

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

4^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GIUGNO 1993

Presidenza del Presidente FRANZA

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	Pag. 3, 14, 15 e <i>passim</i>
CONDARCURI (Rifond. Com.) .	10, 14, 19 e <i>passim</i>
COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile	3, 6, 10 e <i>passim</i>
DONATO (DC)	11, 15, 16
FAGNI (Rifond. Com.)	20, 21
FRASCA (PSI)	17, 18, 19
MEDURI (MSI-DN)	6, 10, 11 e <i>passim</i>

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile Costa, nonché i sottosegretari di Stato per la marina mercantile Sellitti e per le finanze Bruno.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

Seguito del dibattito sulla valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della indagine conoscitiva sulla situazione della viabilità e dei trasporti in talune regioni italiane.

Proseguiamo il dibattito sulla valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria, sospeso nella seduta di ieri.

Rivolgo il saluto della Commissione al ministro Costa e gli do volentieri la parola.

COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Per quel che riguarda la Calabria, ho preferito preparare delle schede, in modo tale che gli argomenti fossero trattati in maniera complessiva, proprio per argomento: gli aeroporti; l'interporto; i porti di Sibari, di Gioia Tauro, di Cetraro e Diamante; le ferrovie in concessione; il problema di fondo delle ferrovie; e il problema legato allo stretto di Messina, per il quale avrei una serie di indicazioni molto tempestive, cioè quelle relative all'incontro di stamattina con i rappresentanti della società Stretto di Messina.

Comincio dagli aeroporti.

Le questioni più delicate riguardano l'aeroporto di Reggio Calabria. In particolare, le associazioni professionali dei piloti civili non ritengono sicure, nella attuale situazione strutturale, le operazioni di volo del predetto aeroporto con il velivolo MD-80 che l'ATI dovrà impiegare in sostituzione del DC-30, attualmente utilizzato.

A tal fine, la Direzione generale dell'aviazione civile, con gli appunti del 26 maggio e 5 giugno di quest'anno, atteso che, a breve termine, non sono ipotizzabili lavori di ampliamento dell'aeroporto, ha proposto in sostanza l'utilizzo di velivoli come il BA 146/200 e il BA 146/300, ritenuti idonei ad operare nella situazione attuale, potendosi compensare la loro minore capacità ricettiva rispetto all'MD-80 con un aumento delle frequenze dei voli.

La Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento mi segnala di aver attivato le procedure per la modifica del preesistente accordo di programma, allo scopo di «conferire piena funzionalità all'aeroporto di Reggio Calabria in modo da favorire sia lo

sviluppo economico della regione, sia per soddisfare la richiesta di mobilità esistente nel relativo bacino di utenza».

Il Ministro dei trasporti, a seguito della emanazione del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, ha promosso, di concerto con i Ministri della marina mercantile e per i problemi delle aree urbane, la stipula di un accordo di programma con i comuni di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e l'Ente Ferrovie dello Stato.

Tale accordo di programma prevedeva la realizzazione di nuovi approdi e di infrastrutture necessarie di collegamento per la razionalizzazione del traghettamento sullo stretto e l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi.

Nel contesto di tale accordo furono individuate alcune opere di adeguamento del sedime aeroportuale di Reggio Calabria funzionali alla sicurezza e allo sviluppo del traffico nello scalo generato dall'area dello stretto, e per consentirvi l'atterraggio anche ad aerei di grande capacità.

Al riguardo fu stipulata, nel dicembre 1990, fra il Ministero dei trasporti e il comune di Reggio Calabria, una convenzione per disciplinare, unitamente ad altri interventi da realizzare nel predetto comune, il finanziamento (circa 10 miliardi) e l'attuazione della copertura del torrente Armo in corrispondenza della pista 15/33 e la successiva sistemazione idraulica fino a mare.

Poichè il comune di Reggio Calabria ha provveduto irrualmente all'esecuzione di lavori sulla pista 11/29 anzichè sulla pista 15/33, si è reso necessario attivare le procedure di modifica del suddetto accordo di programma con le stesse modalità adottate per la sua approvazione.

Il Ministero dei trasporti ha inoltre sostenuto l'iniziativa assunta dal Ministero per i problemi delle aree urbane in vista della definizione dell'accordo di programma per il potenziamento sempre dello stesso aeroporto, ai sensi della legge 5 luglio 1989, n. 246.

Al riguardo, manifestatasi la difficoltà di assicurare la copertura finanziaria degli interventi da realizzare, il Ministero dei trasporti ha proposto di trasferire i finanziamenti, previsti nel vigente accordo di programma e non ancora erogati, nell'ambito del perfezionando analogo protocollo promosso dal Dipartimento per i problemi delle aree urbane.

Detta ipotesi consentirebbe di realizzare un progetto organico di interventi per il potenziamento dell'aeroporto dello stretto e renderebbe possibile l'utilizzo immediato, ai suddetti fini, di un apporto finanziario di 10 miliardi di lire.

Non essendo tuttavia al momento ipotizzabile un rapido perfezionamento di quest'ultimo accordo (che sicuramente andrò ad accelerare), restano valide ed operanti le disposizioni del vigente protocollo, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del gennaio 1990.

Tutto ciò premesso, per conferire piena funzionalità all'aeroporto di Reggio Calabria contribuendo in tal modo a favorire sia lo sviluppo economico della regione sia la richiesta di mobilità esistente nel suddetto bacino di utenza, la direzione generale ha attivato le procedure necessarie per la rapida modifica dell'accordo di program-

ma approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 gennaio 1990.

Le associazioni professionali dei piloti civili, in passato, hanno fatto presente che non ritengono sicure le operazioni di volo nell'aeroporto di Reggio Calabria con il velivolo MD-80 che l'ATI dovrà impiegare in sostituzione del DC-9 30.

Al momento della richiesta dei piloti fu espressa la disponibilità del Ministero per le aree urbane che avrebbe dovuto finanziarie (con gli stanziamenti di cui alla legge per Reggio Calabria) il 50 per cento dell'opera, ed il Ministero dei trasporti avrebbe dovuto ricercare il rimanente 50 per cento dai fondi CEE (Fondo europeo di sviluppo regionale) per coprire l'importo totale dell'intervento, pari a circa 60 miliardi per:

- rettificare il sentiero di avvicinamento;
- operare un parziale sbancamento della collina di Mortara;
- realizzare un migliore livellamento della pista di volo.

Tutte le disponibilità espresse in varie riunioni ufficiali sono poi venute a mancare.

L'ATI, pur non considerando vincolanti per la sicurezza del volo le richieste avanzate dai propri piloti, non è mai riuscita a far prevalere le proprie valutazioni in merito alla condotta dell'MD-80.

Di fronte a tale situazione, tenuto conto che è impossibile pensare di interrompere i collegamenti aerei con la città di Reggio Calabria; che finanziamenti tanto cospicui non trovano capienza nel capitolo ordinario di spesa di Civilavia e che, comunque, devono essere realizzati altri interventi per i quali il rapporto costo-beneficio è anche più favorevole tenuto conto che il principio più saggio è quello di adeguare il velivolo all'aeroporto e non l'aeroporto al velivolo; che le convenzioni impongono al vettore di operare sulle linee concesse con il velivolo adatto; che esistono velivoli (come il BA 146/200 o il BA 146/300) perfettamente idonei per operare sull'aeroporto; che la minore capacità di tali velivoli può essere compensata (come ho detto prima) con un aumento delle frequenze; che per la continuità del servizio occorrono soluzioni rapide e non tempi lunghi quali sono quelli per eseguire i lavori; che in Italia operano già velivoli del tipo indicato, per esempio con il vettore Meridiana, e che, comunque, tali velivoli potrebbero anche essere ricercati in *leasing*, si ritiene che l'ATI potrebbe risolvere il problema a breve termine o direttamente ovvero con un accordo operato con Meridiana, fermo restando che, a medio e lungo termine, i lavori programmati potrebbero essere eseguiti, in quanto alcuni di essi non solo sono connessi alla classe della macchina ma anche alla normativa ICAO.

Per quanto concerne l'aeroporto del comune di Lamezia Terme, la Direzione generale dell'aviazione civile mi ha fatto sapere di non ritenere al momento prioritario, nel quadro delle attuali ridotte disponibilità finanziarie, il prolungamento della pista di volo, auspicato dalla società di gestione.

In merito alle infrastrutture degli aeroporti calabresi si fa presente che quelle di Lamezia Terme sono adeguate per ogni tipo di traffico (escluse le partenze senza scalo per voli intercontinentali), mentre

quelle di Reggio Calabria richiedono adeguamenti se si intende elevare la classe operativa dei velivoli che attualmente vi operano.

Il prolungamento della pista di volo di Lametia Terme non può rientrare, infatti, a causa delle ridotte disponibilità finanziarie, in una prima priorità in quanto molti aeroporti (Bari, Catania, Cagliari, Napoli) necessitano di interventi molto più urgenti, per l'ampliamento delle rispettive aerostazioni.

MEDURI. Signor Ministro, ci riteniamo totalmente insoddisfatti di ciò che sostiene l'Alitalia in ordine alla vicenda dell'aeroporto di Reggio Calabria. Ho avuto occasione di parlare con i piloti che hanno fatto le prove con l'MD 80, compiendo atterraggi diurni e notturni; loro sostengono che si può atterrare con questo tipo di velivolo all'aeroporto di Reggio Calabria e che sono stati i piloti più giovani a sollevare la questione.

COSTA, *ministro dei trasporti, ad interim, della marina mercantile*. Sotto il profilo tecnico mi devo rimettere non solo alle indicazioni dei piloti ma anche a quelle della direzione generale competente.

In ordine all'interporto della Calabria, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 240 del 1990, i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, sentite le regioni interessate, hanno elaborato congiuntamente lo schema di piano quinquennale degli interporti.

L'interporto della Calabria è inserito in tale piano. In ordine alla sua localizzazione nel territorio regionale, vi è da dire che è stato inserito nel piano con la dizione generica di «area calabrese», in quanto non è stata mai individuata una idonea e precisa localizzazione per il suddetto interporto. Infatti, la regione Calabria, purtroppo, ancora non ha provveduto alla predisposizione del piano regionale dei trasporti; è questa la motivazione per la quale si è fatto riferimento alla dizione generica «area calabrese».

Il piano quinquennale degli interporti è stato approvato dal Parlamento in data 7 ottobre 1992, con delle raccomandazioni che sono state oggetto di una deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, nella quale vengono definiti rigorosi criteri di individuazione degli interporti da considerare di rilevanza nazionale. Sulla base di questa deliberazione il Ministero dei trasporti emanerà a breve un decreto interministeriale, previsto dall'articolo 22 del decreto-legge che il Governo ha di recente varato per l'accelerazione degli investimenti ed il sostegno dell'occupazione, il quale apre i termini per la presentazione delle domande di finanziamento. Per poter presentare domanda la regione Calabria deve innanzi tutto localizzare territorialmente l'interporto. In secondo luogo, deve favorire la costituzione della società per la realizzazione e gestione dell'interporto secondo le caratteristiche enunciate dall'articolo 3 della legge n. 240. Infine, deve presentare la domanda corredata di tutti gli elementi tecnici, economici ed ambientali definiti dalla citata delibera e dall'emanando decreto ministeriale.

In ordine alla costruzione del porto di Sibari, avviata nel 1969, questa trovava la sua giustificazione nella collocazione geografica mediana tra i porti di Crotone e Taranto per incanalare i traffici originati dall'attività produttiva agricola, industriale e dei servizi

localizzata nell'entroterra più vicino (piana di Sibari, valle del Crati, litorale ionico della Basilicata), nonché nella collocazione terminale per i traffici verso il Medio Oriente e il Nord Africa e nella funzione di porto petrolifero.

Il porto industriale di Gioia Tauro venne anch'esso programmato e finanziato agli inizi degli anni '70, in connessione con la realizzazione del quinto centro siderurgico dell'Italsider. A seguito della revisione del piano siderurgico per le evoluzioni del settore la struttura stessa fu portata avanti quale terminale di *transshipment* per il traffico internazionale mediante *containers*, in considerazione della posizione di Gioia Tauro furono poi assegnate funzioni di terminale per il porto energetico per la centrale elettrica che si andava a realizzare in quella località.

Le due strutture sono state entrambe realizzate dalla Cassa per il Mezzogiorno nell'ambito degli interventi per lo sviluppo industriale nelle regioni meridionali.

Per quanto concerne il porto di Sibari una parte significativa delle opere (opere foranee, prima darsena, darsena di servizio eccetera) è già stata realizzata e potrà essere consegnata all'Autorità marittima allorché collaudata. Altre opere sono in corso di completamento da parte del locale consorzio dell'area di sviluppo industriale (Asi) - con il quale so che la Commissione ha avuto contatti - che ha avviato richieste per il finanziamento degli ulteriori interventi finanziari.

A seguito della recente soppressione degli organismi deputati all'intervento straordinario nel Mezzogiorno il completamento della struttura in questione sarà valutato dal Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con l'amministrazione marittima. L'utilizzazione del porto, così come auspicato anche dai comuni interessati, non potrà che essere multidirezionale, al servizio cioè delle industrie medio-piccole che dovrebbero insediarsi nell'area industriale, nonché per la flottiglia peschereccia del circondario e dei compartimenti limitrofi.

Il porto di Gioia Tauro è stato consegnato all'Autorità marittima nella primavera-estate del 1991 ed è attualmente sede di ufficio circondariale marittimo. Parte dell'area del porto è stata data in concessione alla società SNAM per il deposito e l'assemblaggio delle condotte necessarie al raddoppio del metanodotto, nel tratto che attraversa lo stretto di Messina, tra la costa calabra e la costa siciliana. Di fatto, le operazioni primarie per la realizzazione del suddetto metanodotto risultano accentrate nel porto di Gioia Tauro alle cui banchine fanno capo numerose unità navali di supporto ed appoggio della nave posatubi «Castoro 6».

Per il previsto ruolo nell'ambito del traffico mediante *containers* affluente nel Mediterraneo, la questione è molto più complessa sia per i ben noti limiti allo sviluppo di questo tipo di traffico nell'ambito del sistema portuale italiano sia perchè, a tutt'oggi, non si sono avute quelle iniziative imprenditoriali a livello locale in grado di attrarre e gestire il traffico stesso.

La riforma delle gestioni portuali attualmente all'esame della Camera dei deputati potrà certamente dare un impulso a tutto il traffico marittimo facente capo alla portualità italiana. In proposito, mi auguro che il provvedimento possa essere approvato dalla Camera entro il mese di luglio in modo da essere definito entro ottobre. In tale quadro

complessivo senz'altro un ruolo potrà essere svolto da Gioia Tauro, con la sua funzione di *transshipment* per il traffico containerizzato con i porti italiani e con quelli del Mediterraneo in generale.

Basterà solo ricordare che il solo porto di Rotterdam movimentava una quantità di contenitori superiore a quella di tutta la portualità italiana nel suo complesso.

Circa i porti di Cetraro e Diamante si ricorda che gli stessi sono di IV classe, con destinazione turistico-peschereccia. Essi sono stati realizzati dalla regione Calabria con finanziamenti del Fondo investimenti-occupazione e sono riconducibili, per quanto concerne la realizzazione delle opere, alla esclusiva competenza della regione stessa.

Il piano generale dei trasporti non dà indicazioni particolari circa le linee programmatiche e la specializzazione dei porti calabresi; mancano altresì strumenti programmatici a livello regionale. Ad oggi, esiste solo una bozza di piano regionale dei trasporti la quale affida ancora ad approfondimenti ulteriori problemi-chiave per la portualità calabra, tra i quali l'utilizzazione e la valorizzazione del porto di Gioia Tauro.

L'accordo di programma tra Ministero della marina mercantile e Ministero dei trasporti per la realizzazione dei traffici tra la Sicilia e la Calabria, di cui alla legge 5 maggio 1989, n. 160, mira a specializzare, anche con opportuni interventi strutturali e tecnologici, i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni per i collegamenti da e per la Sicilia. Un'eventuale utilizzazione del porto di Gioia Tauro a tali scopi non appare consigliabile sul piano strettamente marittimo, in quanto determinerebbe comunque un allungamento della tratta via mare ed in ogni caso sarebbe un'utilizzazione alternativa a quella dei porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni.

Relativamente al sopralluogo effettuato dall'8ª Commissione permanente del Senato in Calabria sui temi della viabilità e dei trasporti, intendo fornire alcune indicazioni sulla situazione attuale e sulle linee già programmate.

In ordine alla gestione delle ferrovie calabresi, la gestione commissariale governativa delle ferrovie della Calabria è stata istituita con decreto ministeriale n. 2329 del 2 ottobre 1990, a seguito della soppressione della gestione commissariale governativa delle ferrovie calabro-lucane.

Le ferrovie della Calabria sono a scartamento ridotto e si estendono per 238 chilometri; di questi ben 235 chilometri sono a semplice binario. L'intera rete comprende quattro linee: Cosenza-Catanzaro, 113 chilometri; Gioia Tauro-Sinopoli, 26 chilometri; Pedace-San Giovanni, 67 chilometri; Gioia Tauro-Cinquefondi, 32 chilometri. Le prime tre delle linee indicate hanno pendenza notevole, tanto che in due brevi tratti la pendenza stessa viene superata mediante cremagliera. Le frequenti variazioni planoaltimetriche hanno reso necessario la costruzione di 144 viadotti o ponti e 139 gallerie. L'intera rete non è elettrificata e la velocità commerciale è di circa 35 chilometri orari.

La ferrovia fornisce prevalentemente un servizio viaggiatori, con un'utenza che si avvicina ai due milioni annui, utilizzando 56 tra stazioni e fermate e 68 coppie di treni giornalieri. Il rapporto tra le spese di esercizio e il prodotto del traffico (coefficiente di esercizio) riferito all'anno 1991 è pari a 50,95. Le intersezioni con la viabilità statale sono

regolate da 371 passaggi a livello di vario tipo: incustoditi e custoditi, questi ultimi in parte manuali e in parte automatici.

Per il rinnovo e l'integrazione degli impianti fissi e del materiale rotabile sono stati assegnati, sulla base della legge n. 297 del 1978, circa 34 miliardi di lire per un periodo che va dal 1979 al 1993. Per il 1994 e il 1995 sono stati stanziati complessivamente circa 12 miliardi di lire.

La legge 22 dicembre 1986, n. 910, cioè la legge finanziaria 1987, per favorire gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse o in gestione commissariale governativa, con particolare riguardo al settore degli impianti di sicurezza e segnalamento, ha previsto, nell'ambito dell'assegnazione globale di 5.000 miliardi di lire, 67 miliardi per le ferrovie della Calabria. Sulla base di un attento esame debbo dire che quei 5.000 miliardi previsti dalla finanziaria 1987 e da me richiamati non mi risulta siano stati effettivamente spesi non solo per la Calabria, ma anche per tutte le altre regioni italiane; forse sono stati impegnati, ma certo non sono stati spesi. In particolare gli interventi previsti consistono nel rinnovo dell'armamento relativamente alle tratte Cosenza-Rogliano e Catanzaro-Gimigliano, nella realizzazione degli impianti di segnalamento e nel rinnovo del materiale rotabile con l'acquisto di sei automotrici.

Le ferrovie della Calabria, oltre ad essere interessate al suddetto programma di ammodernamento e potenziamento, sono interessate a un programma di razionalizzazione dei trasporti regionali in attuazione dell'articolo 2 della legge n. 385 del 1990, che prevede, tra l'altro, la costituzione di società miste per l'esercizio di pubblici servizi di trasporto e di un comitato di coordinamento a cui parteciperanno, oltre alla direzione generale della motorizzazione civile, la regione Calabria, il competente dipartimento delle ferrovie e la gestione governativa delle ferrovie della Calabria.

Per quanto concerne la Reggio Calabria-Melito, attualmente sono in corso i lavori di una prima fase di raddoppio consistenti nella sede e nell'attrezzaggio a doppio binario del tratto tra Reggio Calabria Centrale e Reggio Calabria San Gregorio, nonché nella sede a doppio binario e nell'attrezzaggio a semplice binario tra Reggio Calabria San Gregorio e Reggio Calabria Pellaro e tra Fiumara San Vincenzo e Melito P.S. per un totale di circa 20 chilometri, su una estesa complessiva di circa 30 chilometri.

Le opere più significative alla sede riguardano la realizzazione della galleria Capo D'Armi per una estesa di 1,2 chilometri ed il viadotto Pantano di circa 1,1 chilometri, nonché le opere di attraversamento di diverse fiumare e la sistemazione degli impianti di stazione di Melito, San Gregorio, Omeca (fabbricati, marciapiedi, pensiline, eccetera).

I lavori affidati e in corso risultano realizzati per oltre l'80 per cento con esclusione della galleria Capo D'Armi che è stata scavata a metà sezione per circa 700 metri. Per quanto riguarda il completamento dei lavori dell'intero tratto Reggio Calabria-Melito, il Ministero dei trasporti ha in corso con le Ferrovie dello Stato la definizione del contratto di programma. In tale sede saranno definiti gli ulteriori interventi da finanziare con le risorse disponibili. Debbo precisare che tale contratto di programma avrebbe dovuto essere completato entro il mese di

giugno; non riusciremo a rispettare tale scadenza, ma comunque spero che sia definito entro il mese di luglio.

Per l'ammodernamento della linea ionica sono stati recentemente ultimati i lavori relativi alla realizzazione del controllo treni centralizzato, con ammodernamento e potenziamento di tutti gli impianti tecnologici della linea.

MEDURI. A causa di tale controllo centralizzato chiuderanno tutte le stazioni e questa a mio parere è una vera e propria iattura.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ad eccezione di interventi di mantenimento in efficienza della linea ionica non sono in corso ulteriori opere.

Per l'ammodernamento e potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria sono in corso gli interventi per il completamento del blocco automatico banalizzato e del controllo treni centralizzato, nonché interventi di potenziamento degli impianti di trazione elettrica. Tali interventi, che saranno ultimati entro il 1996 con una spesa complessiva di oltre 280 miliardi, consentiranno un aumento delle capacità della linea nonché un miglioramento della regolarità e qualità del servizio.

Ho cercato di riunire in un'unica relazione tutte le informazioni raccolte.

CONDARCURI. Signor Ministro, lei sta leggendo un elenco di note burocratiche fornito da altri. Le sue informazioni sono apprezzabili, ma si tratta comunque di note burocratiche.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sono state fatte domande specifiche e perciò sono costretto a rispondere in questi termini. Tra l'altro è stato faticoso riunire insieme tutto il materiale informativo.

Oltre agli interventi già citati e realizzati in generale sulla linea ionica, per il tratto Taranto-Sibari si è provveduto di recente alla elettrificazione.

Per quanto concerne le trasversali e il presenziamento degli impianti, l'intervento di ammodernamento della linea Catanzaro-Lamezia Terme dovrà formare oggetto di un attento studio di fattibilità tecnico-economica per verificare le soluzioni di trasporto più convenienti e quali siano gli interventi da realizzare.

Intendo poi soffermarmi sulla questione dei collegamenti. Le carrozze programmate per l'offerta diurna e notturna sui collegamenti interessanti la Calabria non sono qualitativamente meno confortevoli di quelle impegnate su altre direttrici. Per quanto riguarda il traffico diurno le Ferrovie dello Stato hanno registrato il crescente successo dell'offerta *Intercity* con l'immissione nel parco di nuove carrozze climatizzate. Di norma i treni notturni sono destinati a Reggio Calabria, ma prevedono in composizione anche vetture dirette a Crotone, Roccella Ionica e Villa San Giovanni, con inoltre non solo attraverso la via tirrenica, ma anche per la via Lamezia-Catanzaro.

MEDURI. Signor Ministro, i dati che lei sta leggendo contengono numerose bugie. Mi rendo conto che lei si limita a leggere ciò che qualcun altro ha scritto e che quindi sta mentendo involontariamente.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Intendo leggere interamente l'elenco dei dati fornitimi, ma certo non resterò insensibile di fronte a queste affermazioni, anche perchè ho interpellato personalmente i singoli funzionari per poter disporre di queste informazioni.

DONATO. Purtroppo, signor Ministro, questi dati contengono alcune bugie.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Dal Nord Italia i treni hanno origine da Torino (tre coppie di treni), da Milano (sei coppie), da Bolzano (una coppia), da Venezia (una coppia) e da Bologna (una coppia). Dal Centro Italia i treni hanno origine da Roma (due coppie). È previsto anche un collegamento in partenza da Bari.

Per Villa San Giovanni è anche previsto un treno periodico TAA (autoaccompagnate); tale treno è attivo dal 17 giugno al 25 settembre e parte alternativamente da Torino e da Milano (in entrambe le città tre volte a settimana).

Potrei anche informarvi dettagliatamente sui singoli collegamenti, ma ve lo risparmio in quanto comunque è possibile consultare l'elenco ferroviario.

Per quanto concerne il materiale rotabile, vengono impiegate le vetture previste nella normale turnificazione. Relativamente alle vetture letto si precisa che gran parte del parco vagoni letto è di recente costruzione e comunque l'80 per cento delle vetture letto da e per la Calabria è inferiore ai dieci anni di costruzione. Per quanto riguarda invece l'offerta cuccette, è riconosciuta da parte delle Ferrovie dello Stato l'esigenza di un rinnovamento con altri servizi e nuove tipologie di veicoli.

In merito alla richiesta di un collegamento Reggio Calabria-Roma via Roccella Jonica-Catanzaro, si fa presente che dall'orario estivo 1994 sarà possibile istituire un *intercity* Reggio Calabria-Roma via Roccella Jonica con partenza da Reggio Calabria intorno alle ore 9.

Per quanto concerne la riduzione dei treni locali si fa presente che, ai sensi della direttiva dei Ministri dei trasporti, del bilancio e del tesoro del 19 novembre 1992, la linea ionica fa parte di quelle per le quali sarà valutata l'opportunità - a partire dall'orario estivo 1994 - di chiusura totale, per far fronte alla riduzione del carico finanziario pubblico previsto dal piano d'impresa.

Pertanto l'organizzazione dei servizi di trasporto conseguenti all'eventuale chiusura sarà oggetto di incontri con la regione Calabria. Si stanno inoltre valutando le modalità tecniche della riduzione generale dei servizi del 20 per cento, come previsto dalla suddetta direttiva interministeriale.

Infine, la mancata disabilitazione delle stazioni nei tratti dove l'esercizio ferroviario non richiede il presenziamento si tradurrebbe in

un aumento di costi gestionali non giustificati e come tale in contrasto con la direttiva citata, con il piano d'impresa e con la recente linea economica del Governo.

Svolgerò ora una breve esposizione in merito alle problematiche relative alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

La legge 17 dicembre 1971, n. 1158, ha autorizzato la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente, mediante affidamento in concessione dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ed una società per azioni partecipata in via maggioritaria, direttamente o indirettamente, dall'IRI nonché dall'ANAS, dalle Ferrovie dello Stato, dalle regioni Sicilia e Calabria e da amministrazioni ed enti pubblici.

Nel dicembre 1985, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, la concessione è stata affidata alla Stretto di Messina SpA, società costituita nel 1981, cui partecipano IRITECNA (51 per cento) e, in via paritetica (12,25 per cento), l'ANAS, le Ferrovie dello Stato SpA, la regione Calabria e la regione Sicilia.

Con lo stesso provvedimento è stata approvata la convenzione disciplinante il rapporto concessorio, stipulata dall'ANAS, dall'Azienda FS e dalla Stretto di Messina SpA.

Allo stato attuale la concessionaria ha proceduto alle seguenti elaborazioni progettuali: rapporto di fattibilità nel quale sono state individuate tre alternative tipologiche di collegamento (aerea-alvea-subalvea); progettazioni di massima preliminari di due ponti, rispettivamente a una e a due campate; progettazione di massima definitiva del ponte sospeso a una campata.

La progettazione di massima definitiva, presentata il 31 dicembre 1992 all'ANAS ed alle FS SpA, è stata sottoposta, ai sensi della citata legge n. 1158 del 1971, all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del CIPE e successivamente dovrà essere approvata con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, della marina mercantile e del bilancio.

Per la successiva fase della progettazione esecutiva la legge prevede l'approvazione con decreto interministeriale, sentiti i Consigli d'amministrazione dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato. Risulta che gli investimenti sostenuti dalla società Stretto di Messina per le fasi progettuali già definite ammontano a circa 112 miliardi di lire, ripartiti in 26 miliardi per il rapporto di fattibilità, 32 miliardi per le progettazioni preliminari e 54 miliardi per la progettazione di massima definitiva.

Per quanto riguarda l'elaborazione del rapporto di fattibilità, l'articolo 3 della convenzione approvata nel dicembre 1985 impegna la concessionaria a provvedervi a proprie spese, reperendo direttamente i necessari mezzi finanziari.

Per gli oneri relativi alle successive fasi progettuali, il finanziamento finora erogato dallo Stato a favore della società Stretto di Messina è di lire 10 miliardi, stanziati dalla legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988) e versati nell'anno 1989 (Capitolo 7305 - Trasporti).

Gli ulteriori contributi, stanziati a favore della società con le leggi finanziarie 1991 e 1992 (rispettivamente 40 miliardi e 30 miliardi,

destinati al completamento della progettazione di massima) non hanno avuto alcun seguito, essendo decaduto, con la fine della X legislatura, il disegno di legge d'iniziativa governativa con il quale veniva autorizzata l'erogazione finanziaria.

Per quanto riguarda la legge finanziaria 1993, si è appreso presso il Ministero del tesoro (Ispettorato generale bilancio), che lo stanziamento di 100 miliardi di cui alla tabella B - voce Presidenza del Consiglio dei ministri - era in parte finalizzato all'erogazione di un contributo per la progettazione del ponte sullo stretto di Messina (10 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1993-1994-1995). Tale accantonamento risulta attualmente soppresso dall'articolo 7 del decreto-legge 22 maggio 1993, n. 155, recante «Misure urgenti per la finanza pubblica».

Proprio a seguito di questa ennesima «doccia fredda» che la società per azioni Stretto di Messina ha subito ho avuto una serie di colloqui (l'ultimo questa mattina) con i rappresentanti di detta società. Ho sottoscritto una richiesta al Presidente del Consiglio di autorizzazione alla presentazione di un emendamento in deroga alle norme previste dall'ultimo decreto-legge, in modo tale che i 10 miliardi previsti dalla finanziaria 1993 possano essere effettivamente erogati. Debbo dire che diversamente la situazione di questa società rischia di essere assai difficile, perchè il progetto è stato definito l'anno scorso ma non è escluso che ci sia una parte da rivedere e che ci sia anche una somma da pagare. Si può ritardare un pagamento, ma se si vanno a chiedere nuovi adempimenti è impensabile che le persone illustri che si sono occupate di questo progetto siano disponibili a realizzarli. È un progetto di grandissimo rilievo, che rappresenterebbe - se messo in atto - un grosso salto di qualità e una sorta di brevetto a livello internazionale, magari suscettibile di qualche revisione, ma probabilmente credibile.

Si tratta di un ponte della lunghezza di 3.300 metri, la cui realizzazione comporterebbe un costo di circa 6.000 miliardi, ai quali bisognerebbe aggiungere una somma di cui non vi so indicare l'esatto ammontare per la effettuazione di una serie di opere di collegamento.

I tempi per l'esame da parte dell'ANAS di questo progetto di grande rilievo (si pensi alle circa mille cartografie), anche per una serie di vicende a tutti note legate all'azienda, saranno probabilmente più lunghi del previsto. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici sta esaminando il documento per l'espressione del parere e le Ferrovie dello Stato - forse l'amministrazione più coinvolta nel progetto - dovrebbero dare una valutazione complessiva entro la fine dell'anno. Se entro questo termine verrà conclusa la fase di esame, si porrà il problema di passare alla realizzazione del progetto.

Bisognerebbe riflettere - e forse questa è la sede più opportuna, poi magari il Parlamento nel suo complesso potrà dare una valutazione - sulla necessità di cambiare in qualche modo la struttura societaria che risale a tempi andati per cercare di aprire le porte ad interessi diversi, anche di tipo privato, per una partecipazione più generale alla realizzazione dell'opera. Ho intenzione di verificare a breve la possibilità di un intervento della CEE, sia per quel che riguarda le spese effettuate fino adesso, che per un suo interessamento in materia. Il discorso ci porterebbe probabilmente molto lontano, ma bisogna accertare la reale possibilità di una partecipazione aperta anche agli

istituti bancari e ai capitali stranieri. Ho avuto conferma ufficiale del grande interessamento dimostrato da banche e finanziari giapponesi per l'opera. Il discorso deve essere preso senza pregiudizi, sulla base delle indicazioni date in passato, in questi 22 anni di lavoro dall'approvazione della legge, e sulla base delle prospettive future del nostro paese, tenendo conto che il collegamento diretto, se unificato ad un miglioramento e potenziamento della linea ferroviaria litoranea e magari ad un completamento dell'autostrada in Sicilia, avrebbe un effetto trainante per l'economia locale e nazionale molto rilevante.

PRESIDENTE. Ringraziamo il Ministro per l'impegno profuso nelle risposte che è venuto a dare oggi nella Commissione lavori pubblici del Senato sul problema della viabilità e dei trasporti nella regione Calabria.

Suggerirei di puntualizzare gli eventuali errori od omissioni - o come qualcuno ha affermato «bugie» - inseriti nei documenti che ci ha letto il Ministro, senza però fare una controrelazione a quella svolta testè dal Ministro dal momento che l'impegno a completare il quadro delle risposte ai quesiti postigli mi sembra implicito nella conclusione del suo discorso.

CONDARCURI. Signor Presidente, vorrei avanzare una mozione d'ordine sulle osservazioni fortemente critiche in riferimento all'introduzione che l'onorevole Ministro ha fatto, leggendo appunti che mi sono permesso di definire più burocratici che tecnici e politici.

Siccome i dati contenuti nel documento sono di una gravità estrema rispetto alle prospettive e rispetto alle intenzioni che hanno guidato e che hanno sollecitato anche il sopralluogo in Calabria, a questo punto sarebbe quasi d'obbligo che i sopralluoghi che ha fatto la Commissione fossero svolti anche dall'onorevole Ministro, per rendersi conto di persona della situazione.

PRESIDENTE. Scusi, senatore Condarcuri, ma la mozione d'ordine in che consiste?

CONDARCURI. Ci arrivo subito, signor Presidente. La delegazione della Commissione è andata in Calabria, su mandato della Commissione stessa, per un'indagine conoscitiva sulle condizioni della viabilità e dei trasporti di quella regione; ciò perchè la Calabria è una regione (non c'è bisogno di ripeterlo, è superfluo dirlo) a livello di degrado assoluto e quindi anche i trasporti sono in quelle condizioni. Allora il problema è che le conclusioni ci dovevano portare ad una riflessione su quella situazione che, così com'è, non fa decollare niente.

Dunque, per quanto riguarda la mozione d'ordine, siccome martedì si riprenderà la discussione...

PRESIDENTE. Però almeno gli interventi devono essere svolti oggi.

CONDARCURI. Mi premeva chiedere, ai fini di una discussione più completa, che martedì fossero riportati gli aspetti non contenuti oggi

nelle risposte e che si possa avere i documenti che ha letto il Ministro, per una maggiore organicità della discussione.

PRESIDENTE. Prendiamo atto delle sue richieste, senatore Condarcuri.

Proseguiamo il dibattito.

DONATO. Signor Presidente, io ringrazio (e lo faccio anche a nome dei colleghi Cavello e Pistoia) il Ministro che è stato sollecito a rispondere.

Ma dobbiamo dire che le risposte contengono delle inesattezze e delle insufficienze, che certamente non sono addebitabili al Ministro.

Allora io credo che noi, anche lei, signor Ministro, abbiamo bisogno di verificare alcuni fatti. Le parlo del fatto sul quale io ieri ho chiesto un suo impegno: la tratta ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Terme. In merito ha affermato che c'è bisogno di uno studio di fattibilità, ma in realtà ci sono già i progetti esecutivi, sono stati fatti tutti gli studi di fattibilità, perché diversamente non si spiegherebbe la lettera che, nel marzo del 1992, l'amministratore straordinario Necci ha mandato al Ministro dell'epoca perché desse il via ed attribuisse una ulteriore somma per iniziare la prima fase funzionale.

Quindi, quale studio di fattibilità? Qui siamo al progetto esecutivo, qui siamo addirittura ad una parte della fase funzionale già data in appalto e per la quale, poiché c'è stata la sospensione dei lavori, l'impresa sta chiedendo, con atto notificato all'ente Ferroviario dello Stato in data 26 marzo 1993, il risarcimento dei danni.

Quest'opera non si sta realizzando, signor Ministro, perché bisognerebbe aggiungere 70 miliardi ai 115 che già sono stati stanziati, mentre si corre il rischio di pagarne 50 o 60 a titolo di risarcimento danni.

COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Quale documento ha a disposizione?

DONATO. Un atto stragiudiziale da parte dell'impresa che ha avuto l'appalto dei lavori e che è stata sospesa nell'esecuzione dei lavori stessi.

COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. È talmente contraddittorio che mi pare persino strano.

DONATO. Posso anche leggerle la lettera che l'amministratore straordinario Necci ha inviato, nel marzo 1992, all'allora Ministro dei trasporti e che lo stesso Necci mi ha mandato in copia:

«Per una fase del raddoppio della linea in oggetto è prevista nel Contratto di Programma la somma di lire 65,3 miliardi, che aggiunta alla somma di lire 48,8 miliardi relativa ad impegni precedentemente assunti, rende disponibile complessivamente la somma di lire 114 miliardi» (quindi sottolineo che sono già disponibili 114 miliardi).

«La fase funzionale minima realizzabile comporterebbe una ulteriore spesa di lire 120 miliardi che non trova capienza nell'ambito dei titoli del Contratto nel quale l'intervento è incluso» (infatti, nel contratto di programma 1990-1991-1992 è stata inclusa questa fase funzionale).

«Poichè per varie vicissitudini risultano sospesi dal 1987» (ricordo che è Necci che scrive) «i lavori a suo tempo affidati al Consorzio COSTRAFER per l'esecuzione di opere civili inerenti la tratta in argomento, si ritiene opportuno, salvo contrario avviso della S.V., riprendere i lavori, previa ricontrattazione dell'appalto del Consorzio anzidetto, nell'intesa che la necessità di reperire le maggiori occorrenze di lire 120 miliardi per la fase funzionale anzidetta, dovrà essere tenuta presente nel contesto della rielaborazione del programma degli interventi da finanziare dopo il 1992» (cosa che presso il Ministero chiamano «ritaratura della spesa»).

Ribadisco che quella che ho letto è la lettera dell'avvocato Necci al Ministro dei trasporti di allora.

Dunque, se le inesattezze sono di questa portata, è necessario sviluppare un serio contraddittorio e realizzare subito una conferenza dei servizi presso il Ministero, magari, se non in un'unica soluzione, in due o tre soluzioni.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Direi piuttosto in un'unica soluzione, per esempio in una mezza giornata.

DONATO. Sì, anche in mezza giornata, però è necessario tenerla, perchè le inesattezze sono di questa portata, signor Ministro. Noi la ringraziamo per lo sforzo e per la puntualità, però non è assolutamente possibile instaurare un dibattito su inesattezze.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Vorrei contestarle queste affermazioni rivedendo le risposte che ho fornito.

DONATO. Le hanno scritto due righe in cui è detto soltanto che ci vuole uno studio di fattibilità, ma qui, ripeto, siamo ai progetti esecutivi.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Mi hanno anche detto, nelle informazioni assunte, che non ci sarebbe bisogno di questa linea perchè ci sarebbe l'autostrada.

DONATO. Tenga presente, signor Ministro, che in ordine a questo fatto ci sono le decisioni del Parlamento.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* È difficile chiarire questo elemento perchè si parla di singoli lavori staccati e non di un lavoro di collegamento. Non escludo che ci possano essere stati degli affidamenti per singole tratte.

DONATO. Si è arrivati in alcuni casi alla cosiddetta fase funzionale, esiste un progetto esecutivo e alcuni lavori sono stati appaltati. Questo fa parte della proposta dell'avvocato Necci.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Comunque, mi impegno a verificare la esattezza dei dati prima forniti.

FRASCA. Signor Presidente, ritengo che il metodo che abbiamo deciso di adottare ieri per il settore dei lavori pubblici possa valere anche per quello dei trasporti. Occorre che il Ministro ci convochi assieme ai suoi funzionari e collaboratori per avere un incontro al fine di analizzare qual è realmente la situazione. Ritengo che questo sia il modo più produttivo per lavorare.

Pertanto non continuerei ulteriormente questa discussione in Commissione né sui problemi dei trasporti, né sui problemi dei lavori pubblici prima di questi incontri a livello ministeriale.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Questo sarebbe auspicabile anche per la ragione che le Ferrovie non sono una amministrazione ma società per azioni.

FRASCA. Occorre trasferire questa discussione a livello tecnico per poi riportarla in Commissione quando avremo avuto i chiarimenti necessari.

Voglio dare atto al Ministro della diligenza con la quale ha risposto a tutti i quesiti formulati dai senatori anche se alcune risposte vanno integrate con altre che speriamo ci possa fornire in sede tecnica. Alcune questioni riguardanti la Calabria sono di straordinaria importanza. Tuttavia, mentre ha mostrato una lodevole diligenza nelle risposte lei è stato insufficiente nel tenore delle stesse. Lei oggi, così come il Ministro dei lavori pubblici ieri, ha fatto solo una elencazione di problemi senza offrire la benchè minima possibilità di conoscere la programmazione, i progetti, i tempi tecnici e le possibilità di finanziamento.

Vorrei invitare il ministro Costa, assieme al ministro Merloni, ad un convegno che si terrà a Napoli, su iniziativa dello SVIMEZ e della rivista «Il mulino», il 25 giugno prossimo dal titolo: «Rapporto sulla distribuzione Nord-Sud della spesa pubblica». Questo è il tema trattato ieri dal collega Pinna ed è fondamentale perchè se non teniamo conto che nella distribuzione della spesa dello Stato italiano c'è una profonda sperequazione che dura sin dai tempi in cui i piemontesi occuparono il Mezzogiorno e la Calabria, se questa iniquità non verrà superata allora non ci saranno mai i mezzi per risolvere i problemi del Mezzogiorno e più in particolare della Calabria.

DONATO. Però stiamo facendo il riequilibrio elettorale tra voti del Sud e voti del Nord.

FRASCA. Quelli del Nord sono sempre più furbi di noi, non dico più intelligenti, perchè nel sistema elettorale che vorrebbero che il Parlamento approvasse vogliono introdurre delle liste bloccate a livello nazionale per cui noi poveri «beduini» del Sud dovremmo tirare la volata a quelli del Nord che andrebbero ad occupare i seggi.

PRESIDENTE. Questo nel nostro partito.

FRASCA. Non possiamo avere neanche i voti, se li devono prendere loro che sono l'Italia del Nord.

Signor Ministro, ritengo vada rispettato il principio della continuità governativa e questo vale anche con riferimento agli interporti. Il suo predecessore, il ministro Tesini, quando questa Commissione esprime il parere sul Piano nazionale degli interporti, si era impegnato a rivedere questo piano e a promuovere le necessarie iniziative perchè la regione Calabria fosse messa in condizione di suggerire un sito per la localizzazione dell'interporto. Un ordine del giorno in tal senso è stato accolto dal ministro Tesini ma non è successo niente.

A questo punto vorrei che gli uffici del ministro Costa riferissero cosa hanno fatto per rispettare una direttiva del Parlamento che il Governo aveva fatto propria. Abbiamo bisogno dell'interporto perchè non possiamo rimanere al di fuori del Piano nazionale sugli interporti; per fortuna, questo ordine del giorno oltre l'area calabrese riguarda anche Roma, ma pare che anche per questa città non si voglia far niente.

Circa gli aeroporti non vedo alcuna prospettiva di miglioramento della situazione. Il Ministro non ci ha risposto in relazione ad una esigenza avvertita dalla Calabria per la costruzione di un aeroporto di terzo livello nella Piana di Sibari per collegare questa zona, che è la più sviluppata della regione ed è destinata a divenire di livello europeo per ciò che attiene al turismo, con gli aeroporti di Milano e di Bari. Questo progetto costa 30 miliardi e vorrei sapere come mai il Ministero non risponde ad una richiesta che non incide notevolmente nell'economia delle spese generali.

Per quanto riguarda le ferrovie calabro-lucane, a parte il fatto che prendo atto che sulla linea ionica non si dovrebbe fare niente...

MEDURI. Hanno detto che devono chiudere.

FRASCA. È demoralizzante anche per noi discutere sempre degli stessi argomenti.

Il Ministro ha poi fatto riferimento all'ammodernamento della Taranto-Sibari; tale intervento è certamente importante ma non dobbiamo dimenticare che tale linea deve proseguire verso Cosenza e Paola. In tal modo si potrà disporre di una linea ferroviaria più ampia di collegamento tra Adriatico e Tirreno. Il Ministro però su tale ampliamento non ci ha fornito alcun dato.

Infine voglio rilevare ancora una volta la necessità di definire la questione del finanziamento per il progetto di massima del ponte sullo stretto di Messina. Ricordo che prima di affrontare altre questioni è necessario risolvere tale problema. È stato affermato che occorrono sei miliardi per realizzare il ponte sullo stretto. Cominciamo intanto a pagare la progettazione e cerchiamo di individuare quale delle tre soluzioni debba essere adottata; se tale decisione è stata già assunta è indispensabile definire al più presto la questione del finanziamento.

In conclusione, signor Ministro, intendo sollecitarla ad individuare un'organica politica dei trasporti per la regione Calabria.

Colgo infine l'occasione della presenza del sottosegretario per le finanze Bruno per invitarlo a risolvere l'ormai drammatico problema della conquista del demanio calabrese da parte della mafia.

CONDARCURI. Debbo esprimere la mia contrarietà per la mancanza di risposte nell'ambito del Piano nazionale dei trasporti e in particolare su quale ruolo debbono avere, nell'ambito di tale piano, tutte le regioni e quindi anche la Calabria. Ci siamo sforzati di evidenziare che l'emarginazione nel settore dei trasporti della regione Calabria (così come è avvenuto nel settore economico-sociale) significa non considerare con la necessaria attenzione e volontà lo spirito che dovrebbe possedere il Piano generale dei trasporti: ricordiamo infatti ancora una volta che la Calabria collega l'Italia centrale e settentrionale con la Sicilia e con il Mediterraneo.

Non possiamo perciò parlare di piano regionale o di piano nazionale dei trasporti se ai vari comparti non è stato attribuito un ruolo finalizzato al progetto complessivo. Quindi, pur ritenendo apprezzabili le dichiarazioni del Ministro, debbo dire che non ci riteniamo soddisfatti, ma anzi ci sentiamo ancora più allarmati. Infatti in Calabria si sta combattendo notte e giorno, si sono occupate varie stazioni ferroviarie per rivendicare un posto di lavoro, per ottenere una diversa condizione economica; ma di fronte a queste battaglie si colloca la prospettiva di una chiusura della ferrovia ionica. La linea ionica è fondamentale non solo per quanto concerne le strade, ma soprattutto per le ferrovie: si è parlato di mantenimento e di sviluppo delle trasversali ma credo sia opportuno chiedersi come potranno sopravvivere le trasversali se sarà chiusa la linea principale. A mio parere ciò che avviene è semplicemente sconcertante.

Signor Ministro, lei ci ha detto che nel 1994 sarà istituito un *Intercity* nell'orario estivo sulla linea ionica. Però ha anche affermato che tale linea è considerata sempre più un ramo secco e quindi sarà chiusa: essendo improduttiva tale linea non ha ragione di esistere poichè il padrone del servizio non accetta rami secchi. Bisogna ricordare che il padrone del servizio in questo caso è la nuova società per azioni che certamente agisce ponendosi in un'ottica privatistica della gestione e quindi in funzione del profitto e del rendiconto. Si dimentica però che le Ferrovie dello Stato interessano l'intera collettività perchè forniscono un servizio sociale; spesso perciò si affrontano notevoli difficoltà e notevoli costi pur di mantenere il servizio proprio in considerazione della sua utilità sociale. Solo considerando quel servizio in un'ottica privatistica si può pensare alla chiusura di quelle stazioni.

Il problema è anche più ampio: chiudendo tutte le stazioni sulla linea ionica gli abitanti e i turisti non saranno in grado di ottenere informazioni idonee sui servizi di trasporto. Ricordo che per questi paesi le stazioni sono un vero e proprio punto di riferimento e che si tratta di zone meravigliose che attraggono numerosi turisti, ma che troppo spesso vengono definite povere e quindi trascurate.

FRASCA. Non funzionano le ferrovie e per i collegamenti sono stati acquistati alcuni autobus; le linee sono di proprietà privata, ma gli autobus sono stati acquistati con i soldi dello Stato e delle regioni.

CONDARCURI. Ribadisco ancora che le stazioni sono dei veri e propri punti di riferimento. Ricordo anche che (tempi romantici) il

capostazione era considerato un'autorità civile. Spesso il capostazione viene invitato a partecipare a cerimonie ufficiali e civili proprio per la carica che riveste.

Il capostazione era considerato una personalità e la stazione rappresentava un punto di riferimento. Se di notte si verificava un incidente o qualcuno accusava un malessere, la polizia, i pompieri, tutti facevano capo alla stazione ferroviaria. Tenete presente che vi sono paesi con 15.000 abitanti che non sanno a chi chiedere informazioni, mancando le agenzie.

Appare inoltre censurabile la prospettiva di trasferire sulla strada una parte del traffico che si svolge sulla ferrovia ionica. Ciò comporterebbe l'ulteriore congestionamento della statale n. 106, che - come è stato ricordato - è stata definita «la strada della morte» e che non è assolutamente in grado di sopportare un incremento di traffico. E tutto ciò si profila nel momento in cui si afferma che la struttura fondamentale di trasporto per il futuro sarà la ferrovia. Oltre tutto, a parte i minori rischi che comporta viaggiare in treno, bisogna considerare anche la comodità di questo mezzo di trasporto. Si afferma che bisogna tagliare i rami secchi, ma bisogna valutare le effettive necessità della popolazione. Per quanto ci riguarda, ci opporremo con tutti i mezzi a questo disegno che a nostro avviso è veramente micidiale e che rappresenta un delitto nei confronti di una società che ha lottato e lotta per crescere e che non può essere abbandonata. Un efficiente servizio di trasporti pubblici, infatti, è indispensabile per consentire il progredire di una società.

Pertanto, le risposte che ci sono state date non ci lasciano soddisfatti, anzi destano in noi ulteriori preoccupazioni. Lei, signor Ministro, si è limitato a leggere gli appunti che le sono stati forniti dai funzionari, ma mi sembra che i problemi che sono stati posti meritino una maggiore considerazione.

MEDURI. Signor Presidente, non entro nel merito delle questioni che ho posto e delle altre che potrei sollevare, né delle bugie alle quali è stato costretto il Ministro nella sua replica.

Mi limito a dichiararmi favorevole alla proposta del senatore Frasca nell'intento di riprendere successivamente il dibattito in sede parlamentare, perché mi sembra che l'ultima parola spetti al Senato.

FAGNI. Innanzi tutto vorrei rinnovare all'onorevole Costa (siccome conosco l'uomo, e non soltanto il ministro) la preghiera di verificare di persona i dati che gli sono stati forniti dai funzionari del Ministero. Come ho già rilevato sommessamente in precedenza, i Ministri costituiscono la variabile, mentre la burocrazia ministeriale rappresenta la costante che - nel bene e nel male - assicura la continuità. Bisogna stare molto attenti perché spesso quello che si scrive non corrisponde alla realtà.

Abbiamo ricevuto il conto nazionale dei trasporti, dal cui esame si può verificare a quanto ammonta l'intervento dello Stato per gli impianti fissi, in confronto alla parte su strada. È interessante vedere quanto costa allo Stato il trasporto pubblico e quanto costa al privato, comprendendo in questo termine anche chi usufruisce dei servizi.

Ebbene, la spesa per gli impianti fissi è estremamente limitata, mentre quella per le opere su strada ammonta all'87,23 per cento. E quando si dice strada, ci si riferisce anche a quella che non funziona e che magari è stata costruita sapendo che sarebbe stato più utile raddoppiare un tratto di linea ferroviaria.

Il convegno a cui ha fatto riferimento il collega Frasca credo sia molto importante.

Si è parlato di distribuzione delle spese fra Nord e Sud; io piuttosto parlerei di distribuzione delle spese tra Nord, Centro e Sud, perchè il Centro è la cerniera che dovrebbe consentire il collegamento tra i due estremi della penisola.

Io non sono nato in Calabria, ma siccome ho avuto modo di recarmi più volte in tale regione ritengo che rilievi svolti dai colleghi siano sacrosanti. Il Ministro deve chiedere e pretendere da coloro i quali hanno elaborato la documentazione che vi sia un'effettiva corrispondenza fra quello che si scrive e si afferma e quello che poi viene impiegato e investito. Ad esempio, è eclatante e clamoroso il caso cui si è riferito un collega relativo ad un'opera per la quale, esistendo già un piano esecutivo con appalti assegnati e lavori iniziati, si afferma che si procederà mediante un progetto di massima.

Concludo il mio intervento con una breve annotazione in merito alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Innanzi tutto vorrei chiedere al ministro Costa se è un suo pensiero o se si tratta solo dell'elaborazione degli uffici del Ministero il passo della relazione in cui si profila l'ipotesi di una realizzazione a gestione privata, con il coinvolgimento anche delle banche.

COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.
Si tratta di una riflessione sulla base dei contatti che ho avuto anche questa mattina.

FAGNI. Raccomanderei un minimo di realismo. Basta leggere i quotidiani: il settore privato sta affondando, le banche non sanno da che parte recuperare i crediti, per cui mi chiedo come si possa pensare che solo l'intervento del privato sia in grado di fornire, per quanto riguarda il ponte sullo stretto di Messina, le necessarie garanzie. Mi riservo comunque di riprendere questo aspetto quando ci occuperemo più in generale delle problematiche relative al settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Costa per la disponibilità che ha dimostrato e i colleghi che sono intervenuti nel dibattito.

Non facendosi osservazioni, la proposta avanzata dal senatore Frasca si intende accolta.

Il seguito dell'indagine è pertanto rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA

