta di una strada di grande importanza: la «Trasversale delle Serre» è condizione essenziale per lo sviluppo del turismo e dell'agricoltura su tutto il territorio delle Serre e sulle pre-Serre calabre.

Per quanto riguarda la tangenziale di Catanzaro Lido ricordo che essa rappresenta un tratto della strada statale n. 106, la tristemente famosa «strada della morte». Questa strada ha particolari caratteristiche e raggiunge, attraverso la Puglia, la Basilicata e la Calabria, la Sicilia. Non è però solo una strada di importanza nazionale, poichè svolge anche funzioni di strada urbana: essa attraversa una infinità di comuni ed è enormemente congestionata non solo dal traffico di lungo percorso, ma anche dal traffico locale. Ancor più a Catanzaro Lido, principale quoziente di Catanzaro città, la situazione può essere definita tragica. Debbo ricordare che per l'ammodernamento di questa tangenziale sono disponibili circa 40 miliardi, ma che il relativo progetto è in attesa ancora del parere del Ministero per i beni culturali ed ambientali. Invito perciò il Ministro a sollecitare la definizione di quel parere. Tra l'altro, nel consiglio di amministrazione del 7 aprile è stato approvato il progetto esecutivo di uno stralcio relativo alla realizzazione di un quadrivio a Catanzaro Lido. Invito perciò il Ministro ad indire la relativa gara.

L'opera riveste particolare urgenza; quindi, prima si indicano le gare, prima l'opera stessa potrà essere eseguita e ciò consentirà il decongestionamento di una situazione di estrema pesantezza.

Per quanto riguarda l'autostrada Taranto-Sibari, vorrei ricordare che è stato dato incarico ad alcuni progettisti di predisporre uno studio preliminare; inoltre, sono già stati espressi i prescritti pareri regionali all'inizio del 1992. Si tratta ora di procedere alla progettazione di massima e in tal senso invito il Ministro ad attivarsi.

CONDARCURI. La Commissione ha eseguito un sopralluogo sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria anche nel tratto di Gioia Tauro, che costituisce il punto di massimo rischio di questa importante arteria. Qui si registrano frequenti incidenti mortali, per cui risulta evidente la necessità di intervenire tempestivamente con lavori di ammodernamento oltre che da parte dei comuni interessati anche da parte della regione Calabria.

Parlando di strade, di autostrade e di linee ferroviarie riferite a tale regione, sappiamo che discutiamo di problemi che non riguardano solo la Calabria, ma sono di interesse nazionale. Non c'è bisogno di dilungarmi al riguardo: e a tutti chiaro, ad esempio, che, se funzionano

bene le ferrovie in Calabria, esse avranno un livello soddisfacente su base nazionale. Per assicurare funzionali collegamenti con la Sicilia è fondamentale una ferrovia moderna e potenziata in Calabria, tale da poter garantire tempi di collegamento più rapidi.

Lo stesso discorso si può fare per quanto riguarda l'autostrada, sulla quale, come ricordava poc'anzi il senatore Garofalo, sono in corso di esecuzione lavori da ben dieci anni. Dalla Lucania fino a Cosenza non sono stati ancora riparati i tratti lesionati dal terremoto. Di fronte all'estate che sopraggiunge, il tratto Lamezia-Gioia Tauro-Reggio Calabria, che è malridotto, va assolutamente risistemato. Oltretutto, il traffico sta diventando sempre più pesante a causa del congestionamento determinato dal transito dei TIR con il verificarsi anche di incidenti mortali. Per quanto riguarda la realizzazione della terza corsia, tutto è rimasto a livello di mera intenzione. Certo, se si procederà con i tempi con i quali si stanno affrontando i problemi di manutenzione c'è di che essere preoccupati.

Urgente appare poi intervenire per la manutenzione della statale n. 106, nonché delle trasversali, eliminando le strozzature che chiudono con conseguenze pesanti tutto il versante ionico rispetto alla «tirrenica» e ai collegamenti con il Centro e con il Nord. Ogni tre o quattro chilometri si incontra un centro abitato, per cui è obbligatoriamente imposta la riduzione di velocità per chi percorre tale strada. Ormai essa è assolutamente insufficiente a sostenere il traffico, è un budello di percorribilità e gli incidenti sono tali da porla al primo posto come pericolosità. Al riguardo abbiamo presentato interrogazioni in Parlamento. Non è nemmeno pensabile provvedere con soluzioni rabberciate, che non risolverebbero il problema nella sua interezza.

Per quanto concerne le ferrovie, la Calabria, che è stata dotata da madre natura delle più belle spiagge del mondo, è vincolata da una barriera ferroviaria che si frappone fra i centri abitati e la spiaggia. Si tratta di costruire un collegamento stradale a monte dei vari paesi che possa collegare rapidamente Bari, Taranto, Crotona, Catanzaro e Reggio Calabria, garantendo uno scorrimento veloce che non imponga al viaggiatore continue riduzioni di velocità.

Non sono abituato a fare polemiche; d'altra parte, non sono membro dell'8ª Commissione e quindi rivolgo un ringraziamento per la possibilità che mi è stata concessa di esprimere in questa sede delle opinioni che comunque ritengo non siano soltanto mie. In particolare, per quanto riguarda le materie di competenza del Ministro dei trasporti, in passato - in qualità di dirigente del sindacato dei ferrovieri - sono stato fra quanti si sono impegnati e hanno agito con forza per il perseguimento di alcuni risultati la cui importanza oggi appare evidente in riferimento alla realizzazione di determinate opere.

Penso che il rilevante problema che stiamo affrontando non riguardi soltanto la Calabria: è un problema nazionale. La regione Calabria taglia in due parti l'Italia. La Sicilia non è raggiungibile se non si passa attraverso la Calabria (se si esclude l'aeroplano, o il mare). Se le vie di comunicazione calabresi funzionano, tutto il sistema nazionale dei trasporti può essere efficiente. La delegazione della nostra Commissione si è recata in Calabria in quanto stimolata e sollecitata (mi sembra) da un disegno più complessivo: affrontare, mediante questa

indagine conoscitiva, alcuni aspetti importanti del sistema dei trasporti in Italia per poi inserire le conseguenti valutazioni, osservazioni e considerazioni in una logica di discussione e di impostazione di una progettualità più vasta, di natura nazionale, sempre tenendo presente il piano generale dei trasporti.

Signor Presidente, a nome dei calabresi, posso esprimere il riconoscimento ed il nostro apprezzamento per aver avuto il grande onore di ospitare la Commissione, che ha deciso di svolgere un'indagine conoscitiva sulle condizioni in cui versano i trasporti della nostra regione, effettuando sopralluoghi ed ascoltando i dirigenti ed i governanti della regione, delle province e dei comuni, le organizzazioni sindacali ed i lavoratori.

Abbiamo molto apprezzato questo intervento, perchè per noi il problema è veramente importante, serio e per alcuni versi drammatico. Tuttavia vorrei sapere le valutazioni che la delegazione, dopo aver effettuato questi sopralluoghi, ha sottoposto all'attenzione dell'8ª Commissione permanente del Senato e dei Ministri competenti avranno un'incidenza rispetto al discorso che ho fatto prima; in sostanza, saranno inserite in una logica di un piano più complessivo del settore dei trasporti? Ho partecipato al sopralluogo che la delegazione della Commissione ha effettuato in Calabria e personalmente non sono rimasto molto soddisfatto del modo in cui sono stati affrontati i problemi; la sensazione che ho ricevuto è che non siano state approfondite le questioni che riguardano questo comparto nel suo complesso, che non siano state recepite in un contesto più generale.

In Calabria il degrado non è presente soltanto nel territorio, ma anche nei trasporti. Abbiamo un sistema di viabilità veramente indecoroso, oltre che insufficiente e di grandissimo rischio per chi è obbligato a muoversi.

In sostanza, non si garantisce un servizio di cui la gente possa dichiararsi soddisfatta. Ritengo che la Commissione avrebbe dovuto farsi carico di talune esigenze, come quelle emerse durante il sopralluogo effettuato in Calabria, affinché esse venissero recepite anche a livello di Ministero.

In relazione ai problemi del settore dei trasporti, ho inviato una memoria scritta al Ministro competente (mi scuso con il ministro Merloni, se per un disguido, non l'ha ricevuta, perchè si tratta di materia di sua competenza ed interesse). Non so quale risposta mi darà il Ministro dei trasporti. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, e in modo particolare le ferrovie, la regione Calabria, anche se è carente a livello di piano regionale dei trasporti, e ha bisogno di un collegamento più rapido e veloce con il resto dell'Italia.

Il problema dell'attraversamento dello stretto è di grande importanza per i traffici del continente con la Sicilia e l'area del Mediterraneo.

È stata costituita una Società per il Ponte dello stretto. Non sono state prese decisioni. Non si sa che cosa si vuole fare.

Occorre decidere evitando facili illusioni. Altro problema è rappresentato dalla ferrovia ionica. È una linea pianeggiante, senza tortuosità e dislivelli, non certo secondaria, anzi considerata come percorso alternativo alla linea tirrenica e fondamentale nel sistema ferroviario calabrese. Era prevista la sua elettrificazione e in un certo

periodo le FS avevano previsto anche il doppio binario, finanziato e progettato invece per la tratta Reggio Calabria - Melito Ps considerando questa località non più territorio della provincia ma integrato sulla realtà urbana del capoluogo. Non sappiamo se si manterranno gli impegni per la realizzazione dell'opera che rappresenta il proseguimento della linea tirrenica già a doppio binario collegando a semianello il territorio dell'area dello stretto da Gioia Tauro - Villa San Giovanni - Reggio Calabria - Melito Ps, il servizio di tutti gli insediamenti industriali mai realizzati o chiusi a partire dal Centro Siderurgico. Un'opera ferroviaria, un tratto, che poteva trovare proseguimento nel futuro, per tutta la linea ionica una linea per la quale le previsioni sono proprio nere, se, come pare, esistono tendenze e scelte di ridimensionamento del traffico viaggiatori riducendo del 22 per cento i treni locali. Una società privata come è diventata l'Ente ES gestisce un servizio se rende utili, se no lo chiude.

Oggi questa linea ferroviaria, in relazione alla quale non sono più in programma il doppio binario e la elettrificazione, rischia addirittura di diventare un ramo secco e quindi di rientrare nella logica di chi nel passato ha ritenuto, attraverso il meccanismo dei rami secchi, di chiudere alcune linee delle Ferrovie di Stato.

Mi rendo conto che i costi possono essere rilevanti; certamente, per avere una determinata qualità nel trasporto i costi sono ingenti. Tuttavia, onorevoli colleghi, noi non possiamo permetterci il lusso, di fronte ad una società che ha bisogno di mobilità, di servizi efficienti e qualitativamente adeguati, di considerare i costi solo in termini di profitto. Dobbiamo considerare anche costi sociali che deve sopportare una società moderna, come si ritiene debba essere quella italiana. Quindi, il problema della linea ionica va valutato anche in questa ottica. Che significato ha aver chiuso le stazioni di quella linea ferroviaria anche di grossi centri urbani, con 15-20.000 abitanti, dove in ognuna lavoravano 25-30 ferrovieri? Oggi non c'è neanche un manovale che tenga aperto l'impianto, non c'è nessuno che possa dare un'informazione alla gente. Queste sono le considerazioni che ho voluto ribadire.

Signor Ministro, forse dovrebbe ascoltarmi con più attenzione (anche perchè ho atteso il suo arrivo).

*Lei, signor Ministro, può non condividere le mie affermazioni, ma è indispensabile che ascolti con attenzione il discorso relativo ad uno dei comparti più importanti dei trasporti. Rimane il problema delle trasversali, in modo particolare di quella tra Catanzaro Lido e Lamezia Terme, che è fondamentale per la sopravvivenza economica e sociale di tutto il tratto ionico. La chiusura di questa trasversale significherebbe e significa la definitiva impossibilità per i viaggiatori della Ionica di raggiungere in tempi rapidi i collegamenti con Napoli, il Centro e il Nord Italia. Anche questo specifico problema perciò non riguarda soltanto la Calabria.*

Come ha detto giustamente il senatore Pinna, il problema dei trasporti in Calabria deve essere collegato alla logica del piano generale dei trasporti che è fondamentale per lo sviluppo della società italiana e della sua economia. Ribadiamo quindi che il problema delle ferrovie è di grande importanza: è l'asse portante del sistema dei trasporti in Calabria e, se adeguatamente potenziato e ammodernato nel contesto di

un piano generale, avrà un'influenza positiva sull'economia regionale. Infatti, abbiamo sempre sostenuto che i trasporti sono promozionali per lo sviluppo.

Colgo l'occasione per richiamare il problema delle ferrovie calabresi ex calabro-lucane: si tratta di un sistema ferroviario interno che ha una funzione di completamento per le linee delle Ferrovie dello Stato poiché congiunge il mare con l'interno della Calabria. Emerge quindi il problema dei porti: non dobbiamo dimenticare che la Calabria è quasi totalmente circondata dal mare e che il problema dei traffici marittimi in questa regione troppo spesso è stato sottovalutato. I collegamenti marittimi non avvengono soltanto con la Sicilia, ma anche con altre parti del Mediterraneo.

La Commissione ha avuto modo di visitare il porto di Gioia Tauro e certo tutti ricordano la tristezza provata nel vedere uno dei più grandi porti del Mediterraneo, almeno dal punto di vista strutturale, totalmente abbandonato sul piano funzionale. È necessario definire il ruolo che il porto di Gioia Tauro deve svolgere. Ad esempio, si potrebbe pensare ad un collegamento con la Sicilia per decongestionare il porto di Villa San Giovanni, eliminando anche solo parzialmente il traffico pesante quotidiano. Gioia Tauro poteva diventare uno sbocco in tal senso attraverso un collegamento con il porto di Milazzo. Dobbiamo chiederci quali finalità deve avere il porto di Gioia Tauro e in che modo può inserirsi nel contesto generale del Mediterraneo. Un discorso analogo può farsi per gli aeroporti.

Concludo ricordando che la Calabria non intende piangere ulteriori lacrime, per ottenere finanziamenti dal Governo. Si chiede però la realizzazione di un progetto di sviluppo dei trasporti che si collochi all'interno del piano generale dei trasporti. Se messa in condizioni di produrre, l'economia calabrese potrà contribuire non solo allo sviluppo complessivo della regione, ma al più generale sviluppo del paese.

DONATO. Sul versante ferroviario, debbo ricordare che l'asse trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme fu costruita circa un secolo fa e da allora non è stata mai ammodernata: è chiaro perciò che il servizio si è degradato. In base ad una legge del 1981 è stato finanziato un piano integrativo per il raddoppio dei binari e per l'elettrificazione della linea. A seguito della creazione dell'unità speciale, i lavori per 32 miliardi sono stati affidati ad un consorzio; successivamente, però, tali lavori sono stati sospesi per perizie di variante e suppletive relative al raddoppio della tratta. È stato approvato poi il piano Schimberni, in base al quale tale progetto doveva essere abbandonato perché ritenuto di scarsa convenienza dato che il rapporto tra costi e ricavi non era convincente.

Il Parlamento si è, invece, reso conto che la realizzazione di quest'opera era estremamente essenziale. Il Governo, accettando questo orientamento, ha stabilito che si dovesse procedere all'elettrificazione e al raddoppio dei binari della linea, inserendo la realizzazione dell'opera nel contratto di programma per il triennio 1990-1992. L'amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato ha, però, rilevato che le somme disponibili non erano sufficienti. Il Governo non ha mai risposto a questa ulteriore richiesta di finanziamenti; successivamente si sono

svolte le elezioni, è stato nominato il nuovo Governo e la situazione è rimasta bloccata.

Questo asse ferroviario congiunge il capoluogo della Calabria a Lamezia Terme, nodo stradale e aeroportuale, e quindi è un anello di congiunzione con tutte le province calabresi; si tratta perciò di un'asse ferroviario estremamente importante e la situazione deve essere sbloccata.

Peraltro, si è lavorato assieme all'Amministrazione delle ferrovie con riferimento a tutte le opere che dovranno essere realizzate nella città di Catanzaro in considerazione di tali annoverante asse ferroviario.

Noi chiediamo che sia data risposta positiva alla richiesta da parte delle Ferrovie dello Stato di ulteriori 70 miliardi in aggiunta ai 114 già a disposizione. L'elettrificazione e il raddoppio dei binari dell'asse Catanzaro Lido-Lamezia Terme sono ritenuti essenziali da questa Commissione, che ha definito prioritarie anche le ferrovie di livello locale. Il Governo ha sottolineato da parte sua che tutto quanto era previsto nel piano decennale e non veniva subito realizzato era soltanto rinviato ad altro tempo e resterà a patto d'impegno governativo. A me sembra, poi, uno scandalo dover assistere comunque al pagamento da parte delle Ferrovie dello Stato di circa 50 miliardi a titolo di risarcimento danni alle imprese ed ai proprietari espropriati per le gare già effettuate, senza che alcun progetto venga realizzato. Pertanto, il Governo deve dar corso all'esecuzione delle prime opere relativamente alla fase funzionale Catanzaro Lido-Settingiano, sulla base delle somme già a disposizione (114 miliardi), atteso che i lavori coperti da tale somma richiederanno un tempo più che sufficiente per recuperare quanti altri finanziamenti occorrerà per un'ulteriore fase funzionale, attraverso ritardature di altre previsioni di spesa.

MEDURI. Preliminarmente vorrei ringraziare il vice presidente dell'8ª Commissione, senatore Pinna, per aver voluto guidare la delegazione della Commissione nel suo sopralluogo in Calabria; anche se poi - a causa di impegni assunti in precedenza - ha potuto svolgere il suo mandato solo relativamente alla prima parte.

Lo ringrazio però soprattutto perchè, nel breve intervento pronunciato oggi pomeriggio, ha definito il problema della Calabria come un problema nazionale, in riferimento al ruolo che il Mezzogiorno d'Italia (e la Calabria in modo particolare) può e deve svolgere nel più vasto sistema che si va formando nella regione del Mediterraneo, che comprende vaste aree geografiche anche al di fuori della nostra nazione.

Ai colleghi della Lega Nord, che sognano la Mitteleuropa e vorrebbero «sganciarsi» dalla Calabria, vorrei far rilevare che in questi anni il MEC ha fatto gli interessi solo delle nazioni della Mitteleuropa, disattendendo quelli delle altre nazioni, in particolare dell'Italia. Quindi sognano un'affiliazione che li marginalizzerà tanto quanto essi pensano di marginalizzare il Mezzogiorno d'Italia con la loro vagheggiata e auspicata Federazione. Il problema della Calabria è quello di una zona della nostra penisola e i problemi del Mezzogiorno non possono rimanere problemi solo dei meridionali.

Ciò premesso, signor Presidente, signori Ministri, passo celermente ad occuparmi dei singoli argomenti, anche perchè mi sembra inutile fare un discorso «alato» su tematiche di quotidiano riscontro.

Per quanto attiene alle competenze del ministro Merloni, già i colleghi che mi hanno preceduto hanno sottolineato efficacemente la situazione carente della Calabria in fatto di viabilità. Da parte mia, desidero evidenziare la responsabilità di chi è preposto a tale settore, perchè è evidente la differenza di trattamento non dico fra Nord e Sud, ma già fra Centro e Nord. Chi, come me, viaggia spesso e volentieri in automobile ha potuto verificare con piacere con quanta celerità si sia lavorato per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada Roma-Napoli.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente, non si è trattato di lavori celeri.

MEDURI. L'ho detto per paradosso.

D'altra parte, io non vagheggio la costruzione di una terza corsia sulla A3, perchè innanzitutto - per ragioni orografiche - sarebbe una follia e in secondo luogo perchè si tratta di un'autostrada che, lungi dal soddisfare interessi pubblici, è stata frutto di interessi privati. Non intendo polemizzare con il Ministro dei lavori pubblici di cinque anni fa, anche perchè mi sarebbe facile farlo in sua assenza; certo, non è possibile sopportare che a causa della caduta di un blocco di marmo su un viadotto (che evidentemente era stato costruito male) si sia creata una situazione tale per cui abbiamo dovuto attendere che morissero 17 persone prima che fossero adottati efficaci provvedimenti.

Risulta evidente la differenza di tempi, di impegno, di passione, di responsabilità con la quale si tratta una zona che deve morire rispetto ad un'altra che deve vivere. Onorevole Ministro, sono aspetti da sottolineare perchè le responsabilità vanno ricercate e perseguite non solo dalla magistratura, ma anche a livello politico e tecnico.

Non è possibile, onorevole Ministro dei lavori pubblici, che ad esempio sulla statale n. 106, definita (come è stato ricordato) «la strada della morte», non sia stata ancora completata la tangenziale di Bova Marina. Per attraversare questo centro si perde un'ora, fra l'altro rischiando grosso, trattandosi di uno dei punti più pericolosi della statale n. 106. Non si capisce perchè, essendo stati completati alcuni chilometri, non si terminino i lavori relativi ai rimanenti 100 metri di tangenziale. Tenga conto, signor Ministro, che non si tratta di fare del localismo; fra l'altro, quell'abitato non rientra nel mio collegio elettorale, però investe la responsabilità che ognuno di noi deve assumersi nei confronti della gente.

Tornando all'autostrada A3, vorrei segnalare che nel tratto Bagnara-Scilla essa viene chiusa al traffico per lunghi periodi in inverno a causa del forte vento che soffia sul viadotto di Bolano.

Si interrompe la circolazione perchè sulla vecchia statale n. 106, all'altezza di Bagnara, c'è un masso su una collina. Quindi, se soffia molto vento, quel tratto stradale deve essere chiuso al traffico. Poi, come sempre avviene in Italia, si continua a circolare abusivamente, fino a quando il masso non cadrà. La Commissione grandi rischi ha

effettuato più di un sopralluogo ed ha stabilito che quel masso deve essere rimosso; stranamente non si trovano i soldi, perchè c'è il solito gioco del rimpattino tra lo Stato, la regione, il Genio civile e il Ministero dei lavori pubblici. Proprio a causa dei diabolici meccanismi che abbiamo creato, per cui ognuno scarica le proprie responsabilità, non si sa mai chi abbia la competenza, chi debba reperire i soldi, e via dicendo.

Onorevole Ministro, in relazione al settore dei lavori pubblici, farò alcune brevi considerazioni, anche perchè i colleghi che sono intervenuti hanno già evidenziato i problemi più rilevanti. Ho già chiesto nella presente riunione di poter acquisire i carteggi che la delegazione ha portato con sé dal sopralluogo in Calabria, le memorie che sono state consegnate, tra le quali quella redatta dai sindaci di quattro comuni spromontani e della provincia di Reggio Calabria, che si riferisce alla realizzazione di una moderna strada che dovrà collegare (ce lo auguriamo) il comune di Reggio Calabria (quindi il mar Tirreno) con la stazione turistica di Gambarie di Santo Stefano. I lavori di costruzione di questa strada sono stati previsti nel programma di cui all'articolo 10 della legge n. 119 del 1981, approvato dal CIPE nel luglio del 1981 e parzialmente modificato (sempre dal CIPE) nel luglio 1982. Questa strada a scorrimento veloce non è solo importante; è indispensabile; rappresenterà un percorso alternativo rispetto alla statale n. 184 (una strada lunghissima, tortuosa, difficile e pericolosa) che congiunge la stazione sciistica di Gambarie con il comune di Reggio Calabria. Desidero sottolineare che la stazione sciistica di Gambarie è frequentata per l'intero anno da una grande massa di sportivi e di turisti, che provengono anche dalla Sicilia. Inoltre, la futura strada a scorrimento veloce dovrebbe congiungere quattro comuni che sono difficilmente raggiungibili mediante la vecchia statale n. 184. Questa situazione ha creato dei problemi anche da un punto di vista demografico nei comuni interessati, che sono stati abbandonati dai residenti per le difficoltà di collegamento con la città di Reggio Calabria e quindi con le strutture presso le quali possono trovare lavoro soprattutto i giovani. Infine, dobbiamo tener presente che questa zona della Calabria vive di turismo e diventerà il centro del già varato parco dell'Aspromonte. Quindi, è di assoluta importanza (direi che è indispensabile) occuparsi subito dei problemi di questa zona. Come lei sicuramente saprà, onorevole Ministro, i lavori per la realizzazione del primo tratto di questa strada a scorrimento veloce sono già stati approvati dal comitato amministrativo dell'ANAS. Adesso si tratta di procedere subito all'assegnazione degli appalti e quindi di far rientrare tutto il progetto nello stanziamento concesso all'ANAS di 2.000 miliardi (proprio poco tempo fa ho saputo che il programma è già stato impostato e quindi le chiedo, onorevole Ministro, una conferma in tal senso perchè si tratta di un'opera indispensabile). Desidero anche ricordarle, signor Ministro, che l'appalto per la realizzazione del primo tratto di questa strada a scorrimento veloce era già stato aggiudicato alla ditta Valli, che poi è fallita. Purtroppo, come spesso avviene in Italia, nel periodo di tempo che è stato necessario per procedere agli espropri la ditta aggiudicatrice dell'appalto è fallita. Comunque, bisognerà pagare due miliardi e mezzo per gli espropri e la strada non è stata ancora

iniziata. Adesso il comitato amministrativo dell'ANAS ha nuovamente approvato il progetto e, in base a quanto mi risulta (sto cercando di seguire questa vicenda), quest'ultimo è all'esame della sezione appalti dell'ANAS. Quindi, signor Ministro, la prego di fare tutto il possibile perchè la gara si svolga il più velocemente possibile e si giunga ad un'aggiudicazione degli appalti.

Prima di concludere il mio intervento, desidero fare una breve considerazione sulla quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro Merloni. Alcuni anni fa a Reggio Calabria sono stati effettuati dei lavori scriteriati per il restauro del Castello Aragonese, che per i calabresi è come il palazzo degli Uffizi per i fiorentini. I calabresi, per la loro storia, cultura e tradizione, identificano la propria regione con il Castello Aragonese. Ebbene, quest'ultimo è crollato in buona parte proprio per la scriteriata idea di concedere i lavori di restauro ad una ditta non specializzata, che ha lavorato con delle ruspe in prossimità del castello stesso. Abbiamo preso atto con grande soddisfazione del fatto che, dopo l'attentato dinamitardo che ha colpito Firenze, il Governo ha reperito subito la cifra di 3 miliardi per ricostruire la Galleria di via dei Georgofili. Tuttavia, dobbiamo prendere atto con estremo disappunto, che anche in questo caso la storia ha volti diversi: quello del Nord, quello del Centro-Nord e quello del Sud (nei confronti del quale si agisce in maniera diversa).

Signor Ministro, sottopongo a lei e al Governo questo problema sperando che si possa in qualche modo trovare una soluzione. Certamente rappresenta uno dei tanti problemi aperti di Reggio Calabria: comunque, riguarda anche il problema della viabilità, in quanto è stata chiusa da anni (perchè pericolosa) un'importante bretella della città.

Onorevole Costa, la città di Reggio Calabria ha gravi problemi di trasporto e di viabilità. I colleghi che sono intervenuti nel dibattito ne hanno già parlato; tuttavia, desidero fare qualche ulteriore considerazione riferendomi ad alcuni casi specifici. Desidero innanzitutto evidenziare la situazione delle Officine Grandi Riparazioni di Saline Ioniche, che si trovano alle porte di Reggio Calabria, che ho preteso che venissero incluse anche all'ultimo momento, tra i sopralluoghi della delegazione della Commissione. Quando i colleghi si sono trovati sul posto, si sono spiegati il motivo per cui avevo tanto insistito. Signor Ministro, si tratta di una delle più moderne officine presenti in Europa, con una potenzialità enorme che si sviluppa su un'area grandissima. Di fronte allo stabilimento delle Officine Grandi Riparazioni c'è la Liquichimica, una delle più atroci truffe che questo regime abbia potuto consumare nei confronti della Calabria. Questa industria avrebbe dovuto produrre la famosa bistecca alle proteine; per tale scopo sono state date centinaia di miliardi dallo Stato a finanziere senza scrupoli (come sono stati quasi sempre tutti coloro che sono venuti in Calabria) per impiantare un'industria che poi è stata lasciata languire e i cui operai si sono trovati in cassa integrazione prima ancora che l'impianto aprisse.

La Liquichimica si trova di fronte alle Officine Grandi Riparazioni di Saline Ioniche e corre il rischio di fare la stessa fine. I colleghi che hanno partecipato al sopralluogo hanno potuto constatare che le

Officine Grandi Riparazioni hanno una struttura molto ampia e moderna, capace di cicli di lavoro ancora maggiori rispetto a quelli per i quali è stata costruita. Tale infrastruttura attualmente dà lavoro soltanto a 125 persone, mentre sarebbe in grado di occupare 1.500 unità.

Tra l'altro, purtroppo, continuano le beffe a danno delle Officine Grandi Riparazioni: nel mese di aprile sarebbero dovuti iniziare i corsi per la riqualificazione di 200 giovani, già qualificati con corsi professionali della regione. Questa riqualificazione si è resa necessaria poichè dallo svolgimento dei corsi regionali è trascorso molto tempo, ma tali corsi, che dovevano iniziare ad aprile, inizieranno il 21 giugno. Conoscendo la serietà e l'impegno quotidiano del ministro Costa in merito, gli chiediamo di impegnarsi per risolvere questa situazione: non è più possibile procrastinare l'avvio reale dei corsi di riqualificazione. Al termine di questi corsi, i 200 giovani saranno immessi nella produzione delle Officine Grandi Riparazioni. Purtroppo, però, abbiamo già registrato due rinvii; invito perciò il Ministro a farsi carico di questo problema.

Nella zona di Reggio Calabria vi è poi l'importante stabilimento delle Omeca (Officine meccaniche calabresi), che producono materiale rotabile. Onorevole Ministro, le Omeca hanno costruito, ad esempio, le carrozze impiegate nell'Eurotunnel che, passando sotto la Manica, collegherà la Francia all'Inghilterra. Inoltre, hanno costruito bellissime carrozze panoramiche per le ferrovie svizzere. Attualmente, è stato affidato alle Omeca l'incarico di costruire 64 carrozze di prima classe dell'ETR 500. Voglio far notare un'anomalia: si costruiscono le carrozze per i treni ad alta velocità proprio nella regione in cui l'alta velocità non arriva.

Onorevole Ministro, le Omeca furono costruite molti anni fa (ricordo che allora il senatore Fanfani era Presidente del Consiglio) e dovevano essere il volano per l'industria di Reggio Calabria; potevano consentire l'impiego di 1.000 operai. In effetti, oggi tale stabilimento occupa 587 dipendenti, di cui soltanto 230 risultano impiegati stabilmente, mentre gli altri sono collocati in cassa integrazione. Le commesse attualmente loro affidate assicurano lavoro per altri due anni e mezzo ad un solo ciclo, cioè soltanto alle 230 persone oggi effettivamente impiegate. I problemi di questo stabilimento sono imputabili alle Ferrovie dello Stato, poichè dipendono dalla scarsità e dall'incertezza delle commesse delle nostre Ferrovie.

Le Omeca vantano un altissimo tasso di produttività. Il ministro Costa è molto sensibile all'argomento poichè spesso si è occupato di controllare il tipo di impegno che le persone impiegate nella pubblica amministrazione profondono nel loro lavoro. In questo momento ricordo che sto riferendomi al compartimento ferroviario di Reggio Calabria, che ha il più alto tasso di produttività tecnica e il minor tasso di assenteismo. Ripeto quindi, come è stato già detto, che la Calabria non intende piangere; non chiede assistenza o cassa integrazione. Forse nessuno dei presenti l'avrebbe mai creduto, ma in Calabria si registra il più alto tasso di produttività. Ecco perchè avanziamo le nostre richieste; ma nonostante tale produttività, onorevole Ministro, la città di Reggio è stata devastata proprio dalle Ferrovie dello Stato.

Il lungomare di Reggio Calabria è stato devastato dalle Ferrovie dello Stato in base ad un progetto indegno che ha praticamente distrutto la linea ferrata e la linea elettrica che l'alimentava. Un tempo D'Annunzio disse che quel lungomare era il più bel chilometro d'Italia, ma ora purtroppo è il chilometro dello sfascio, il monumento all'insipienza e alla violenza di questo regime sull'ambiente.

*COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.*  
Senatore Meduri, si tratta di opere già realizzate o di opere in corso di realizzazione?

*MEDURI.* Le opere sono state in parte realizzate e poi abbandonate. È stato, ad esempio, realizzato a metà il progetto portato avanti dalla ditta Gambogi per il lungomare. La ferrovia doveva essere interamente intubata e riemergere a metà della via marina, ma la situazione attuale è allucinante. Onorevole Ministro, la invito ancora una volta a visitare Reggio Calabria per rendersi conto di persona dei fatti; spero inoltre che lei visiti questi punti cruciali con particolare attenzione.

La nostra città è devastata dalle opere in corso di realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato, che un tempo rappresentavano la vera industria sul nostro territorio (basti pensare che i rioni marinari di Reggio Calabria sono tutti abitati da ferrovieri). Ebbene, dopo avere per tanto tempo dato lavoro a questa città, le ferrovie l'hanno portata alla rovina, fra l'altro con opere inutili e non terminate.

Per il completamento della Via Marina, signor Ministro, e in corso di discussione presso la commissione permanente (Assetto del territorio) del comune di Reggio Calabria - della quale sono l'indegno presidente una serie di progetti che prevedono da parte della società Ferrovie una spesa di 86 miliardi. Nel corso di un incontro che il sindaco di Reggio Calabria ha avuto con un rappresentante della società Ferrovie dello Stato (non con l'amministratore, ma con la dottoressa Pellegrini, sua segretaria) è stato rilevato che gli 86 miliardi che erano stanziati nel vecchio bilancio quest'anno non sono previsti; quindi, dovranno essere inseriti per l'anno prossimo. Signor Ministro, le chiedo un intervento molto deciso al riguardo, perchè non è pensabile che la società per azioni derivante dalla trasformazione dell'ente Ferrovie dello Stato non rispetti più gli impegni assunti con la cittadinanza in ordine al completamento delle opere: e come se un governo disattendesse un impegno internazionale assunto dal governo che lo precedeva. La privatizzazione non può significare abbandono totale degli impegni assunti in precedenza.

Ci rendiamo conto che parlare di alta velocità significa pestare acqua nel mortaio, anche se nel corso di interventi molto sensati che ho sentito in questa Commissione è stato rilevato che avrebbe un significato in una tratta da Reggio Calabria verso il Nord anzichè in direzione opposta. Comunque sia, l'alta velocità (come hanno osservato in questa sede il senatore Covello e, se non erro, la senatrice Fagni) presenta limiti oggettivi, se si pensa ad esempio che tra Milano e Roma moltissimi sono i punti in cui i convogli ferroviari dovrebbero fermarsi per ricevere carichi importanti da trasportare.

**Presidenza del Vice Presidente FABRIS**

(Segue MEDURI). Quando lei, signor ministro Costa, ci onorerà della sua presenza a Reggio Calabria, le faremo visitare le Officine Grandi Riparazioni e le Omeca, perchè l'idea principe che potrebbe ribaltare la situazione, carente in questo momento, è la creazione di un polo industriale polifunzionale delle ferrovie basato su opportune sinergie fra queste due importanti realtà. Ciò potrebbe rappresentare una rivoluzione nell'impostazione del lavoro e nella visione produttiva delle ferrovie, in una zona che - come sottolineavo prima - presenta il più alto indice di produttività. Fra l'altro, si libererebbero vaste zone della città di Reggio Calabria (mi riferisco, per esempio, al deposito locomotive, che si occupa di piccole riparazioni e che potrebbe essere trasferito a Saline Ioniche), consentendo alla città uno sviluppo urbano che oggi è ostacolato da questo tipo di insediamenti.

Come è già stato opportunamente rilevato, l'ente Ferrovie in passato ha disegnato i tracciati riguardanti la Calabria tutti sulla costa, con ciò contribuendo al degrado delle spiagge e delle stesse città. La ferrovia, che secondo il vecchio progetto (quello sì, sensato) a Reggio Calabria doveva entrare nella parte a monte della città, è stata invece dirottata sulla parte terminale della Via Marina.

Ma ciò si è verificato su tutta la costa, soprattutto quella ionica, dove ai guasti ambientali si sono aggiunti quelli subiti dalla ferrovia stessa a causa delle mareggiate. Sulla città di Melito Porto Salvo (ubicata ad una ventina di chilometri da Reggio Calabria) nel dicembre 1992 e nel gennaio 1993 si sono abbattute alcune mareggiate che hanno colpito proprio la parte di ferrovia che dovrebbe essere raddoppiata. Ciò ha determinato una serie di danni a tutto il paese.

La società Melito, che si sta occupando appunto del raddoppio della linea ferroviaria (credo sia una derivata della Gambogi che, ahimè, ha prodotto tanti guasti), ha rilevato l'esigenza immediata di opere di difesa dal mare. Ciò, signor Ministro, è di grande importanza, anche perchè nella zona opera una consistente colonia di pescatori che dobbiamo in qualche modo tutelare. Adeguate opere di protezione dal mare, costruite nel mare stesso (come quelle che sono state già realizzate nelle zone di Schiavonea, Maratea e Praia a Mare), potrebbero costituire anche qui una soluzione al problema.

Avrei voluto occuparmi pure del porto di Gioia Tauro. A questo proposito, presenterò delle memorie scritte al ministro Merloni e al ministro Costa, che ringrazio per la pazienza con la quale mi hanno ascoltato, sottolineando però che abbiamo bisogno di attenzione perchè, come diceva una volta un illustre meridionalista, «l'Italia sarà quel che il Sud sarà». Ritengo che ciò sia vero e importante e che bisogna valutare con attenzione questi aspetti, perchè da essi deriva anche il successo o l'insuccesso della politica di questo Governo e di quelli che lo seguiranno.

**PISTOIA.** Signor Presidente, onorevoli Ministri, intervengo al dibattito per sostenere le considerazioni, che condivido pienamente, svolte dai miei colleghi conterranei. Sono stati evidenziati molti problemi; desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro soltanto su alcune situazioni, quali la realizzazione di un collegamento autostradale tra Taranto e Sibari e l'ammodernamento della statale n. 106, sulle quali si è espresso molto appropriatamente il senatore Donato, offrendo alla nostra attenzione dati precisi. Ho voluto evidenziare l'importanza di queste due opere, anche al fine di un collegamento con il porto di Sibari (in relazione al quale la Commissione ha proceduto all'audizione delle autorità competenti), di cui è atteso il completamento, nonché la destinazione funzionale, da oltre vent'anni. Quale calabrese, mi auguro che questo porto possa entrare il più presto possibile in funzione.

Inoltre, devo sottolineare l'opportunità della realizzazione di un aeroporto di terzo livello nella piana di Sibari. I Ministri competenti avranno ricevuto già da tempo la documentazione necessaria da parte del comune di Cassano. Si tratta di un progetto d'iniziativa del comune di Cassano, approvato e da realizzare con la collaborazione dei comuni della piana di Sibari. Signor Presidente, per noi calabresi questo aeroporto è di vitale importanza. I colleghi che dalla piana di Sibari devono venire a Roma compiono sacrifici immensi, anche perchè la ferrovia non soddisfa le esigenze di mobilità della gente; mi riferisco alla linea ionica, sulla quale altri colleghi sono già intervenuti, un tratto ferroviario da paese sottosviluppato. Quindi, penso che sia davvero importante richiamare l'attenzione del Governo e della Commissione su questa realtà.

La delegazione della Commissione che si è recata in Calabria ha certamente compiuto un'opera che deve essere apprezzata. Tuttavia, mi sembra che non siano emersi tutti i problemi della Calabria (d'altra parte ascoltando gli interventi dei colleghi mi sono reso conto che ciò non era possibile). A tale proposito, desidero sottolineare che presso il Ministero dei lavori pubblici e presso il Dicastero dei trasporti giacciono le documentazioni inviate già da molto tempo da alcuni comuni. Io stesso, personalmente, ho accompagnato una delegazione di amministratori presso il Ministro dei lavori pubblici, che ci ha ascoltato e ha dimostrato grande sensibilità e disponibilità (anzi, desidero ringraziarlo).

Prima di concludere il mio intervento, desidero parlare anche della flotta peschereccia di Schiavonea, una delle più grandi, che non dispone di alcuna infrastruttura decente o sicura. Quale sindaco di Corigliano Calabro, ho sbattuto la testa in varie direzioni, ma nessuno mi ha mai dato ascolto. Considerato che la competenza della marina mercantile è passata al Ministro dei trasporti (che poi ha dimostrato quella sensibilità che tutti gli riconosciamo), vorrei che l'onorevole Costa organizzasse una conferenza con i rappresentanti degli enti interessati per risolvere i problemi di gestione di questa flotta peschereccia, che - come ho già detto è una delle più rilevanti presenti in Calabria.

Signor Presidente, non so se dai sopralluoghi effettuati dalla delegazione sia emerso che in molti centri calabresi, soprattutto nel cosentino, si registrano diversi movimenti franosi. Più volte i rappresen-

tanti degli enti locali hanno ricevuto la visita di diverse Commissioni, ma non ne è scaturito nulla di concreto. A tale proposito, desidero evidenziare un aspetto estremamente importante per lo sviluppo della Calabria: il recupero dei centri storici e il loro collegamento con la pianura (almeno laddove sia con strade statali che si trovano in un degrado indescrivibile). I centri storici sono importanti in ogni regione; ebbene, nella regione Calabria rivestono una notevole importanza per lo sviluppo turistico.

Signor Presidente, dopo aver richiamato l'attenzione degli onorevoli Ministri su tutti questi problemi, concludo il mio intervento ringraziando la Commissione per l'opportunità che mi ha offerto.

COVELLO. Signor Presidente, intervengo per fare una breve considerazione. Proprio la settimana scorsa presso la Commissione industria del Senato è stato ascoltato il dottor Cassaro, amministratore dell'Iritecna. In quella occasione si è parlato del famoso ponte sullo Stretto di Messina e sono state rilanciate nuove e diverse idee per la sua realizzazione. Signor Presidente, credo che sia opportuno prevedere un'audizione dell'amministratore dell'Iritecna anche con la presenza dei due Ministri competenti per materia per capire il significato delle considerazioni che il dottor Cassaro ha espresso presso la Commissione industria, cioè che se non verrà previsto un finanziamento speciale, il ponte non potrà essere realizzato.

Mi sembra che l'amministratore dell'Iritecna abbia detto che si potrebbe costituire una *joint venture* con l'ANAS ai fini dei lavori di manutenzione. Per collegare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria a quella di Messina-Palermo bisogna realizzare il ponte sullo stretto. Sarebbe opportuno cercare di approfondire quanto ha dichiarato l'amministratore dell'Iritecna presso la 10ª Commissione e soprattutto sapere a che cosa si voleva riferire quando parlava di finanziamenti speciali. porse ad un apporto di finanziamenti da parte di società straniera? Ritengo che, in riferimento a tale problema, sarebbe opportuna un'audizione oppure una riunione presso i Ministeri competenti dei trasporti e dei lavori pubblici (a cui dovrebbe partecipare l'Ufficio di Presidenza della nostra Commissione) proprio per comprendere la volontà dell'amministratore dell'Iritecna e soprattutto del Governo in riferimento al ponte sullo Stretto di Messina.

PRESIDENTE. Penso che ai Ministri non mancherà l'occasione di convocare l'amministratore dell'Iritecna per chiarire le posizioni recentemente assunte in ordine alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina.

Onorevoli colleghi, l'esito dei sopralluoghi, delle audizioni, tutta la discussione e le dichiarazioni dei Ministri risulteranno in un documento finale. Da tale documento, inoltre, emergeranno le valutazioni sulla visita, le dichiarazioni dei componenti della nostra Commissione e le risposte dei Ministri.

FRASCA. Signor Presidente, non sono d'accordo con questo metodo di lavoro.

PRESIDENTE. Di solito si segue questa prassi.

FRASCA. Signor Presidente, una delegazione della nostra Commissione si recherà in Piemonte soltanto fra due mesi. Quindi, se vengono seguiti questi tempi è probabile che il discorso sulla Calabria non verrà concluso prima dello scioglimento del Parlamento.

PRESIDENTE. *Senatore Frasca, anticipando questa sua obiezione, mi sono attivato presso la Presidenza per trovare una soluzione diversa che ci consenta di guadagnare tempo.*

FRASCA. Signor Presidente, visto che la nostra delegazione ha visitato la Calabria, concludiamo il discorso su questa regione. Non ci dobbiamo trincerare dietro aspetti formali.

PRESIDENTE. *Senatore Frasca, penso di averle già risposto.*

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, questo dibattito fa seguito al sopralluogo della Commissione in Calabria, ma concordo con quanto è stato qui ripetutamente affermato: esso non è interessante solo per la Calabria, ma per tutto il nostro paese poichè coinvolge, in un rapporto di interconnessione, la possibilità che l'Italia sia una nazione unita ed abbia uno sviluppo adeguato in ogni parte del suo territorio.

È stato qui ricordato anche che le infrastrutture sono un mezzo indispensabile affinché lo sviluppo economico giunga nelle varie regioni italiane; esse inoltre sono il mezzo per offrire alle strutture economiche, commerciali e industriali la possibilità di avere rapporti con il resto del paese e con l'Europa.

Preciso che in questa sede non farò riferimento alla programmazione nazionale o alla legge sugli appalti, poichè sono stato invitato dal presidente Ciampi a svolgere una relazione programmatica sugli interventi che il Ministero intende portare avanti. Rinvio perciò a questa relazione per i necessari approfondimenti, ma non posso fare a meno di precisare alcuni aspetti del problema al nostro esame.

Anzitutto devo rilevare che le risorse a disposizione del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS nel 1993 sono notevolmente diminuite rispetto agli anni precedenti. Per fornire dati precisi ai senatori, ricordo che le risorse a disposizione del Ministero per il 1993 ammontano a 10.000 miliardi, con una riduzione di 4.000 miliardi rispetto al 1992. Tale riduzione ha investito il capitolo degli impegni di spesa per nuove strutture e nuovi lavori. Inoltre, debbo precisare che il complesso delle risorse impegnabili nella viabilità ammonta a 3.000 miliardi. Tale somma è estremamente esigua rispetto alle esigenze provenienti da ogni parte del paese. Il Ministero perciò intende limitarsi ad effettuare lavori di completamento, potenziamento della sicurezza e manutenzione, non ritenendo possibile un diverso tipo di intervento.

Per quanto concerne l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, intendo depositare agli atti della Commissione un documento che, oltre ad esaminare dettagliatamente la situazione di questa autostrada, si occupa

anche delle strade trasversali: la «Trasversale dei Due Mari», la «Trasversale delle Serre», la «Direttrice Ionica», la strada statale n. 106.

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è una struttura di grande rilevanza per il paese poichè rappresenta l'effettivo collegamento tra il Nord e il Centro Italia con il Sud e la Sicilia. Questa autostrada è stata costruita negli anni '70 e non possiede le caratteristiche di una moderna autostrada poichè, ad esempio, non ha la corsia per la sosta di emergenza. Il Ministero dei lavori pubblici ha esaminato la possibilità di ammodernare e di trasformare a pedaggio questa importante arteria, ma tale ipotesi è stata immediatamente scartata: l'autostrada ha un numero incredibile di accessi e di uscite da entrambe le parti che sarebbe necessario chiudere; inoltre, bisognerebbe realizzare i caselli. L'ammontare dei suddetti lavori oscilla tra i 6.000 e gli 8.000 miliardi; è stato perciò necessario abbandonare tale progetto. Non disponendo di tali mezzi e rendendosi d'altra parte conto che la manutenzione di tale autostrada era veramente molto carente, è stato disposto uno stanziamento di 500 miliardi per manutenzioni ordinarie e straordinarie da effettuare sull'autostrada nell'arco di due anni. Debbo sottolineare che 500 miliardi rappresentano una quota rilevante dei 3.000 miliardi di risorse impegnabili.

Vorrei aggiungere che per la costruzione della sola corsia di emergenza sul 72 per cento dell'attuale tracciato è presumibile un esborso oscillante fra i 2500 e i 3.000 miliardi. L'adeguamento generale dell'intero tracciato, con tre corsie di marcia e corsia d'emergenza, richiederebbe la costruzione di varianti per circa 180 chilometri, con una spesa di 16.200 miliardi. L'adeguamento dei tratti per i quali si può utilizzare l'attuale tracciato avrebbe un costo stimato in 3.900 miliardi. In totale, l'adeguamento generale dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria avrebbe un costo - a prezzi 1993 - di circa 20.000 miliardi.

Il problema dell'ammodernamento è secondario solo rispetto a quello della manutenzione, per la quale, lo ripeto, è stato stimato in 500 miliardi il totale del fabbisogno.

Per quanto riguarda il tratto Salerno-Eboli, che risulta il più congestionato dell'intera autostrada A3, è possibile affidarlo all'IRI.

Ho distribuito in precedenza un documento ai membri della Commissione al quale rinvio in ordine agli impegni relativi all'ammodernamento della statale n. 106, la cosiddetta Direttrice ionica che costituisce una delle più importanti arterie della viabilità stradale. Nel documento sono elencati i progetti già approvati, come il completamento dello svincolo nord di Bova Marina, essenziale per la funzionalità di quel paese; già da tempo ultimato (5 miliardi, la variante di Davoli in prossimità di Soverato (54 miliardi, e lo svincolo di Catanzaro Lido (8 miliardi. Sono notevoli impegni di lavoro necessari per l'ammodernamento della statale n. 106, che raggiunge una lunghezza di quasi 500 chilometri. In totale, sarebbero necessari 9.000 miliardi se si volesse effettuare un intervento organico sull'intero tracciato.

I finanziamenti purtroppo, sono molto limitati e perchè tanto il problema che è sotto i nostri occhi non può essere affrontato parzialmente.

MEDURI. Vorrei richiamare la sua attenzione su un intervento di poche decine di miliardi da effettuarsi presso Santo Stefano in Aspromonte.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Purtroppo non posso darle una risposta precisa in proposito, ma le assicuro il mio interessamento.

Vorrei prospettare l'opportunità, per taluni interventi sulla viabilità in Calabria, di utilizzare fondi che erano a disposizione delle strutture responsabili dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno. Come voi sapete, tale intervento è stato soppresso e le strutture della Cassa per il Mezzogiorno, ora Agensud, dipendono dal Ministero dei lavori pubblici e rientrano nei bilanci ordinari dello stesso Ministero. Stiamo procedendo ad un inventario delle strutture ed alla nomina di un commissario *ad acta* per l'Agensud. I finanziamenti potranno essere utilizzati anche per i programmi di ammodernamento della viabilità e della mobilità nel Meridione d'Italia. Attualmente non ho la possibilità di potervi riferire compiutamente sull'argomento e sui dati ad esso relativi.

FRASCA. Signor Ministro, non sono molto soddisfatto dei progetti su cui lei ha riferito. Una simile impostazione, infatti, non è accettabile. L'intervento straordinario è stato soppresso, ma questo non significa non dare priorità agli interventi nel Mezzogiorno d'Italia. Infatti, il Governo deve farsi carico dei problemi del Mezzogiorno nei bilanci ordinari.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Come ho detto prima, la competenza dell'Agensud è passata al Ministero dei lavori pubblici e i fondi messi a disposizione del nostro Ministero riguardano i cosiddetti progetti ed interventi ordinari. Infatti, l'intervento straordinario è stato soppresso, ma rimangono quelli ordinari a favore del Mezzogiorno.

FRASCA. Vorrei ricordarle che molti miliardi sono stati già impegnati per attività economiche, ma non per le infrastrutture.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Alcuni impegni di spesa per infrastrutture sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ritengo che con tale passaggio lo Stato dovrà fornire mezzi adeguati al Ministero per i necessari interventi. A tal fine, senatore Frasca, la invito, nel momento in cui discuteremo la legge finanziaria, ad intervenire in proposito ed a sollecitare il Governo in tal senso. Io sono un rappresentante del Governo e devo appoggiare la linea politica dell'Esecutivo volta al contenimento della spesa pubblica, ma nell'ambito del Governo e della ripartizione delle risorse cercherò di battermi per avere maggiori mezzi e ulteriori possibilità di intervento nel settore della viabilità e della mobilità, settore che ritengo fondamentale per il nostro paese. Non faccio promesse inutili.

Vorrei soffermarmi ora sul progetto concernente l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Tale problema è stato oggi sollevato in vari interventi, e in particolare dai senatori Frasca e Covello.

Per quanto riguarda la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, comunico che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, come previsto dalla legge, è stato investito di un esame preliminare del progetto di massima, predisposto dalla società Stretto di Messina. A seguito del parere dell'organo tecnico, il Governo (si tratta di una responsabilità congiunta del Ministero dei trasporti e del Ministero dei lavori pubblici) assumerà le proprie decisioni.

Per quanto riguarda il tratto di autostrada Taranto-Sibari, in questo momento, senatore Pistoia, le risorse finanziarie disponibili non ne consentono la realizzazione. Attualmente, pertanto, tutto il nostro impegno è rivolto all'ammodernamento dell'arteria ionica, che conduce al medesimo risultato.

In merito ai rilievi del senatore Meduri, che si è riferito con preoccupazione agli incidenti verificatisi ultimamente sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ed in particolare a quelli registrati su un suo viadotto danneggiato, provocando 17 morti, assicuro che, d'intesa con i responsabili della direzione dei lavori, sono state adottate tutte le misure necessarie per evitare il ripetersi di simili fatti luttuosi. Fra l'altro - come è stato sottolineato - l'interruzione di un tratto di autostrada così trafficato durante il periodo natalizio ha provocato notevoli disagi che indubbiamente sarebbero stati evitati da una sollecita riapertura.

Mi riservo infine ulteriori risposte sulla realizzazione della strada di collegamento Reggio Calabria-Gambarie e sul restauro del Castello Aragonese nella città di Reggio Calabria.

MEDURI. Le ricordo, signor Ministro, i quesiti che le ho rivolto in merito ai problemi determinati dalla chiusura del tratto di autostrada Bagnara-Scilla in talune giornate invernali a causa del vento, nonché in riferimento ai problemi di agibilità della statale n. 106.

COVELLO. Signor Ministro, vorrei farle rilevare che negli appunti da lei forniti alla Commissione non si fa riferimento alla «Strada delle Terme», cui avevo fatto cenno in un mio precedente intervento. Nei resoconti è tutto riportato puntualmente, ma evidentemente lei non ne ha preso nota.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Assicuro una esauriente risposta scritta in merito a tutti i quesiti che mi sono stati sottoposti.

FRASCA. Ho tanta stima per il ministro Merloni, però ho stima anche per la mia persona e per il mio ruolo di parlamentare.

Sono stati posti dei quesiti: come ci si risponde in questi appunti? Si fa una descrizione delle opere, ma senza l'assunzione o l'indicazione di impegni precisi. Faccio solo un esempio.

A proposito della «Strada delle Terme», in merito alla quale erano state poste precise domande, a pagina 8 della nota informativa si riferisce: «Qui si innesta la Strada a Scorrimento Veloce a suo tempo costruita in parte dalla Cassa per il Mezzogiorno e denominata "STRADA DELLE TERME" (Km 52,477). Detta strada, già inserita nel piano "Viabilità Cassa" da statizzare ai sensi della legge n. 146 del 24

marzo 1980, collega la s.s. n. 106 all'Autostrada A/3 (SA-RC) in prossimità di Spezzano Albanese ed alla s.s. n. 18 (Tirrenica) in prossimità di Guardia Piemontese. Nel nodo di Sibari, i principali flussi di traffico ad ampia interazione interregionale si scompongono in due distinte direzioni: una prima che prosegue per l'itinerario rivierasco della s.s. n. 106; una seconda, più cospicua, che si dirige attraverso la "Strada delle Terme" principalmente verso l'Autostrada A/3».

Questa è geografia, non è politica, e tanto meno politica dei lavori pubblici! Signor Ministro, non voglio essere preso in giro: lei deve rispettare la dignità dei parlamentari.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Frasca, più avanti ci sono riferimenti precisi in merito ai lavori in corso, ai lavori appaltabili a breve termine, e così via.

FRASCA. Conosco bene la situazione. Il piano dell'ANAS prevedeva determinate opere con i relativi stanziamenti. I progetti sono stati già finanziati, poi i fondi sono stati dirottati altrove, e lei sa bene che ciò è avvenuto ad opera del suo predecessore.

Non vado alla ricerca di un capro espiatorio, però non è possibile tollerare un fatto del genere: questi soldi devono essere restituiti ai calabresi.

COVELLO. Signor Presidente, vorrei avanzare una proposta. A mio avviso, sarebbe utile che il Ministro organizzasse per i senatori che intendessero parteciparvi un incontro tecnico-operativo presso il Ministero alla presenza dei tecnici dell'ANAS. D'altra parte, il Ministro non può conoscere tutta la geografia stradale del nostro paese.

MEDURI. Mi sembra una proposta estremamente interessante.

La settimana scorsa avevamo pregato il Ministro di rispondere esaurientemente alle nostre domande. Non vogliamo essere scortesii, ma siamo insoddisfatti.

PRESIDENTE. Il Ministro ha fornito alla Commissione una serie di appunti in merito alle prospettive a breve, medio e lungo termine nel settore di propria competenza, sottolineando che le carenze di informazioni che sono state lamentate saranno colmate tramite memorie scritte.

A questo punto dobbiamo essere realisti e corretti: siccome nella riunione che si terrà a breve si parlerà di decine o centinaia o migliaia di miliardi, il Ministro potrà dichiarare che si batterà per ottenere determinati stanziamenti, tenendo conto anche del fatto che la Calabria è una regione con un arretrato da far valere nelle sedi opportune per quanto riguarda i suoi diritti sul piano della viabilità.

Vorrei comunque far rilevare al senatore Frasca che in molte regioni d'Italia il programma triennale dell'ANAS è stato realizzato solo in piccola parte. Ad esempio, nella mia regione (il Veneto) si è data attuazione solo al 10 per cento di quanto programmato, ed ho presentato un'interrogazione in tal senso. Dico questo per far osservare che siamo tra fratelli poveri.

FRASCA. Ma lo stesso non può dirsi per la Lombardia, la Toscana o l'Emilia-Romagna.

PRESIDENTE. In questo momento mi sembra che innanzitutto sia necessario attendere il piano delle priorità da parte del Ministro.

Si tratta quindi di svolgere un lavoro in tre fasi.

Bisogna innanzitutto completare la documentazione affinché sia prevista e contemplata ogni situazione; in secondo luogo, bisogna effettuare la riunione presso il Ministero ed infine, in occasione della legge finanziaria, bisognerà precisare le priorità ed finanziamenti da destinare.

FRASCA. Signor Presidente, prima che il Ministro proceda alle comunicazioni sulla politica del suo Dicastero, vorrei che venisse organizzata una riunione presso il Ministero dei lavori pubblici, a livello tecnico e politico, per cercare di vedere come approfondire questi appunti che sono incompleti, burocratici ed insufficienti. Dopo saremo in grado di dichiarare se accettiamo o meno le dichiarazioni del Ministro. Infatti, personalmente mi riservo di presentare in Aula una mozione in relazione a tutti questi problemi. Non è possibile che la nostra visita in Calabria si concluda in un nulla. Pertanto, prima della giornata di giovedì il Ministro dovrebbe promuovere (con i tecnici di cui si fida) un incontro. Soltanto sulla falsariga di questi appunti, sulla base delle nostre conoscenze e di quanto dichiareranno i tecnici saremo in grado di avere il quadro esatto della situazione e quindi di redigere un programma da inserire nell'esercizio finanziario del triennio 1993-1995. Desidero sapere se il Governo ed il Ministro dei lavori pubblici, in tema di viabilità, perseguono una precisa politica per la Calabria. Per noi è essenziale saperlo. Non faccio altre considerazioni e non vado oltre perchè l'onorevole Ministro non fa parte del mio stesso partito (se avesse fatto parte del mio partito lo avrei messo nelle condizioni di vergognarsi).

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Non si tratta di appartenere ad un partito. Sono un ministro e non presto attenzione a tutti i partiti. Quindi, non accetto questo discorso.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non possiamo continuare i nostri lavori in questo modo: se vengono acuiti contrasti, non si risolve niente.

FRASCA. Allora, vediamo che cosa si può fare. Il senatore Covello ha avanzato una proposta su cui sono d'accordo.

MEDURI. Signor Ministro, dobbiamo prendere atto del fatto che i funzionari dell'ANAS ancora una volta hanno evidenziato e denunciato i propri limiti.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Il 60 per cento dei funzionari dell'ANAS ormai è fuori dell'azienda. Ci troviamo in presenza di una struttura che funziona come può.

FRASCA. L'altro giorno in Calabria hanno arrestato quasi tutti i dipendenti dell'ANAS.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Allora, come potranno rispondere i funzionari dell'ANAS se si trovano tutti in galera? Onorevoli senatori, rendetevi conto di quello che si può fare!

MEDURI. Signor Presidente, sono favorevole a che venga fatta questa riunione.

PRESIDENTE. È quanto ha proposto la Presidenza.

COVELLO. Il presidente Fabris ha recepito la mia proposta.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, le comunico che posso svolgere il mio intervento anche nella riunione di domani.

FRASCA. Non capisco per quale motivo quando si parla della Calabria c'è sempre tempo. Per altre regioni la nostra Commissione ha fatto molte riunioni. Per questo motivo protesto: voglio che la mia regione venga rispettata.

PRESIDENTE. Senatore Frasca, durante questa legislatura ci siamo occupati moltissimo della regione Calabria.

COVELLO. Signor Presidente, come ho già detto, propongo che entro giovedì prossimo sia effettuato un incontro, a livello tecnico e politico, presso il Ministero dei lavori pubblici con i senatori ed i tecnici dell'ANAS interessati.

PINNA. Signor Presidente, nell'interesse di tutti, dobbiamo ripristinare un clima costruttivo.

Ho seguito con molta attenzione il dibattito sulla Calabria e quindi mi permetto di fare alcune brevi considerazioni. Penso che un esame ed un'attenta valutazione delle specifiche richieste possano essere effettuati - come ha detto il senatore Covello - anche in un'altra sede. Onorevoli colleghi, dobbiamo tener presente quella che oggettivamente è la struttura dell'ANAS. Quindi, semmai al Ministro dovremmo chiedere quando il Governo affronterà il problema della riforma strutturale dell'ANAS. È evidente che tutte le esigenze che emergono, in termini di viabilità, in Calabria ed in altre regioni del paese non possono essere affrontate se la struttura tecnica di progettazione ed esecuzione continua ad essere quella attuale. Tuttavia, partendo da questo dato di fatto ritengo che un'apposita riunione, da organizzarsi in un'altra sede, possa essere utile per esaminare tutti i problemi specifici posti dai colleghi.

Colgo questa occasione per richiamare l'attenzione del ministro Merloni su un altro problema (che non riguarda specificatamente la Calabria), sul quale ci potrà dare una risposta nel prossimo incontro, quando enuncerà - se non ho compreso male - le dichiarazioni

programmatiche per il settore. Si tratta del problema della programmazione, delle risorse necessarie ed in particolare dei finanziamenti pregressi. Onorevoli colleghi, di fatto le risorse teoricamente assegnate, con voto del Parlamento, nei vari piani decennali e programmi triennali dell'ANAS, alla Calabria ed alla Sardegna (o al Veneto, come ricordava il presidente Fabris) sono sempre state scarse. Sono anni che insisto in Aula ed in Commissione (lasciando da parte ogni polemica sui Mondiali di calcio e sulle celebrazioni colombiane) che occorre ritornare a criteri oggettivi di programmazione (e ciò significa riequilibrio). Onorevoli colleghi, le aree del Paese in cui sono state realizzate, per esempio in relazione alle celebrazioni colombiane, strade ed altre opere pubbliche, dispongono oggi di tali strutture. Poichè quelle scelte sono state realizzate, bisogna ora procedere ad un riequilibrio. Quindi, mi aspetto che nella prossima riunione il Ministro ci dia delle risposte precise. È inutile continuare a dire al Ministro che è modesta la cifra di 3.000 miliardi destinata per il 1993.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Queste risorse si riferiscono al 1995 (per il 1993 e per il 1994 finanziamenti sono stati tutti impegnati).

PINNA. Il discorso delle risorse che si renderanno disponibili (che poi saranno senz'altro scarse) potrà essere affrontato in una fase successiva. Adesso è importante sottolineare che un'appropriata programmazione comporterà un riequilibrio tra le opere e le infrastrutture realizzate in questi anni.

Saranno pur sempre risorse non in grado di soddisfare le nostre esigenze, ma comunque rappresenterebbero un segno di giustizia e di correzione rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni. Voglio aggiungere che non vi è stata una distorsione negli investimenti solamente a proposito delle vicende delle Colombiane e dei Mondiali di calcio, ma anche in relazione alle vicende legate a Tangentopoli, per cui tornare alla programmazione ha anche il significato di moralizzare il paese.

CONDARCURI. Il problema sollevato dal senatore Frasca è che il riequilibrio passa anche attraverso l'attività degli anni 1993 e 1994. Dobbiamo procedere ad un riequilibrio rivedendo i criteri che hanno determinato questa cattiva distribuzione delle risorse.

MAISANO GRASSI. Mi dispiace che il discorso sia degenerato proprio nel momento in cui il Ministro stava dando risposte precise. Comunque, vorrei segnalare che a pagina 10 della relazione si afferma, a proposito dei progetti già approvati: «Il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha esaminato favorevolmente tre progetti per complessivi 122 miliardi circa, i cui lavori potrebbero andare in appalto a breve termine». Signor Ministro, vorrei innanzi tutto chiederle che cosa significa: «potrebbero andare in appalto a breve termine». Qual è il breve termine? Con quali criteri di appalto si procederà?

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. I progetti che vanno in appalto seguono tutti la procedura della gara d'appalto, non certo quella della trattativa privata. Il problema è che l'ANAS attualmente potrebbe mandare in appalto lavori per 6.000 miliardi relativi a progetti già approvati dal consiglio di amministrazione, però mancano le disponibilità economiche.

MAISANO GRASSI. Si attende l'approvazione delle nuove norme?

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. In realtà servono i soldi. Nell'ambito della legge finanziaria è stato approvato il piano triennale per 28.000 miliardi, però per tale piano triennale sono stati assegnati più o meno 10.000 miliardi. Inoltre, i costi dei lavori sono risultati superiori e non si è riusciti a realizzare neppure un terzo di quelli previsti dal piano. D'altra parte, quest'anno la disponibilità è limitata a 3.000 miliardi e rispetto all'anno scorso l'ANAS ha subito un abbattimento di disponibilità di 3.000 miliardi. Senza stanziamenti adeguati non si possono appaltare lavori e dunque il problema riguarda in generale gli stanziamenti previsti nella legge finanziaria. Tra l'altro, il Parlamento, rispetto agli stanziamenti contenuti nel disegno di legge finanziaria presentato dal Governo, ha operato una riduzione per l'ANAS di ben 500 miliardi, quasi che l'ANAS potesse essere considerata un pozzo senza fondo.

Inoltre, bisogna ricordare che vi è stato un blocco degli impegni di spesa che però sembra possa essere superato: lo stesso presidente Ciampi mi ha assicurato che avrebbe concesso le deleghe necessarie e in effetti una prima delega è già arrivata. Vi sono invece effettivamente dei problemi dal punto di vista della capacità di appaltare progetti già approvati e già disponibili per essere messi in cantiere.

PRESIDENTE. Rispetto alla Calabria, i nostri funzionari raccoglieranno le eventuali segnalazioni provenienti dai colleghi senatori relativamente ad eventuali omissioni nei documenti consegnati, in modo da inviarli al Ministro, che prego di rispondere nel più breve tempo possibile.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo farò già domani.

PRESIDENTE. Inoltre, quanto prima organizzeremo una riunione fra i tecnici dell'ANAS e i membri della Commissione lavori pubblici.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche a questo proposito mi impegno ad indicare già domani la data dell'incontro.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la discussione odierna, il ministro Merloni ha affermato che tutto si gioca nel momento dell'esame della legge finanziaria, posto che nella relazione è scritto che dei 3.000 miliardi a disposizione esattamente 500, cioè un sesto, saranno utilizzati per il tratto Salerno-Reggio Calabria, per la manutenzione straordinaria e per i progetti prima ricordati.

Voglio anche informare i colleghi senatori che il ministro Costa, in considerazione della necessita di affrontare seriamente i problemi di questa regione, che, come alcuni hanno detto, unisce il resto d'Italia al continente, ha proposto di rinviare la discussione per non risolverla in pochi minuti.

Se non si fanno osservazioni, l'esposizione del ministro Costa viene rinviata alla seduta di domani.

Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato alla prossima seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,25.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

**DOTT.SSA MARISA NUDDA**