

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

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

5° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 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. 13, 14, 23
- FRANZA (PSI)	3, 5, 12
CAPPELLI (Lega Nord)	5
CONDARCURI (Rifond. Com.)	12, 13, 21 e passim
COSTA, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile	5, 8, 9 e passim
COVELLO (DC)	13, 17
DONATO (DC)	4, 12, 13 e passim
FRASCA (PSI)	3, 5, 10 e passim
GIUNTA (Republ.)	19
MEDURI (MSI-DN)	4, 9, 14 e passim
NERLI (PDS)	4, 8, 9
PISICCHIO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	14, 22

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

Seguito della valutazione dei risultati del sopralluogo in Calabria

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

Riprendiamo il dibattito, sospeso nella seduta del 17 giugno scorso, sul sopralluogo svolto dalla Commissione in Calabria.

Sono presenti ai nostri lavori il ministro Costa e il sottosegretario Pisicchio, in sostituzione del ministro Merloni. Vorrei ricordare che, alla fine della seduta di ieri, il Ministro dei lavori pubblici ci aveva dato appuntamento per oggi alle ore 9, assicurando la sua presenza alla conclusione del dibattito sul sopralluogo in Calabria. Tuttavia, a causa di un sopravvenuto stato di malattia, sul quale non vi è ragione di dubitare, egli ha incaricato il sottosegretario Pisicchio di sostituirlo.

FRASCA. Signor Presidente, noi abbiamo avviato questa indagine conoscitiva sin dal 17 settembre 1992; siamo al 10 ottobre 1993 e ancora non siamo pervenuti alla sua conclusione. Ora, a seguito anche di quanto accaduto in sede di esame dei documenti di bilancio relativi al Ministero dei lavori pubblici, ritengo indispensabile la presenza del ministro Merloni. Ricordo infatti che in quell'occasione la Commissione invitò il Governo a rivedere gli stanziamenti per il 1994 in relazione alle esigenze del Mezzogiorno e comunque, giudicandoli insoddisfacenti, espresse un rapporto contrario sulla tabella di tale Dicastero e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria proprio perchè il Ministro dei lavori pubblici si era mostrato chiuso e sordo alle richieste avanzate.

Non voglio fare il processo alle intenzioni e non sono quindi portato a credere che questa sia una malattia diplomatica o un atto di iattanza nei confronti di questa Commissione per aver respinto le tabelle di bilancio. Non voglio sollevare simili questioni, anche se intimamente penso che l'indisposizione dell'onorevole Merloni sia di natura diplomatica e lo dico apertamente. Fra l'altro, era fondamentale ottenere oggi risposte chiare dal Ministro perchè domani, finalmente, dopo un anno di battaglie, di insistenze e di petulanze - come si usa dire a proposito delle giuste richieste del Mezzogiorno e della Calabria in particolare - l'Assemblea di Palazzo Madama discuterà delle numerose interpellanze, presentate da diversi Gruppi politici, in ordine ai problemi della crescita e dello sviluppo della Calabria.

Ora ci accorgiamo invece che questa mattina, molto probabilmente, non saremo in grado di delineare quella che può essere definita la predisposizione del territorio calabrese ad una politica di sviluppo. Pertanto, data la presenza del Ministro dei trasporti, che ringrazio per la

sensibilità dimostrata, propongo di procedere alla discussione delle questioni attinenti i trasporti e la marina mercantile, rinviando tutto ciò che rientra nella sfera di competenza del Dicastero dei lavori pubblici ad altra seduta, quando avremo la presenza del ministro Merloni.

Dico questo nei termini più corretti dal punto di vista parlamentare, anche se per un moto del mio animo vorrei dire altre cose. Faccio quindi appello alla sua sensibilità, signor Presidente, perchè la discussione sugli aspetti concernenti le competenze del ministro Merloni si svolga in altra seduta. Faccio presente inoltre che, mentre noi siamo qui a discutere, in Calabria è in corso uno sciopero che registra l'adesione della stragrande maggioranza della popolazione e per questo ho chiesto ed ho ottenuto dal presidente Spadolini che domani in Aula il Governo sia autorevolmente rappresentato, quanto meno dal Ministro del bilancio. Questo non per sfiducia nei confronti della figura del Sottosegretario, ma per una imprescindibile assunzione di responsabilità. Quindi, signor Presidente, la prego di comprendermi accettando la mia proposta.

MEDURI. Signor Presidente, personalmente ho profondo rispetto della persona umana e dei valori che essa esprime. Mi auguro pertanto, anche se questa può sembrare una cattiveria, che il ministro Merloni sia veramente ammalato e che sia quindi effettivo il motivo della sua indisponibilità perchè, se la sua assenza fosse dovuta invece ad altri motivi, sarebbe, sul piano morale, veramente poco edificante per il Governo e per lo stesso Parlamento. D'altro canto, proprio per il profondo rispetto che nutro per la persona umana e per il ruolo che ognuno di noi svolge, anche se recrimino per l'assenza del Ministro nella fase conclusiva del dibattito sulla Calabria, desidero ascoltare quanto ci dirà il sottosegretario Pisicchio, il quale non è venuto qui a titolo personale ma in rappresentanza del Governo.

Pertanto, ferma restando la delusione per l'assenza del Ministro, ritengo opportuno ascoltare le comunicazioni del Sottosegretario anche in vista del dibattito che si svolgerà domani in Aula sulle interpellanze sulla Calabria; la discussione inoltre può consentire un chiarimento delle posizioni anche in relazione al prossimo esame dei documenti finanziari.

In ogni caso il Governo deve sapere che la Calabria è una polveriera e basta poco per farla scoppiare. Nell'affrontare i problemi occorre quindi molta cautela da parte dei rappresentanti della regione in Parlamento e di chi è investito delle maggiori responsabilità nell'amministrazione del paese.

DONATO. Non ho motivi per dubitare dell'effettivo stato di malattia del Ministro, pertanto ritengo opportuno ascoltare il Sottosegretario ed esprimerci successivamente sulle sue dichiarazioni. Ci riserviamo di chiedere al Governo ulteriori approfondimenti ed una maggiore disponibilità nei confronti delle esigenze della Calabria.

NERLI. Ritengo necessario ascoltare il rappresentante del Governo per concludere il lungo e importante lavoro svolto dalla Commissione sui problemi della Calabria e ciò è tanto più importante durante la

sessione di bilancio. È difficile però pensare ad una soluzione propositiva o ad assunzioni di impegni se non nel quadro della conclusione del confronto parlamentare sui documenti finanziari.

CAPPELLI. Penso che il compito della Commissione sia quello di predisporre un documento conclusivo al termine dell'indagine conoscitiva sulla situazione dei trasporti e della viabilità in talune regioni italiane; eventuali modifiche alla tabella dei trasporti (di cui parlava il collega Frasca) esulano dai nostri compiti. Anche l'impegno del Governo deve essere limitato all'argomento oggetto dell'indagine.

Voglio ricordare che il sopralluogo in Calabria è parte di un'indagine più generale sui problemi della viabilità e dei trasporti volta a predisporre un quadro generale delle diverse situazioni. Non va dimenticato che sono interessate anche altre regioni, quali il Friuli, dove la Commissione ha già effettuato un sopralluogo, e la Liguria e il Piemonte, in cui ci recheremo nel corso della prossima settimana. Al termine dell'indagine dunque chiederemo degli impegni al Governo, ma non possiamo farlo senza prima aver definito la priorità di intervento.

FRASCA. Insisto per la votazione della mia proposta di rinvio della seduta per consentire al ministro Merloni di essere presente.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rinvio.

Non è approvata.

Prego il sottosegretario Pisicchio di trasmettere al ministro Merloni gli auguri per una pronta guarigione.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ringrazio la Commissione per l'attività svolta nel settore dei trasporti, per quanto riguarda soprattutto il trasporto aereo, la portualità e le ferrovie.

Svolgerò un breve intervento, cercando tuttavia di fornire un contributo che potrà essere tenuto in conto dalla Commissione e più in generale dal Parlamento.

Analisi specifiche determinate da esigenze particolari sovente vengono considerate compiute in favore di una determinata regione per sollecitare la risoluzione di problemi settoriali che non potrebbero essere sottoposti all'attenzione del Parlamento. Quando invece si esaminano concretamente i vari problemi o, comunque, quando se ne ha una conoscenza diretta (per l'esperienza individuale del collegio o per una particolare competenza che consente una valutazione obiettiva), ci si rende conto che aspetti apparentemente limitati hanno in realtà un grande significato e possono essere utili ad un'attività più generale e specifica dell'organismo legislativo.

Lo affermo per esperienza diretta; ho saputo infatti che una delegazione della vostra Commissione si recherà nella mia provincia e il vostro sopralluogo è molto atteso. Anche in Piemonte vi sono problemi di natura generale (economica, stradale e soprattutto autostradale), per

la risoluzione dei quali si attende il contributo della Commissione. Come Ministro e soprattutto come parlamentare e penso sia utile analizzare ed approfondire i vari problemi settoriali e specifici anche ad altro livello (Assemblee, Commissioni, vertici di Governo), proprio perchè sovente rappresentano l'indice di un grave disagio, mentre il pragmatismo può avere un particolare valore nell'Assemblea legislativa.

Detto questo, credo di dover dare poche e sintetiche risposte.

Per quel che riguarda i porti ho già riferito qual è la situazione e quindi non mi soffermo oltre, salvo richiamare tutte le iniziative connesse all'ordinaria amministrazione e agli adempimenti legati alla legge finanziaria.

Come ho avuto già occasione di dire alla Commissione, credo di dover fornire una risposta concreta relativamente ad una situazione particolare. È una felice coincidenza perchè, essendo reduce da un approfondito esame dei problemi della Calabria e della portualità di quella regione, ho ritenuto di poter intervenire specificamente per il porto di Gioia Tauro che mi era stato segnalato, insieme a quello di Sibari, come un problema annoso di cui tutti avevamo conoscenza. Vi era stata infatti non dico una ingiustificata spesa di denaro pubblico, ma certamente un investimento non produttivo e che aveva deluso la Calabria pur costando somme rilevanti allo Stato.

Ho avuto occasione e motivo di intervenire per questo porto inducendo una serie di imprenditori a costituire una società. Avrei voluto inviare una relazione sintetica su tale iniziativa imprenditoriale, ma ho visto che il giornale «Il Sole-24 ore» ha pubblicato una documentazione vasta e complessa e mi è sembrato quindi un errore inviarne una ridotta alla Commissione, alla quale farò pervenire invece una relazione più dettagliata.

In buona sostanza, anche con la collaborazione diretta e personale del Ministro, si è costituita una società formata da alcuni imprenditori di diverse aree del paese che intende riattivare entro breve il porto di Gioia Tauro. Ciò avverrebbe attraverso l'impiego di capitali privati e un uso del tutto particolare delle attuali strutture del porto. Si tratta di consentire il passaggio dei *containers* tra i vari porti del Mediterraneo. In sostanza, Gioia Tauro verrebbe configurato come un «porto madre», un punto di riferimento privilegiato destinato a raccogliere *containers* provenienti dai vari continenti (in particolare dalle Americhe, dall'Australia e dal Sud Africa) trasportati da navi di grandissimo tonnellaggio che per ragioni economiche non hanno convenienza a peregrinare nei vari porti europei (Barcellona, Marsiglia, La Spezia, Genova, Trieste, Pireo) e che, secondo una approfondita analisi di mercato, sarebbe conveniente che scaricassero in un unico grande porto, identificato appunto in Gioia Tauro. Da qui i *containers* verrebbero trasferiti alle varie destinazioni previste attraverso navi di più piccole dimensioni.

È previsto un investimento iniziale di 200 miliardi; le concessioni, in tutta la parte nella quale la Marina mercantile ha potuto esercitare la propria attività sia direttamente, attraverso le capitanerie, che indirettamente, attraverso la prefettura, sono già state rilasciate o comunque sono in una fase procedurale molto avanzata per cui nell'arco di pochi mesi sarà possibile iniziare l'attività, sempre che non sorgano ostacoli di natura particolare.

Tale iniziativa, almeno a quanto mi consta, non richiede interventi pubblici particolari; essa si baserebbe prevalentemente sulla produttività, sull'efficienza e sugli utili derivanti da questa azione economica.

Qualche giorno fa, in occasione di un convegno sulla centrale ENEL di Gioia Tauro svoltosi presso il Ministero dell'industria, sono rimasto deluso perchè, insieme ai risultati copiosi anche se costosi di quella iniziativa, non è stata ricordata, se non per l'annuncio dato un po' sottovoce, quest'altra nostra azione che prevede l'impiego di capitali privati, ma che gode pure di un sostegno pubblico, anche se spero non in termini economici. Ho riscontrato da parte del mondo politico e delle istituzioni - non tanto in Calabria, in cui questa indicazione è stata accolta positivamente - un interesse più rilevante per i rimedi tesi a risolvere una situazione che si andava decalcificando nei mesi e negli anni, anzichè per una iniziativa produttiva che potrebbe dar luogo ad una attività concorrenziale. Infatti solo a Malta esisterà una struttura analoga e il porto di Gioia Tauro, situato al centro del Mediterraneo, potrebbe dilatare la propria azione. In un rapporto scritto mi si dice - ma non vorrei creare illusioni - che c'è la possibilità di creare inizialmente 250-300 posti di lavoro che nell'arco di un anno o di 18 mesi potrebbero arrivare fino a mille.

Per quel che riguarda invece la competenza del Ministero dei trasporti in materia di aviazione civile (un tema trattato in maniera compiuta), in vista di questa audizione ho fatto predisporre dal Direttore generale competente un documento, datato 5 ottobre, che non, vorrei leggervi perchè in parte ricalca affermazioni già rese in questa sede, anche se è integrato da una serie di indicazioni. Invece, lo consegnerei alla Commissione come documento di studio in vista dell'elaborazione di una relazione finale sull'indagine conoscitiva in oggetto.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, il problema è assai vasto perchè comprende una serie di argomenti: il raddoppio della Reggio Calabria-Melito; la linea ionica; la Battipaglia-Reggio Calabria; la Taranto-Sibari; la trasversale Catanzaro-Lametia Terme; il collegamento con il Centro-Nord; le linee di interesse locale; il pendolino Roma-Reggio Calabria; le Officine ferroviarie di Saline Ioniche (sulle quali spenderò successivamente qualche parola). Anche su tali questioni rassegnerei un fascicolo di documentazione comprendente una serie di indicazioni piuttosto specifiche.

Per quanto riguarda invece in generale il settore delle Ferrovie, finalmente, dopo una serie di procedure piuttosto complesse e una certa insistenza per ottenere un'accelerazione dei lavori, mi è stato consegnato ieri il documento che evidenzia le allocazioni nelle varie regioni del paese delle somme previste dal contratto di programma. Infatti ci troviamo ad avere un contratto di programma, che è ormai datato anche se è sostanzialmente recente, in cui - come la Commissione sa - sono stabiliti soltanto dei criteri generali, delle linee programmatiche, degli obiettivi corredati da alcune indicazioni per le linee operative. In esso non sono previste però le allocazioni, ossia non è scritto dove debbano essere spese le somme. Ebbene, ora queste allocazioni sono state indicate; c'è al riguardo una documentazione molto ampia che è nelle mie mani e che consegnerò al più presto al Parlamento, ma avverto fin d'ora la Commissione che il prescritto parere del CIPET su questo

documento non è ancora stato espresso, anche se l'analisi è in fase avanzata per cui, nell'arco di 15 giorni, tale Comitato dovrebbe essere in grado di emettere la sua valutazione. Inoltre, faccio presente che ovviamente le allocazioni in questione non tengono conto delle innovazioni che verranno introdotte nella fase di revisione del contratto di programma che entro la fine dell'anno sarà portata a termine.

In buona sostanza, avevamo un contratto di programma redatto in termini generali e disponiamo ora di un documento integrativo in cui sono indicate le allocazioni delle risorse, sul quale però deve ancora esprimersi il CIPET. Abbiamo altresì il dovere verso il Parlamento di consegnare alle competenti Commissioni il contratto di programma nella sua integralità prima che esso venga sottoscritto. Pertanto, ho ritenuto che, prima ancora dell'acquisizione del parere del CIPET, fosse importante portare questo documento a conoscenza della vostra Commissione, che potrà discuterlo nelle prossime settimane. Mi auguro che le opposizioni, che vi saranno sicuramente a livello regionale, possano essere superate grazie anche ai suggerimenti che verranno dalla Commissione lavori pubblici, che potrà far sentire la propria voce proprio in merito alle esigenze sottolineate dai senatori che hanno fatto parte del gruppo di lavoro che si occupa della Calabria.

NERLI. Signor Ministro, vorrei chiederle un chiarimento su questo punto. Come lei sa, c'è una vertenza in atto tra le Ferrovie e le rappresentanze sindacali in ordine al piano di produzione aziendale che, ad avviso di queste ultime, deve essere modificato, e quello in questione è uno strumento decisivo per attuare l'accordo di programma. Vi sarà tra breve un altro sciopero del settore, a cui probabilmente parteciperanno non solo i sindacati confederali; mi chiedo quindi se lei intende armonizzare l'ulteriore *iter* dell'accordo di programma anche alla luce dell'inevitabile revisione cui dovrà essere sottoposto l'inaccettabile piano di produzione presentato dall'azienda.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. La sua domanda, senatore Nerli, è fondata perchè ci troviamo ad operare su diversi tavoli e ciò, per certi versi, è anche giusto. In primo luogo, infatti, vi è l'impresa che si dà un suo assetto; poi vi sono il Ministero dei trasporti e il Parlamento che si muovono sostanzialmente su una linea congiunta; infine, vi sono i sindacati.

Le Ferrovie hanno dunque delineato il loro programma, ma questo non può essere realizzato univocamente sulla base di quanto deciso dall'azienda, bensì deve essere concordato con la controparte, con chi compra i servizi e cioè, in questo caso, con lo Stato. L'impresa poi, al suo interno, è dotata di una struttura, che è quella cui spetta in concreto il compito di realizzare il contratto di programma. Tale struttura, che si interseca ma non completamente con il rapporto tra le Ferrovie dello Stato ed il contraente (in questo caso lo Stato), ha ovviamente bisogno di personale e pertanto deve necessariamente contrattare con i sindacati la politica da seguire, che è determinante sia il più possibile neutrale. Ora, è su questo terreno, che è un po' diverso rispetto a quello del contratto di programma, che si incentra la discussione sulla ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato in corso di esame nei colloqui

tra sindacati e azienda. Vi sono ancora dieci giorni di tempo prima del preannunciato sciopero ed io mi auguro che, in questo lasso di tempo, si arrivi ad una soluzione dei vari problemi. Infatti, sia avendo letto il piano di ristrutturazione sia avendo incontrato i sindacati con frequenza anche bisettimanale, debbo dire che vi sono - a mio avviso - i margini per giungere ad un esito positivo della vertenza, evitando ulteriori scioperi.

NERLI. Se le Ferrovie non modificheranno il piano aziendale, gli scioperi continueranno.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non escludo che vi possa essere una forte volontà politica di far valere in ogni caso l'affermazione del sindacato, anche magari per problemi di concorrenzialità o di radicamento sindacale. È comunque certo che, se nell'arco di pochi giorni riusciremo a far combaciare le proposte dell'azienda modificate con le richieste sindacali, magari adeguate, potremo evitare nuovi scioperi e credo sia compito mio cercare di dare un'accelerata in tal senso.

MEDURI. Anche perchè in Calabria gli scioperi non si limiteranno a manifestazioni incruente.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vorrei ora spendere alcune parole su due argomenti che mi sono stati sollecitati a più riprese.

Per quanto riguarda le Officine di Saline Ioniche, esse occupano al momento 125 unità per la riparazione ciclica di mezzi di trazione elettrica. I fabbisogni di grande manutenzione del parco locomotive delle Ferrovie dello Stato non consentono di prevedere apprezzabili incrementi nell'attività dell'impianto; su questo presupposto sono stati pertanto approntati i piani di produzione a breve e medio termine.

È in corso di predisposizione uno studio tendente ad ampliare il campo di attività delle Officine verso interventi su veicoli passeggeri, anche in vista di eventuali accordi con altri *partners* locali (in particolare l'OMEGA) e questo consentirebbe un sensibile aumento dell'occupazione, con vantaggi anche sull'esterno. In ogni caso, per quanto riguarda le Officine di Saline, non sono previsti né mobilità forzata, né cassa integrazione, né tanto meno licenziamenti del personale attualmente impiegato, ma solo prepensionamenti volontari.

MEDURI. I 187 giovani che sono stati riqualificati?

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Mi riferivo proprio a loro quando ho detto che eventuali accordi con altri *partners* locali consentirebbero un aumento dell'occupazione.

NERLI. Se non ci sono prepensionamenti volontari che cosa si fa?

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. I prepensionamenti dovrebbero essere numerosi per cui non sarà necessaria una selezione.

FRASCA. Signor Presidente, tante volte abbiamo parlato dei problemi della viabilità e del traffico in Calabria; nonostante ciò il Mezzogiorno, e la Calabria in particolare, continuano ad essere esclusi da provvedimenti e piani di programma sovente licenziati dal Parlamento.

Per far fronte alla crescente disoccupazione il Governo recentemente ha concentrato le risorse sulla realizzazione di tre grandi opere: il progetto dell'alta velocità, la variante di valico Firenze-Bologna, il ponte sullo stretto di Messina. Purtroppo, come il Ministro sa, l'alta velocità si arresta a Battipaglia (quindi esclude la Basilicata, la Puglia, la Calabria e la Sicilia, cioè una parte rilevante del Mezzogiorno d'Italia) e la variante di valico Firenze-Bologna interessa altre regioni del nostro paese. L'unica infrastruttura di grande rilievo per la Calabria è il ponte sullo stretto di Messina, ma il ministro Merloni in sede di discussione di bilancio ha affermato che la realizzazione dell'opera avverrà nel tempo, anche se il ministro Costa mi sembra di diverso avviso. Comunque, per il completamento della progettazione sono stati stanziati soltanto 10 miliardi quando sappiamo che ne occorrono sessanta. Dunque, salvo rivedere l'impostazione generale, una parte del Mezzogiorno - e in particolare la Calabria - rimarrà tagliata fuori da progetti che dovrebbero incentivare l'occupazione. Faccio pertanto appello alla sensibilità del Ministro, per chiedere al Governo impegni in ordine al reperimento delle risorse necessarie per completare la progettazione del ponte sullo Stretto. Penso infatti che nei capitoli del bilancio dello Stato che riguardano i trasporti ed i lavori pubblici si possa prevedere lo stanziamento dei 60 miliardi necessari suddiviso nei vari esercizi finanziari. Questa è la prima richiesta sostanziale per la quale aspetto risposte molto precise.

Vorrei affrontare nel merito altre questioni alle quali va data una risposta precisa e circostanziata. Si tratta peraltro di richieste moderate che possono trovare una soluzione; conosco le difficoltà finanziarie dello Stato, ma non posso soffocare le esigenze della regione che rappresento.

Per quanto riguarda il porto di Gioia Tauro, ritengo che l'accordo raggiunto per l'insediamento della centrale elettrica dell'ENEL produca benefici per tutto il paese, così come è stato riconosciuto con forza, anche nel corso di un dibattito televisivo, dai sindacati, dalle forze politiche e dalla gente di Gioia Tauro. Di fatto la Calabria produce energia elettrica: si è proceduto infatti, quasi di nascosto, al raddoppio della centrale di Rossano e, per non creare problemi, noi siamo stati complici di queste scelte. Nonostante ciò, l'ENEL non è in grado di garantire la pubblica amministrazione nella piana di Sibari, proprio là dove si produce l'energia elettrica. Goethe morendo invocava la luce morale; le popolazioni della piana di Sibari invocano la luce della lampadina elettrica: infatti, basta che piova o ci sia un po' di vento perchè la corrente se ne vada via.

Il Governo deve dirci cosa vuole fare del porto di Gioia Tauro. Noi ci auguriamo che l'iniziativa proposta dal ministro Costa abbia buon esito, ma è solo una speranza quella che esprimo, in quanto tutti i progetti elaborati in questi trent'anni dai vari Governi sono stati disastri.

Vorrei pertanto sollecitare il Ministro ad assumere un impegno formale affinché si renda promotore della costituzione di un consorzio tra i porti della Calabria conferendo ad ognuno una sua specificità; si contribuirebbe in tal modo all'ammodernamento della portualità nel nostro paese.

Voglio sollecitare inoltre il mantenimento dell'impegno da lei assunto per la creazione in Calabria che resta l'unica regione dove non è ancora stato localizzato nonostante, come insegnate, la Calabria abbia una posizione geografica che tanto può servire allo sviluppo dei traffici nel nostro paese.

Per quanto riguarda gli aeroporti chiedo analoghe iniziative. Allo Stato abbiamo due aeroporti: quello di Lametia e quello di Reggio Calabria; si tratta di vedere se riattivare o meno l'aeroporto di Crotona una volta venuta meno la localizzazione delle rampe missilistiche in quella città.

Desidero che il Ministro già da stamane assuma un impegno formale per rendere completamente agibile l'aeroporto di Reggio Calabria, visto che nell'audizione precedente ha sostenuto che è quasi inagibile.

Va considerato, inoltre, che il traffico aereo in Calabria esclude tutta la zona ionica, in particolare la piana di Sibari che è l'unica produttiva della regione con una fiorente agricoltura, con iniziative industriali molto importanti, con reperti archeologici, beni culturali e turismo. Desidero quindi sapere se il Ministro dei trasporti intende assumere l'impegno per la costruzione di un aeroporto di terzo livello nella piana di Sibari. Si tratterebbe di un piccolo aeroporto che dovrebbe servire per gli aereo-taxi che devono collegare quella piana con gli aeroporti più vicini, in primo luogo con Lametia Terme. Per questo aeroporto pende presso la regione Calabria un progetto che richiederebbe una spesa tra i 30 e i 40 miliardi, che credo non farebbe fallire il bilancio del Ministero dei trasporti.

Tornando a quanto ho auspicato circa la realizzazione del ponte sullo Stretto, credo che un'equa distribuzione di 60 miliardi necessari al completamento della progettazione tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti non incida più tanto sui relativi bilanci.

Inoltre, chiedo che il Ministro ribadisca l'impegno assunto, ribadito anche dall'avvocato Necci, per realizzare l'ammodernamento entro il 1996 della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria. Ci tagliate fuori dall'alta velocità: consentiteci quanto meno di raggiungere da Reggio Calabria la capitale in un numero di ore accettabile.

Così pure va completata la elettrificazione della linea Cosenza-Sibari. La zona ionica è tagliata fuori dalla ferrovia Cosenza-Sibari-Paola-Battipaglia-Roma perché ancora non si riescono a completare i lavori in corso da diversi anni.

Chiedo anche che vengano appaltati i lavori per la costruzione della linea Catanzaro-Lametia Terme. Mi sembra che il collega Donato abbia già rilevato che si era proceduto alla effettuazione della gara, che poi è stata insolitamente accantonata. Si tratta di un'opera di grande rilievo che non può essere sottaciuta.

Per quanto riguarda le Officine di Saline Ioniche, chiedo che il Governo mantenga l'impegno assunto assegnando fin da ora un monte

orario che risponda alle esigenze delle maestranze e dei giovani ai quali il Governo ha promesso formalmente un aumento dei posti di lavoro.

Signor Ministro, se lei assumerà impegni precisi in ordine agli aspetti (che non sono poi così onerosi) che ho evidenziato avrà la mia fiducia; diversamente si prepari anche lei a non avere il mio voto in occasione dell'esame della tabella di bilancio del suo Ministero che avverrà in Aula.

PRESIDENTE. A questo punto si stanno incrociando esigenze diverse: il Ministro deve allontanarsi per partecipare al Convegno di Stresa che si tiene nel pomeriggio, mentre dall'Assemblea ci avvisano che tra non molto si dovrà votare.

Si potrebbe rinviare il seguito della trattazione della parte relativa ai settori dei trasporti e della marina mercantile a una prossima seduta, mentre i senatori interessati potrebbero predisporre un documento da sottoporre al Governo in quella sede.

DONATO. Forse la predisposizione di un documento è troppo formale, mentre a noi interessa la sostanza.

Spesso nelle riunioni successive non si tiene conto di quanto è stato detto nelle precedenti: e di questo passo ci vorrà un'eternità.

Della Calabria abbiamo già parlato tante volte, abbiamo svolto delle conferenze di servizio presso i vari Ministeri, abbiamo posto dei problemi ma non abbiamo trovato riscontro.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Il Governo le risposte le ha date. Per la materia dell'aviazione civile vi ho fornito un documento scritto; sul contratto di programma manderò un documento domani; per il porto di Gioia Tauro ho parlato di quella iniziativa imprenditoriale in corso di concretizzazione.

CONDARCURI. Non ci serve questo tipo di risposte.

Signor Ministro, noi dobbiamo dire agli operai delle Officine di Saline cosa dovranno fare domani; questo è il problema e io una risposta la voglio stamattina.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Io vi consegno il documento perchè lo discutiate, non per altro; non debbo darvi alcuna risposta.

DONATO. Allora, ce lo venga ad illustrare.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Ma cosa debbo illustrare? Vi consegno il documento in cui sono contenute le proposte che le Ferrovie hanno sottoposto alla mia firma perchè, prima di avanzare delle controproposte all'azienda, voglio sentire il Parlamento; quali risposte, dunque, debbo venire a darvi? I vari tasselli debbono essere composti in modo organico perchè se io vengo qui tutte le volte, faccio un discorso (bello o brutto che sia) alla conclusione del quale voi ponete dei quesiti, torno la volta dopo e ridico le stesse cose, allora non si finisce più.

DONATO. Signor Ministro, basterebbe che lei ci fornisse delle risposte sui punti sintetizzati nella discussione odierna. Del resto, il piano di investimento e di ristrutturazione delle Ferrovie per il 1993-1999 io lo ho avuto un mese fa, eppure solo oggi vengo a sapere che l'ente ha intenzione di tagliare la linea ferroviaria ionica.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Io invece il documento l'ho avuto soltanto ieri mattina.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

PRESIDENTE. Il Ministro deve assolutamente allontanarsi, pertanto o voi parlate in sua assenza oppure rinviando la discussione alla prossima settimana.

FRASCA. Signor Presidente, sono d'accordo nel rinviare il prosieguo della discussione, però desidererei che il Ministro la prossima volta ci dicesse quali delle richieste avanzate intende accogliere perchè noi vogliamo che questo dibattito si concluda con delle decisioni concrete.

Pertanto, prima della prossima seduta, noi potremmo far pervenire al ministro Costa una relazione conclusiva, sulla quale egli avrà modo di esprimere le proprie valutazioni.

CONDARCURI. Il Ministro ha parlato delle Officine di Saline, fornendoci alcune garanzie al riguardo. Il fatto è però che, mentre qui vengono presentati documenti, alle Officine di Saline si mandano a casa i lavoratori e si prevede la cassa integrazione a zero ore per il 1994. Nel frattempo, va avanti per l'Officina di Verona una gara di appalto per l'ampliamento del reparto tornitori, che a Saline esiste ed è altamente qualificato.

Queste risposte volevo dal Ministro.

COSTA, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho dato una risposta per Saline sulla base delle indicazioni che mi sono pervenute ieri dalle Ferrovie dello Stato. Se quanto ho detto non corrisponde a verità, allora lei mi faccia pervenire al riguardo un documento dettagliato che sottoporro ai tecnici; di più non posso fare.

COVELLO. Signor Presidente, non possiamo andare avanti in questo modo, in un continuo botta e risposta. I senatori interessati si impegnano a predisporre un documento da sottoporre al Ministro per la prossima riunione; però noi vorremmo - parlo come Capogruppo della Democrazia cristiana, ma credo di interpretare il pensiero di tutti che insieme all'onorevole Costa fossero presenti anche i massimi dirigenti dell'azienda ferroviaria. Pertanto, chiediamo formalmente che siano invitati in Commissione anche l'amministratore delegato e il direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

MEDURI. Signor Presidente, mi associo alla richiesta del collega Covello.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha dato la sua disponibilità per mercoledì prossimo alle ore 9. Entro tale data, dunque, i parlamentari calabresi preciseranno le risposte che intendono avere dal Ministro, cercando di essere più puntuali possibile.

PISICCHIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le obiezioni sollevate da taluni senatori, creandomi una vera e propria crisi di identità, mi hanno fatto riflettere profondamente sul ruolo del Sottosegretario in una compagine governativa. Dovremmo fornire qualche suggerimento anche al presidente Spadolini per quanto riguarda la necessità di giustificare con certificato medico l'assenza dei Ministri.

In ogni caso vi ringrazio ancora per avermi dato l'opportunità di intervenire e cercherò di esaudire nei tempi strettamente necessari le giuste richieste avanzate dalla Commissione in ordine all'attività e ai progetti del Ministero dei lavori pubblici in Calabria.

Riallacciandomi a quanto esposto dal Ministro nella seduta del 16 giugno 1993 presso questa Commissione, intendo ribadire l'impegno all'effettuazione dei lavori di completamento e potenziamento nonché della sicurezza e della manutenzione del sistema viario calabrese in ragione del complesso delle risorse impegnabili nella viabilità, sia da parte del Ministero dei lavori pubblici che dell'ANAS.

L'attuale situazione economica del paese, d'altra parte, non consente altre alternative anche in vista dell'approvazione della legge finanziaria 1994.

Per quanto riguarda le precisazioni richieste nella citata seduta del 16 giugno desidero anzitutto fare il punto della situazione sullo stato di manutenzione e ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Dall'epoca della sua costruzione fino al 1987 non è stato possibile provvedere alla manutenzione che in modo assolutamente inadeguato e irrisorio, non essendo stati previsti stanziamenti adeguati di fondi. Tale situazione ha comportato come inevitabile conseguenza gravi deterioramenti, spesso irreperabili alle strutture delle opere d'arte.

Solo con la legge finanziaria del 1987 venivano stanziati i fondi necessari per un intervento di ripristino e manutenzione straordinaria con finanziamenti di 850 miliardi diluiti in quattro anni fino al 1990.

I finanziamenti, suddivisi negli anni, hanno consentito di intervenire laddove l'urgenza era maggiore, rendendo inevitabile l'attivazione di una serie di cantieri nei vari punti dell'autostrada.

La situazione dei cantieri è attualmente la seguente. Anzitutto, si è provveduto a risanare 17 viadotti e attualmente sono in corso d'opera i lavori di risanamento che interessano 21 viadotti. Tali lavori saranno ultimati, per la maggior parte, entro il 31 dicembre 1993. Quelli che si potranno per un tempo maggiore avranno termine entro il giugno del 1994. Al 21 giugno 1993 erano in atto 15 deviazioni per lavori in corso;

nel periodo estivo tali deviazioni sono state ridotte a 5 ed al 15 settembre 1993 sono in opera 7 deviazioni.

In secondo luogo, le barriere metalliche di sicurezza sono state adeguate su tutti i 38 viadotti soggetti a risanamento e lungo tratti saltuari del tracciato autostradale.

Si è provveduto, inoltre, a risanare alcune pendici fra le quali quella compresa fra i chilometri 306 e 307+800 (Falerna).

Per quanto riguarda le gallerie, la maggior parte di esse è stata sottoposta a consolidamento; allo stato attuale devono essere eseguite quelle opere che consentono un miglioramento della visibilità all'interno delle stesse (impianti di illuminazione, posa in opera di pannelli in policarbonato, eccetera).

L'esiguità della piattaforma stradale, la mancanza della corsia di emergenza, la ristrettezza dello spartitraffico centrale hanno reso ogni intervento manutentorio, anche il più piccolo, motivo di restringimento di corsia o addirittura di deviazione del traffico.

Il fabbisogno complessivo per garantire un'adeguata sicurezza all'utenza autostradale comporterebbe un fabbisogno complessivo di 2.600 miliardi, di cui 600 per manutenzione (pavimentazione, barriere di sicurezza e consolidamenti, impianti di telecomunicazione e opere varie) e 2.000 per corsie di emergenza (esclusi viadotti e gallerie) sul 72 per cento del tracciato.

I relativi progetti sono in avanzata fase di elaborazione.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della statale SS numero 106 «Jonica», il tronco più importante in Calabria è costituito dalla tratta compresa tra Nova Siri e Sibari. In funzione dei volumi di traffico provenienti dal versante adriatico la progettazione prevede una piattaforma a quattro corsie.

Tra il primo tratto già in esercizio tra Nova Siri e Roccaimperiale e 3 lotti in avanzata fase di costruzione, risultano realizzati circa 12 chilometri.

Occorre ancora eseguire la variante di Montegiordano che comporta un impegno di spesa di 262 miliardi e il cui progetto è completo e corredato da tutti i pareri e la variante di Roseto-Capo Spulico, che costituisce l'ultimo tratto di saldatura con il tratto Amendolara-Sibari già ammodernato con piattaforma a due corsie. Il progetto, che peraltro presenta serie difficoltà di inserimento ambientale, dovrebbe comportare una spesa di circa 250 miliardi.

Per la strada statale n. 18 «Tirreno inferiore» vi son oltre diverse questioni già accennate. Per Scalea è stato redatto il progetto, peraltro previsto nel piano triennale 1991-1993 e relativo alla variante sulla statale n. 18 esterna all'abitato di Scalea per un importo complessivo presunto di lire 280 miliardi. Per tale progetto son ostati richiesti i pareri di rito non ancora forniti. In relazione a Paola, per l'innesto della trasversale Cosenza-Paola sulla litoranea statale n. 18 è allo studio la trasformazione dello svincolo a raso in uno svincolo a sedi sfalsate. Riguardo Amantea, il progetto per la variante in località Corica è già stato redatto e son ostati richiesti i pareri di competenza degli enti interessati; il progetto comporta un impegno di spesa di lire 40 miliardi. Per quanto riguarda la bretella di Castrovillari è allo studio una soluzione, nuova rispetto al progetto precedente, che consentirà una

notevole riduzione di tempi esecutivi e della spesa prevista che in via di massima si può quantificare per un importo di lire 10 miliardi.

Circa la strada statale n. 283 «delle terme», i progetti inerenti il terzo, il quarto e quinto tronco (da San Marco Argentano all'innesto con la strada statale n. 534) sono stati completati e attualmente sono in fase di aggiornamento e verifica; l'importo complessivo ammonta a lire 121 miliardi, di cui solo 19 finanziati in base alla legge n. 119 del 1981. È stato altresì redatto un progetto per l'esecuzione dei lavori di adeguamento della strada statale V della Cassa del Mezzogiorno con gli allacciamenti con la «Ionica», con la strada statale n. 534 e con il relativo raccordo al nuovo museo di Sibari. Il progetto, dell'importo di lire 100 miliardi, ha ottenuto i pareri favorevoli di tutti gli enti interessati, eccetto il nulla osta della regione Calabria.

Per la strada statale n. 280 «dei due mari» tra Lametia Terme e Catanzaro Lido, i lavori sui 40 chilometri della strada sono in corso mentre rimangono ancora da completare circa 13 chilometri ed il nuovo ponte sul fiume Amato; il fabbisogno finanziario totale per il completamento dell'importante trasversale è di lire 230 miliardi.

In relazione alla strada statale n. 182 «trasversale delle serre», i progetti relativi ai tre lotti in cui si articolano i lavori del quinto tronco erano già stati approvati ma, successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge n. 333 del 1992, convertito in legge l'8 agosto 1992, n. 359, che ha soppresso l'istituto della revisione prezzi, i progetti sono in sede di adeguamento dei computi e delle clausole relative del capitolato speciale d'appalto nonchè per l'acquisizione dei pareri mancanti.

Per quanto riguarda la statale n. 184 «Gallico-Gambarie», il progetto è completo e sono stati acquisiti i pareri degli enti interessati; l'importo complessivo è di circa 67 miliardi.

Per la trasversale Cosenza-Amantea, allo stato sussiste solo uno studio di larga massima fatto da liberi professionisti per un importo di lire 100 miliardi. In via di ampia approssimazione la situazione dei luoghi fa ritenere che la spesa occorrente dovrebbe essere circa di importo doppio.

Signor senatori, queste sono le opere e i relativi stadi di avanzamento progettuale. Quanto all'impegno politico circa la loro realizzazione, devo far presente che al momento la copertura finanziaria dei vari progetti è del tutto parziale, come del resto non ho mancato di far presente in più di una occasione.

Ulteriori disponibilità sono contenute nel disegno di legge finanziaria che, come è noto, prevede una somma di 2.000 miliardi, sotto forma di mutui per l'anno 1995.

Ma a fronte di questo aumento, va ricordato che è anche previsto lo slittamento di 300 miliardi su stanziamenti relativi a leggi speciali e che, per di più, riguarda i capitoli finalizzati al Sud per 150 miliardi. Ulteriori slittamenti interessano un contributo ordinario sempre per 300 miliardi.

Il quadro finanziario, pertanto, è tutt'altro che soddisfacente e rende estremamente difficile soddisfare le esigenze prospettate da più parti, in specie di questa sede. Nè dobbiamo nasconderci che questi finanziamenti, se già di per sè inadeguati, rischiano di subire ulteriori defalcazioni nell'iter parlamentare.

Ricorderete certamente che, nel 1993, all'ANAS sono stati tagliati ben 1.500 miliardi. Se si dovesse ripetere una tale vicenda, è ovvio che non mancherebbero di farsi sentire riflessi negativi sui programmi già ridotti che ho avuto modo di descrivervi.

Mi auguro che, grazie all'impegno comune, sarà possibile, per l'anno a venire, garantire almeno quanto è stato previsto nelle proposte governative, proposte che sono frutto di notevoli sforzi compiuti nell'ambito del Consiglio dei ministri.

Fin qui ho letto la relazione che il Ministero avrebbe rassegnato alla Commissione questa mattina se non fosse stato in una condizione di impossibilità fisica ad intervenire a seguito di una leggera influenza.

A questo punto vorrei farvi un quadro riassuntivo della possibile calendarizzazione, in relazione ai finanziamenti, sulla base dello stato di avanzamento dei progetti per un impegno totale di spesa di 4.327 miliardi da dividere in tre fasi.

nella prima fase, da concludersi presumibilmente entro il 1994, è prevista una spesa di 2.600 miliardi per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; 10 miliardi per la statale n. 18 a Castrovillari; 76 miliardi per la statale n. 283 «delle terme» e 60 miliardi per il primo lotto della statale n. 184. Complessivamente in questa prima fase l'impegno di spesa previsto è di 2.746 miliardi di cui attualmente abbiamo una disponibilità di 2.000 miliardi, più la possibilità di accendere mutui per altri 600 miliardi; quindi allo stato attuale, se non interverranno problemi legati alla nuova finanziaria, ci sarebbero i fondi per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Nella seconda fase, entro il 1995, sono previsti: 262 miliardi per la statale n. 106 a Montegiordano; 40 miliardi per la statale n. 18, località Corica; 100 miliardi per la statale n. 283; 119 miliardi per la statale n. 182 «delle serre». L'importo complessivo previsto è di 521 miliardi.

Nella terza fase, entro il 1996, sono previsti: 250 miliardi per la statale n. 106 Roseto-Capo Spulico; 280 miliardi per la statale n. 18 a Scalea; 100 miliardi sempre per la statale n. 18 per lo svincolo di Paola; 230 miliardi per l'ammodernamento della statale n. 280; 200 miliardi per il secondo lotto della statale n. 184.

L'impegno complessivo di spesa previsto è di 1.060 miliardi, ma - torno a ripetere ai colleghi senatori, che hanno avuto la bontà di ascoltarmi benchè non fossi il Ministro dei lavori pubblici - la possibile calendarizzazione, in relazione ai finanziamenti e allo stato di avanzamento dei progetti, è quella che ho testè enunciato. Ripeto, allo stato dei fatti, l'unico intervento certo è il completamento di quanto previsto per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

COVELLO. Vorrei innanzi tutto fare una precisazione. Onorevole Pisicchio, non era che noi non volessimo la presenza di un Sottosegretario, peraltro giovane; si trattava semplicemente di un problema di continuità perchè conoscevamo già le indicazioni che lei ci ha fornito in quanto mesi fa abbiamo ricevuto un appunto del Ministro, in cui venivano evidenziate tutte le opere di cui lei oggi ha parlato.

E vengo ora ad alcune brevissime richieste. Se ho ben capito, c'è un triennio davanti a noi per il completamento della copertura finanziaria

di queste opere perchè, nel corso del 1996, noi dovremmo veder finanziati tutti lavori di cui lei ha parlato nella sua esposizione, secondo uno scadenziario ben preciso. Vi sono però alcune inesattezze; non vorrei entrare nei particolari, tuttavia credo che alcune puntualizzazioni da parte mia siano doverose proprio perchè lei ha parlato di una zona precisa della Calabria che conosco molto bene. Proprio pochi giorni fa si è tenuta una Conferenza di servizi in riferimento ai problemi della viabilità e alcuni dirigenti dell'ANAS mi hanno invitato a sollecitare il Governo affinché venga dato inizio ai lavori perchè, ad esempio, per quanto riguarda la variante di Scalea, non è vero che manchino ulteriori nulla osta; ad avviso dei tecnici, infatti, tutto risulterebbe in regola e sarebbe già definito. Quindi, vorrei che lei potesse approfondire la problematica di Scalea con dirigenti dell'ANAS, come pure quelle di Paola e di Amantea poichè, anche in questi casi, vi sono progetti esecutivi che potevano già essere cantierati: il problema è finanziario.

Ebbene, nell'ambito dei documenti di bilancio, quali sono le proposte avanzate dal Ministero dei lavori pubblici? C'è la necessaria copertura per l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, che è il problema che più da vicino ci riguarda al fine di evitare la marginalizzazione della nostra regione e di tutto il Mezzogiorno? Se nel disegno di legge finanziaria che stiamo discutendo, manca questa copertura, allora queste problematiche diventano solo memorie storiche, di cui già tanti esempi abbiamo collezionato in tutto il Mezzogiorno ed in Calabria in particolare.

Vi è poi il problema del finanziamento delle altre opere di cui lei ha parlato - della statale «Ionica», di quella «delle serre», di Gallico, e così via - che sono fondamentali per evitare l'emarginazione di intere zone situate all'interno della Calabria. Ebbene, quanto agli interventi che il Ministero ha inserito nelle previsioni di spesa per il 1995-1996, quali garanzie ci sono perchè questi finanziamenti abbiano effettivamente capitoli di spesa inseriti nella proposta del Ministero dei lavori pubblici relativa alla legge finanziaria che stiamo discutendo? A questo proposito, vorrei avere delle garanzie precise in riferimento ai lavori di cui lei ha parlato nella relazione e vorrei che potesse dirci, con una certa sicurezza, che essi non sono soltanto intenti politici, ma che nei loro confronti vi è anche una disponibilità degli uffici finanziari per assicurare la necessaria copertura.

FRASCA. Signor Presidente, anche per essere coerente con quanto affermato all'inizio di questa seduta, ribadisco che non si tratta di un problema di disistima nei confronti del Sottosegretario, anzi, dopo averlo ascoltato, posso dire che crescono la mia stima e la mia comprensione nei suoi confronti. Debbo però aggiungere, signor Presidente, che se un ruolo ingrato questa mattina l'onorevole Pisicchio ha dovuto svolgere, ciò è dipeso dal fatto che tale ruolo gli ha assegnato il suo Ministro. La mortificazione gliela ha imposta il Ministro allorchè lo ha mandato in questa Commissione a ripetere, *sic et simpliciter*, cose che ci erano state dette in tante altre circostanze; Mao direbbe: «Niente di nuovo questa mattina c'è sotto il cielo». L'unica novità, da qui a qualche tempo, potrebbero essere i cannoni puntati contro questo

Parlamento, dal momento che stiamo assistendo alla balcanizzazione del nostro Stato.

GIUNTA. Ma qualcuno sta fomentando questi fenomeni; lei certe affermazioni le ha già fatte in precedenti occasioni, non può ripeterle per l'ennesima volta. Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità; la scorsa volta, lei ha affermato, insieme ad un altro collega, di aver partecipato addirittura ai blocchi stradali.

MEDURI. Questo l'ho detto io.

FRASCA. Ognuno si assume le proprie responsabilità, non permetto che mi si attribuiscono affermazioni che non ho fatto, nè tanto meno che si faccia un processo alle intenzioni.

GIUNTA. Ma è stato lei, senatore Frasca, a parlare di balcanizzazione.

FRASCA. Molto probabilmente, caro collega, se lei fosse stato attento, avrebbe capito che mi riferivo a tutt'altre situazioni e a tutt'altri soggetti, estranei a questa Commissione.

Signor Presidente, voglio citare un caso specifico. Nel dicembre 1990, si verificò, in quel di Cerchiara di Calabria, una frana che isolò completamente due comuni. Tra questi, uno era il comune di San Lorenzo Bellizzi, la cui unica strada d'accesso era stata realizzata appena 75 anni dopo l'unità d'Italia; prima, infatti, l'unico mezzo con cui vi si poteva accedere era il mulo. Come stavo dicendo, dunque, questo comune, insieme a quello di Cerchiara, restò isolato a seguito della frana; vi fu un allarme generale da parte della popolazione, cui fecero seguito un incontro con il Ministro, dibattiti nelle sedi parlamentari, interrogazioni, interpellanze, risposte. Si decise di ripristinare il traffico, rimuovendo la frana e dando una diversa sistemazione alla strada; la spesa preventivata fu di 14 miliardi di lire. Ebbene, sono passati 3 anni e ancora non si riesce ad appaltare i lavori.

Credo che maggiore incomprensione di questa nei confronti della Calabria, nel corso di un secolo, altro Ministro dei lavori pubblici non abbia potuto dimostrare, a meno che il ministro Merloni non venga qui a dirci di aver sospeso i dirigenti dell'ANAS deputati a portare avanti l'appalto di quei lavori.

Il sottosegretario Pisicchio ha parlato delle quattro corsie della superstrada «Ionica», che da Taranto raggiunge Nova Siri. Ebbene, per i colleghi che non conoscono la geografia del Mezzogiorno, debbo dire che, una volta giunti a Nova Siri (che è il comune che separa la Basilicata dalla Calabria) la superstrada ha una sola corsia, quasi a dire: «Qui si entra in un territorio in cui gli esseri umani che lo abitano sono» - come sostiene il professor Miglio - «biologicamente inferiori».

Peraltro, perchè funzioni l'unica corsia esistente bisogna intervenire sulle strozzature di Roseto-Capo Spulico e di Montegiordano e appendiamo che quest'ultima variante potrebbe essere realizzata entro il 1995, mentre per quella di Roseto dovremo aspettare almeno il 1996.

Voglio chiedere a lei, signor Sottosegretario, che è della Democrazia cristiana e probabilmente cattolico, sulla coscienza di chi peseranno i morti causati dagli incidenti che si sono verificati e si verificheranno nel frattempo su questa strada? Sono interrogativi ai quali dovete dare una risposta. È possibile che non si riescano a trovare i miliardi necessari per portare a compimento l'opera? O almeno per consentire l'effettivo funzionamento di una sola corsia, (anche se, come ci è stato detto, ne sono previste quattro)?

È necessaria una risposta precisa, dunque, in ordine all'ammodernamento sulla superstrada ionica e agli altri lavori dei quali stamattina abbiamo ascoltato l'ennesima elencazione. Il Ministro deve riferire gli impegni che intende assumere, insieme ai criteri di definizione delle priorità; non può venirci a dire, come è successo in occasione della discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, che il problema dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stato risolto. A tale proposito vorrei sottolineare che l'autostrada avrà quattro corsie fino a Battipaglia, poi Cristo si fermerà a Battipaglia: il Cristo di Levi si era fermato ad Eboli, quello del ministro Merloni si fermerà a Battipaglia. Infatti gli interventi sono limitati alla modifica delle strutture e alla rimozione degli inconvenienti nel tratto Salerno-Battipaglia, in cui pure si sono registrati decine di morti.

Prendo atto che l'iniziale finanziamento di 500 miliardi previsto dal Ministro qualche mese fa per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stato portato a 2.600 miliardi, mentre inizialmente si era affermato che si sarebbero potuti aggiungere soltanto 50 o 60 miliardi perchè oltre non era possibile; prendo atto inoltre che 1.300 miliardi graveranno sul bilancio dello Stato, altrettanti sul bilancio CEE. Ma voglio sapere quali interventi si prevedono per il tratto calabrese della Salerno-Reggio Calabria perchè non ritengo giusto che il progetto delle quattro corsie termini a Battipaglia. Se l'alta velocità si arresta a Battipaglia, se il ponte sullo Stretto non si costruisce, se si continua ad agire così, evidentemente si pensa che al Sud gli esseri siano biologicamente inferiori: ci dovete dire se facciamo ancora parte dello Stato italiano o se apparteniamo a qualche repubblica sudamericana!

Vorrei inoltre sapere dal ministro Merloni chi ha deciso la cancellazione della costruzione dell'autostrada Sibari-Taranto. Organi della programmazione e il Parlamento hanno più volte deliberato, attraverso l'approvazione dei piani dell'ANAS, la realizzazione di questa autostrada. Adesso un Ministro della Repubblica italiana, richiamando regole, regolamenti e procedure non tollerabili in uno Stato di diritto, ci informa che l'autostrada Sibari-Taranto non si può più realizzare. Vi aspettate che ci dichiariamo d'accordo? È documentato che in Calabria, nel corso della gestione Prandini, non sono stati impegnati neanche i poveri fondi destinati alla regione, utilizzati invece per altre regioni del paese. Ci aspettavamo un impegno del Ministro che riparasse la precedente situazione e invece non c'è; ci auguriamo che ci vengano fornite precisazioni prima dell'esame dei documenti finanziari. La mia proposta è che la delegazione calabrese della Commissione predisponga un promemoria al fine di ottenere delle risposte definitive che potranno anche essere negative, ma che, se non altro, impediranno il ripetersi della liturgia di oggi.

DONATO. Signor Presidente, non mi sembra compresa nel quadro degli impegni esposti dal Sottosegretario l'opera relativa al quadrivio di Catanzaro Lido. L'importo sui lavori è di soli 8 miliardi, ma l'opera ha un grande valore perchè in quel centro abitato è difficile transitare a causa della notevole congestione del traffico.

Per quanto riguarda la strada statale n. 182 «Delle Serre», ritengo che il finanziamento, previsto per la seconda fase, dovrebbe essere anticipato alla prima. Il Compartimento ANAS di Catanzaro ha effettuato gli adeguamenti sul progetto sulla scorta della nuova legge già da diversi mesi, ma Roma non vuole riceverli.

Ritengo inoltre che le valutazioni contenute nella relazione sulla strada statale n. 106 siano di respiro molto corto, poichè non si tratta soltanto di ristrutturare alla meno peggio una qualsiasi strada. L'arteria, infatti, interessa tre regioni e si avvicina ad una quarta, la Sicilia, ma in realtà assume importanza per tutta l'Italia in quanto si ricollega al traffico della dorsale adriatica; l'opera quindi non ha soltanto respiro regionale ma nazionale, se non addirittura internazionale. Va considerato inoltre il traffico che c'è sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria il cui percorso, particolarmente tortuoso, non consente possibilità di miglioramento sotto l'aspetto dell'ampiezza. Pertanto, alla luce di questi motivi, il significato della strada statale «Jonica» va ben al di là dei 500 chilometri che attraversano Puglia, Lucania e Calabria.

Su tale problema il Governo deve riferire al Parlamento. La politica dell'Esecutivo deve essere di grande respiro nelle scelte fondamentali e deve tendere a soddisfare interessi generali, nazionali ed internazionali, e non gli egoismi locali.

Nella passata legislatura era stato presentato un apposito disegno di legge per la SS 106 che aveva avuto un avviso favorevole da parte del Ministro e del Presidente dell'8ª Commissione, nonchè un parere favorevole espresso all'unanimità da parte della Commissione bicamerale per le questioni regionali, ma poi c'è stato lo scioglimento anticipato delle Camere. Il disegno di legge per la ristrutturazione della strada statale n. 106, impostato in stretto rapporto con il Governo, aveva previsto l'ammodernamento sull'arteria stradale con quattro sezioni e modalità precise di finanziamento attraverso l'accensione di mutui da parte dell'ANAS con garanzia e con contribuzione in conto interessi da parte dello Stato.

Chiedo quindi che il Governo riconsideri il provvedimento sulla statale n. 106 sulla base di quella impostazione che non sarebbe affatto in contraddizione con altri progetti già previsti e che - non vorrei sorgessero equivoci in proposito - devono pure andare avanti.

CONDARCURI. Vorrei avanzare un rilievo che rappresenta la dimostrazione lampante di una tendenza che sta creando e creerà grossi problemi all'interno della regione Calabria. Si tratta della questione dei trasporti. La politica delle ferrovie va in una direzione che emargina la linea ionica escludendola da ogni prospettiva di sviluppo; per quanto riguarda di progetti previsti per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e tutte le strade statali la situazione è quella illustrata poco fa; per i porti e gli aeroporti vale analoga considerazione. La zona ionica è una parte

della Calabria che, stante le tendenze sul piano economico e su quello dello sviluppo, viene cancellata: resterà come entità geografica.

tutti i propositi del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità di una regione che ha bisogno di una rete razionale e funzionale ad uno sviluppo coordinato e omogeneo per tutta la regione non possono essere portati avanti in questa maniera.

La statale n. 106 non va oltre Sibari, NON sono previsti ulteriori interventi finanziari fino al 1996. Possiamo pure pensare allo sviluppo delle industrie e del turismo ma ciò non sarà possibile senza una adeguata rete viaria. Senatore Donato, la stessa trasversale dei due mari non avrà ragione di essere se non sarà alimentato il traffico ferroviario e data efficienza alle linee delle Ferrovie dello Stato convergenti su Catanzaro Lido da e verso Crotona, Soverato, Roccella Ionica. Il flusso turistico è carente perchè non mettiamo la gente in condizione di poter arrivare in queste zone. In termini immediati occorre quindi un progetto che permetta a chi parte da Bari o da Taranto di andare in Sicilia senza essere obbligati ad arrivare al Tirreno, percorrendo una strada a scorrimento veloce che eviti i centri abitati.

In provincia di Reggio Calabria non si parla più di viabilità. La stessa trasversale tra Gioiosa Marina e Rosarno, costruita recentemente, è incompleta, priva di segnaletica e insicura in alcuni tratti, la gente vi muore ogni giorno.

Il senatore Frasca affermava giustamente che l'autostrada non può finire, in pratica, a Battipaglia. L'intervento sulla Salerno-Reggio Calabria deve riguardare in modo particolare parte del Cosentino, del Lametino, Rosarno e Gioia Tauro.

In conclusione va modificato perchè non può risolvere i problemi della regione.

MEDURI. Condivido pienamente le affermazioni dei senatori Frasca, Donato e Condarcu. Anch'io sono molto preoccupato che non sia previsto alcun intervento per la statale n. 106 nella provincia di Reggio Calabria, dove ci sono opere iniziate e non utilizzate come la variante di Vova Marina.

Anch'io sottolineo di non parlare di problemi che rientrano nel mio «orticello elettorale» ma di problemi visti in un'ottica generale.

Vorrei formulare una domanda specifica per avere una risposta precisa. La tabella illustrata dal Sottosegretario contiene previsioni - che come ha detto il senatore Donato - accettiamo; non intendiamo dire che occorre sospendere questi interventi nel quadro di un'ottica generale. Tuttavia si tratta di un punto scritto a mano: vorremmo sapere se si può considerare un documento ufficiale. Altrimenti, magari tra un anno, di troveremo a recriminare su affermazioni che non rispondevano a previsioni ufficiali.

PISICCHIO, sottosegretario di Stato per i lavoratori pubblici. Senatore Meduri, non si tratta di un documento ufficiale scorporato dalla relazione o dalle comunicazioni che ho reso prima. Si tratta di un quadro riassuntivo degli elementi contenuti nella relazione stessa.

Ho distribuito questo appunto per una facilità di lettura.

CONDARCURI. Chiedo di conoscere il piano dettagliato dei lavori sulla Salerno-Reggio Calabria a sud di Battipaglia.

PRESIDENTE. Ringrazio il Sottosegretario. Ricordo che è stata espressa l'esigenza di predisporre un documento da sottoporre al ministro Costa. Un analogo promemoria potrebbe essere formulato per il ministro Merloni in vista della successiva stesura del documento conclusivo dell'indagine.

Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva.

I lavori terminano alle ore 11,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA

