

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

GIUNTE E COMMISSIONI

parlamentari

459° RESOCONTO

SEDUTE DI GIOVEDÌ 9 GENNAIO 1986

INDICE

Commissioni permanenti

8ª - Lavori pubblici, comunicazioni *Pag.* **3**

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)

GIOVEDÌ 9 GENNAIO 1986

135^a Seduta

Presidenza del Presidente
SPANO Roberto

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Gorgoni e Tassone.

La seduta inizia alle ore 10.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO**Programma triennale di interventi dell'ANAS**

(Parere al Ministro dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 6 della legge 3 ottobre 1985, n. 526)
(Esame)

Riferisce alla Commissione il senatore Gusso il quale, dopo aver ricordato che la legge n. 531 del 1982 ha previsto la predisposizione di un piano decennale per la grande viabilità, che è stato già elaborato dal Governo e che recentemente è stato integrato con gli interventi riguardanti il settore autostradale, la premessa che la legge n. 526 di quest'anno ha previsto una anticipazione del piano decennale attraverso un programma triennale di interventi, sul quale la Commissione è chiamata ora ad esprimere il suo parere.

Soffermendosi quindi sugli aspetti finanziari del piano triennale, fa presente che esso è finanziato per circa 5.000 miliardi dalla legge n. 526 e per 2.200 miliardi attraverso gli accantonamenti sulla tabella C della « finanziaria » per il 1986, che però non è ancora legge. In proposito il relatore prospetta l'opportunità di articolare il parere da esprimere in modo da prevedere una prima fase di interventi, già formalmente finanziati per un importo complessivo di 2.068 miliardi, comprendenti specificamente 900 miliardi cosiddetti « fuori quota » rispetto alla ripartizione per re-

gioni, 1.000 miliardi riguardanti le priorità autostradali e 168 miliardi concernenti completamenti del piano triennale 1979-1981 e del piano-stralcio 1982-1987; nella seconda fase dovrebbero invece essere ricompresi gli interventi che potranno ricevere formale copertura dopo l'approvazione della « finanziaria ».

Sottolineata poi l'opportunità di richiamare nel parere l'esigenza di una flessibilità operativa dei programmi nonché di invitare l'ANAS a procedere rapidamente alla progettazione in modo da superare le eventuali difficoltà e consentire che alcuni interventi possano passare dall'area cosiddetta di inseribilità a quella delle priorità, il relatore si sofferma sul settore autostradale mettendo l'accento sulla esigenza di valorizzare maggiormente i meccanismi dell'auto-finanziamento in modo da contenere l'onere a carico dello Stato; in merito alle direttrici autostradali Taranto-Sibari, Taranto-Brindisi e della Valdastico, pur sottolineandone la rilevanza, esprime l'avviso che la sede propria per il loro esame sia quella del parere sul piano decennale.

Il relatore Gusso si riserva infine di sottoporre alla Commissione il testo del parere che comunque, a suo giudizio, dovrebbe essere complessivamente positivo.

Segue un intervento procedurale.

Il senatore Frasca, in via pregiudiziale, prospetta al Presidente l'opportunità che la Commissione bicamerale per il Mezzogiorno esprima il suo parere sul piano in esame per verificare se, è stato rispettato il vincolo di destinazione del 40 per cento degli stanziamenti alle regioni meridionali.

Il presidente Spano fa rilevare al senatore Frasca che la legge n. 526 non prevede una pronuncia della Commissione bicamerale per il Mezzogiorno e che, comunque, un parere di detta Commissione dovrebbe avere come destinatario non la Commissione lavori pubblici, ma, se mai, direttamente lo stesso Governo; ne arguisce pertanto la non proponibilità, in questa sede, della questione preliminare da lui sollevata.

Si apre quindi il dibattito di merito.

Il senatore Padula osserva che il piano triennale in esame è un caso emblematico di programmazione non corretta giacchè, ad esempio, gli interventi definiti dal relatore « fuori quota », che si tende addirittura a qualificare come scelte di preminente interesse nazionale, rispecchiano in realtà soluzioni che furono concordate tra i Gruppi per facilitare a suo tempo l'approvazione della legge n. 531. Ben altri avrebbero dovuto invece essere i criteri di programmazione, tenendo conto dell'analisi dei dati di traffico e del costo-beneficio dei singoli interventi nonchè della effettiva fattibilità delle opere.

Quanto poi al vincolo di destinazione per il Mezzogiorno, il senatore Padula osserva che esso era previsto dalla legge n. 531 e non dalla legge n. 526; in ogni caso il piano in esame garantisce comunque il 40 per cento degli stanziamenti al Mezzogiorno e questo, a suo giudizio, è un errore politico e tecnico giacchè implica una antieconomica allocazione delle risorse che invece avrebbero dovuto essere concentrate nelle zone del paese in cui la rete stradale è particolarmente congestionata. Una ulteriore dimostrazione della carenza di programmazione sta poi nella previsione della realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, opera alla quale si dichiara favorevole, contemporaneamente però al raddoppio della statale Aurelia che scorre parallela ed a poca distanza sullo stesso itinerario.

Dopo aver manifestato perplessità circa la proposta del relatore di prevedere una articolazione degli interventi del piano triennale in due fasi, il senatore Padula esprime il suo dissenso per il fatto che quasi la metà degli stanziamenti previsti per la manutenzione vengano destinati alla costruzione di nuovi centri dell'ANAS invece di essere utilizzati per effettivi interventi manutentori.

Quindi il senatore Padula osserva che occorrerebbe prevedere la proroga delle concessioni autostradali per consentire la programmazione degli interventi e lamenta infine che sono di difficile comprensione i criteri che hanno portato alla classificazio-

ne della grande viabilità, giacchè, ad esempio, vi è l'assurdo che la statale Milano-Venezia non è stata inclusa nella rete della grande viabilità.

Il presidente Spano, a nome dell'intera Commissione, rivolge al senatore Padula, che si appresta a dimettersi dal Senato per assumere un importante incarico elettivo nella sua città, espressioni di affettuoso saluto e di ringraziamento per il contributo da lui portato ai lavori della Commissione della quale è stato finora Vice Presidente.

Il senatore Segreto, nel sottolineare l'esigenza di valutare il piano triennale all'esame secondo un'ottica non localistica, prospetta l'opportunità di una sospensione della seduta per consentire ai Gruppi di riunirsi e di approfondire l'esame del documento. Lamenta inoltre l'assenza del Ministro e fa presente che non ritiene di dover accettare l'impostazione del relatore, acriticamente favorevole al piano triennale, avvertendo che, in mancanza di un adeguato approfondimento, non parteciperà alla votazione.

Il presidente Spano fa rilevare che le scadenze temporali riguardanti l'espressione del parere, il cui termine scade il 12 gennaio, sono state fissate da una legge approvata dalla stessa Commissione e ricorda inoltre che l'odierna seduta è stata tempestivamente programmata, all'atto della assegnazione del piano triennale, il 17 dicembre scorso. Fa quindi presente che si rimette alle valutazioni della Commissione circa l'opportunità di una sospensione immediata ovvero dopo ulteriori interventi, ferma rimanendo l'esigenza di esprimere il parere nel termine predetto.

Il senatore Scardaccione chiede la sospensione della seduta in modo da consentire un approfondimento da parte dei Gruppi e condivide la richiesta del senatore Frasca circa il parere della Commissione bicamerale per il Mezzogiorno.

Il senatore Degola afferma che non può nascondere il proprio scontento nei confronti del Governo giacchè la data di presentazione del piano, a pochi giorni dalla sospensione per le festività di fine anno, è stata infelice e costringe la Commissione

a pronunciarsi in termini particolarmente ristretti.

Il senatore Libertini fa presente che il Gruppo comunista già aveva posto la questione dei tempi ristretti per l'esame del piano triennale del quale tra l'altro non tutti i senatori hanno potuto prendere visione a causa della esiguità delle copie trasmesse dall'ANAS. Osserva altresì che il rispetto del termine di legge da parte del Ministero dei lavori pubblici è stato ispirato dall'esigenza di anticipare l'espressione del parere rispetto a quello riguardante il piano generale dei trasporti.

Nel lamentare a sua volta l'assenza del ministro Nicolazzi, osserva infine che, se ci fosse volontà politica, si potrebbe trovare un espediente procedurale per rinviare di qualche giorno l'espressione del parere.

Il senatore Pagani Maurizio, dopo aver fatto presente che il ministro Nicolazzi è impedito a partecipare ai lavori a causa di una indisposizione, rileva che non si può criticare il Governo per il fatto di aver rispettato correttamente i termini di presentazione del piano fissati dalla legge n. 526 votata dalla stessa Commissione.

Il senatore Ruffino, dopo aver dato atto che il Governo ha rispettato i termini fissati dalla legge, prospetta l'opportunità di approfondire l'ipotesi di un aggiornamento dei lavori alla prossima settimana.

Il senatore Frasca, nel lamentare a sua volta la mancanza di una tempestiva documentazione, si dichiara favorevole ad un breve rinvio, ed insiste sulla opportunità di acquisire il parere della Commissione bicamerale per il Mezzogiorno.

Il senatore Lotti afferma a sua volta che il termine previsto dalla legge n. 526 non è, a suo giudizio, perentorio e consente quindi una dilazione di pochi giorni nella espressione del parere.

Il presidente Spano, dopo aver ribadito che è sua opinione che il termine in questione, in quanto fissato dalla legge, non non può essere oggetto di nessuna deroga, dichiara che ritiene a questo punto opportuno consultare sulla questione il Presidente del Senato.

Dopo ulteriori interventi della senatrice Marinucci Mariani, del senatore Ruffino e del sottosegretario Tassone, il quale conferma che l'assenza del Ministro è dovuta ad una indisposizione e sottolinea inoltre che il Governo ha rispettato i termini di legge senza riserve mentali ed è inoltre disponibile a soluzioni procedurali che consentano comunque alla Commissione di esprimere il suo parere, il presidente Spano sospende la seduta.

La seduta viene sospesa alle ore 12,30 ed è ripresa alle ore 13,30.

Il presidente Spano comunica che il Presidente del Senato Fanfani, investito delle questioni emerse nel corso della seduta, ha anzitutto ritenuto improrogabile il termine per l'espressione del parere, in quanto stabilito dalla legge, e ha perciò invitato la Commissione a procedere nei suoi lavori utilizzando i tempi ancora disponibili prima del decorso del predetto termine. Quanto poi alla richiesta di un parere della Commissione bicamerale per il Mezzogiorno il Presidente Fanfani ha confermato che, in mancanza di una esplicita previsione legislativa, non trova fondamento una competenza consultiva della predetta Commissione sul piano in oggetto.

Il presidente Spano rileva quindi che l'unica possibile soluzione è quella di invitare il Governo a ritirare formalmente il piano triennale e quindi a ripresentarlo in modo da far decorrere nuovamente i termini per la espressione del parere.

Poichè tuttavia un invito in tal senso al Governo impegnerebbe anche l'altro ramo del Parlamento che, a quanto risulta da contatti finora intercorsi, sarebbe invece propenso ad esprimere il parere nei termini, ritiene opportuno non pregiudicare la questione; sospende quindi nuovamente la seduta per consentire ulteriori contatti informali con la Commissione lavori pubblici della Camera in modo da pervenire a soluzioni concordate.

La seduta viene sospesa alle ore 13,50 ed è ripresa alle ore 16,30.

Il presidente Spano comunica che è pervenuta una richiesta di audizione in merito al piano triennale da parte dell'ente Ferrovie dello Stato; in considerazione della particolare ristrettezza dei tempi a disposizione, il Presidente ritiene che la richiesta non possa essere accolta. Fa quindi presente che, anche a seguito di consultazioni informali con la Commissione lavori pubblici della Camera, si è concordato di continuare nell'esame del parere fino alla sua votazione. Avverte infine che sono state presentate due bozze di parere da parte del relatore Gusso e dei senatori del Gruppo comunista.

Si prosegue quindi nella discussione.

Il senatore Accili, dopo aver ricordato le priorità previste dall'articolo 6 della legge n. 526, fa presente che nella redazione del piano triennale non si è tenuto conto delle indicazioni regionali e che, ad esempio per quanto riguarda la regione Abruzzo — che si era pronunciata all'unanimità per determinate scelte, soprattutto lungo itinerari longitudinali e trasversali — tali scelte sono state sostanzialmente disattese e vi è stata anche una contrazione degli investimenti inizialmente previsti. In particolare il senatore Accili sottolinea l'esigenza di interventi per le strade statali nn. 16 e 17, facendo presente che manca una adeguata congiungente tra l'Aquila e Sulmona e sottolinea altresì la necessità della variante sud della città dell'Aquila e di interventi sulla statale Subequana e sulla statale n. 260, auspicando che queste esigenze possano essere recuperate nell'ambito del piano, in relazione al quale preannuncia il suo voto favorevole.

Il senatore Ruffino, espresso anzitutto il suo apprezzamento per il pregevole lavoro svolto dall'ANAS predisponendo in tempi limitati il piano triennale, poi puntualmente presentato secondo le previsioni di legge, rileva che tra i criteri prioritari fissati dalla legge n. 526 vi è anche quello della realizzazione di interventi al servizio delle infrastrutture portuali nonché il criterio di garantire condizioni di sicurezza di alcune tratte autostradali, come ad esempio l'autostrada Torino-Savona, sulla quale persistono situazioni di grave pericolosità nella circolazione.

Il senatore Ruffino osserva inoltre che il raccordo Voltri-Rivarolo, che prevede una spesa di 12 miliardi, dovrebbe avere carattere di priorità, come pure l'asse attrezzato di Genova e di Vado.

Il senatore Fontanari, premesso che il programma triennale avrebbe dovuto essere più aderente alle esigenze prioritarie del sistema viario e che, comunque, è accettabile l'equilibrio complessivo delle scelte compiute, concorda con la esigenza posta dal relatore di una osmosi tra gli interventi compresi nell'area di priorità e quelli dell'area di inseribilità, rilevando inoltre che le risorse previste devono essere destinate alla manutenzione effettiva e non ad installazioni dell'ANAS. Per quanto riguarda la provincia autonoma di Trento, condivise le scelte riguardanti le aree di priorità, fa presente, circa le aree di inseribilità, che si auspica l'introduzione, previo conforme parere della stessa provincia, del completamento della circonvallazione nord della città di Trento sulla strada statale n. 12 anche eventualmente in sostituzione della prevista variante di Madonna di Campiglio.

Il senatore De Cinque, dopo essersi associato alle considerazioni del relatore circa l'impostazione del piano, che ha dovuto contemperare molteplici esigenze con una non ampia disponibilità di risorse, ritiene particolarmente apprezzabile la finalizzazione degli interventi in funzione di un ruolo propulsivo e promozionale delle attività economiche; questa scelta è particolarmente importante soprattutto in zone orograficamente accidentate come l'Abruzzo; in proposito il senatore De Cinque esprime il suo consenso per gli interventi previsti in tale regione, anche se rimangono insoddisfatte ulteriori esigenze in particolare per quanto riguarda la statale n. 16, che attraversa varie regioni e costituisce una fondamentale arteria di traffico. Osserva altresì che il soddisfacimento di queste esigenze non deve andare a discapito di quanto già previsto nelle aree di priorità e di inseribilità nonché rispetto agli interventi ordinari. A suo giudizio occorrerebbe precisare meglio nel parere la graduazione delle priorità delle singole aree e sollecitare inoltre interventi non soltanto lungo

gli assi portanti della viabilità ma anche per una loro ramificazione a rete, in modo da rendere maggiormente fruibili le infrastrutture viarie.

Il senatore Frasca si sofferma in particolare sulla situazione della viabilità nelle regioni Puglie, Basilicata e Calabria rilevando anzitutto che queste terre ed in particolare la Calabria sono state fortemente penalizzate sino ad ora a causa di promesse fatte e non mantenute, di speranze accese e poi andate deluse, secondo una situazione che comprende, del resto, tutto il Mezzogiorno. Rivendica perciò ai parlamentari meridionali il diritto di rappresentare con forza e senza complessi municipalistici le esigenze di quelle zone che, per quanto riguarda il sistema viario, sono state largamente insoddisfatte a causa della completa assenza di interventi dell'ANAS — la quale, ad esempio, ha mostrato una assoluta incuria per quanto riguarda la manutenzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria — nonchè per la situazione delle strade statali tirrenica e ionica, per le quali si registrano gravissimi ritardi nell'ammodernamento con negative conseguenze sotto il profilo della pericolosità, come dimostrano i numerosi incidenti stradali mortali verificatisi, anche ultimamente, nelle vacanze di fine anno.

Quanto poi all'autostrada Taranto-Massafra-Castellaneta-Sibari, il senatore Frasca fa presente che la sua realizzazione completerebbe il sistema autostradale e risponderebbe non soltanto alle esigenze delle tre menzionate regioni ma anche a finalità nazionali. Dopo aver ricordato che negli anni scorsi tale infrastruttura stava per essere appaltata e che poi la questione non ha avuto seguito, fa rilevare che il ministro Nicolazzi, nel contesto della legge speciale della Calabria, si era impegnato alla realizzazione dell'opera, che poi, contraddittoriamente, ha dimenticato di inserire nel piano triennale.

Nell'esprimere infine il suo compiacimento per il fatto che nel parere predisposto dal relatore si fa riferimento alla realizzazione della detta autostrada, il senatore Frasca propone infine una integrazione del predetto parere nel senso che si facciano salvi gli stanziamenti previsti per l'ammodernamento

della strada statale n. 106, nonchè per il miglioramento della viabilità esistente nell'ambito delle regioni maggiormente interessate alla realizzazione della predetta autostrada.

Il senatore Maurizio Pagani afferma che occorrerebbe esaminare il piano triennale secondo un'ottica nazionale e non localistica, dando atto all'ANAS dell'apprezzabile sforzo compiuto nella programmazione degli interventi, in coerenza con le previsioni del piano generale dei trasporti; peraltro l'ANAS va messa in condizioni di operare con efficienza, e a tal fine è indispensabile sbloccare l'iter del disegno di legge di « miniristrutturazione » dell'Azienda, che da tre anni si trascina in Parlamento.

Quanto poi al settore delle autostrade in concessione, il senatore Pagani ricorda che alla fine di quest'anno dovrebbero essere presentate le relazioni sulla situazione economica delle società, le quali peraltro non collaborano di certo nel fornire i dati dei loro bilanci; anche per la mancanza di tali elementi il programma autostradale previsto dal piano risulta abbastanza generico, a parte la necessità di un approfondimento per quanto concerne le quote di compartecipazione dello Stato e dei coefficienti di rivalutazione delle spese, che risultano superiori rispetto alle previsioni del Governo circa l'inflazione.

A conclusione del suo intervento il senatore Pagani preannuncia il suo voto favorevole sul parere predisposto dal relatore.

Il senatore Mascaro rileva che il piano in esame presenta, a suo giudizio, due difetti di fondo, giacchè attribuisce eccessiva importanza al criterio della redditività e della economicità (che, ad esempio nel Mezzogiorno, andrebbe temperato anche con altri criteri) ed inoltre prevede contributi anche per società autostradali, che presentano una gestione attiva, disconoscendo nel contempo le esigenze del Mezzogiorno, che vanno richiamate non per spirito campanilistico; in questo contesto si inserisce la questione dell'autostrada Taranto-Sibari la quale risponde a fondamentali esigenze nazionali in quanto serve più Regioni e può fortemente contribuire al loro rilancio eco-

nomico, sollevando così il Mezzogiorno dalle sue difficili condizioni, senza assistenzialismi e clientelismi.

Il senatore Mascaro auspica poi un più consistente impegno dell'ANAS nelle Regioni meridionali, lamentando l'assoluta mancanza di manutenzione, ad esempio, per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è carente anche in fatto di segnaletica.

Infine il senatore Mascaro dichiara di concordare con l'emendamento del senatore Frasca riguardante la statale n. 106, della quale ricorda la vitale importanza, facendo presente che essa risponde a una funzione diversa rispetto all'autostrada Taranto-Sibari.

Il senatore Lotti Maurizio fa presente anzitutto che la Commissione è chiamata a pronunciarsi su un piano triennale che, in realtà, si configura come il vero e proprio piano decennale e ciò prima di acquisire formalmente quest'ultimo piano e prima ancora dell'approvazione del piano decennale dei trasporti; in questo modo si sovvertono le regole di una corretta programmazione del sistema dei trasporti, che dovrebbe invece caratterizzarsi proprio per il raccordo tra i diversi interventi.

Il piano in esame, egli afferma poi, costituisce in sostanza soltanto un censimento del fabbisogno delle diverse regioni, ma non opera scelte selettive né programma adeguatamente interventi prioritari, per cui, accanto ad opere significative e necessarie — come ad esempio quelle relative al completamento dei precedenti piani — prevede altri interventi puramente dispersivi. Quanto poi al riparto delle risorse tra le diverse aree, il senatore Lotti osserva che, pur non essendo stato espressamente previsto dalla legge n. 526, il piano triennale assegna al Mezzogiorno il 40 per cento degli stanziamenti con scelte criticabili, dal momento che, ad esempio, si sarebbe potuto collocare gli interventi per la strada statale « Ionica » n. 106 tra quelli cosiddetti « fuori quota » in considerazione del suo interesse nazionale.

Riferendosi poi ai finanziamenti del piano, il senatore Lotti fa presente che vi sono

finanziamenti certi per 2.200 miliardi, mentre altri finanziamenti non sono ancora formalmente definiti (2.200 miliardi a carico della « finanziaria ») ed altri ancora assolutamente ipotetici; in questa situazione, per il Gruppo comunista è assolutamente inaccettabile che circa 1.000 miliardi del piano triennale vengano destinati al settore autostradale, invertendo tra l'altro una linea di condotta sinora seguita e secondo inoltre criteri assistenziali nei confronti di società autostradali, che vengono a usufruire di consistenti contributi pur continuando ad incamerare i pedaggi, mentre avrebbe dovuto essere nettamente preferita la viabilità ordinaria.

Il senatore Lotti lamenta quindi la mancata inclusione nel Piano del completamento dell'autostrada Messina-Palermo e l'inopinato inserimento del raccordo tra l'autostrada del Brennero e la camionale della Cisa, prevedendo per di più un allungamento del tragitto per l'allacciamento con l'autostrada « Serenissima » Brescia-Padova che implicherebbe costi particolarmente rilevanti per nuove opere di attraversamento del Po e del Mincio.

Dopo aver ricordato che il presidente della società « Autostradale » ha recentemente dichiarato che la realizzazione del nuovo attraversamento autostradale del tratto appenninico tosco-emiliano potrà essere realizzato a totale carico della predetta società, rilevando che bisogna prendere buona nota di questa dichiarazione, il senatore Lotti osserva poi che nel piano vengono proposte opere prive di progettazione, ignorando che la costruzione di infrastrutture stradali implica oggi una serie di problemi che riguardano la connessione con le diverse modalità di trasporto, la verifica della redditività e quella di impatto ambientale.

Il senatore Lotti, dopo aver quindi criticato il fatto che il piano non abbia tenuto conto degli orientamenti delle Regioni, sottolinea l'esigenza di una riforma dell'ANAS in senso manageriale per mettere l'azienda in condizione di far fronte ai suoi compiti, e pone altresì l'accento sulla esigenza di una semplificazione delle procedure, salvaguar-

dando peraltro il ruolo di verifica e di controllo della pubblica amministrazione.

Il senatore Urbani rileva che il piano triennale compie scelte contraddittorie rispetto alle esigenze poste dal progetto pilota dei porti liguri, giacchè prevede raccordi autostradali soltanto per due dei tre porti del sistema con carattere di priorità mentre avrebbero dovuto essere considerati prioritari tutti gli interventi per evitare di compromettere la programmazione complessiva.

Il senatore Urbani, rilevato poi che l'autostrada Savona-Torino non ha soltanto una valenza locale ma è una struttura indispensabile per garantire la concorrenzialità del sistema portuale ligure, che è il principale sistema italiano, anche rispetto al vicino porto di Marsiglia, chiede chiarimenti al Governo circa la prospettiva di un inserimento della stessa autostrada, che è ancora in concessione, nel sistema IRI, nonchè in merito alla finanziabilità delle opere, facendo presente che è molto difficile pensare a forme di autofinanziamento considerato il dissesto nella gestione di tale autostrada.

Il senatore Scardaccione, dopo aver dichiarato che voterà a favore del parere predisposto dal relatore nel quale sono state accolte le esigenze riguardanti l'autostrada Taranto-Sibari, prospetta l'opportunità di procedere rapidamente all'aggiornamento del vecchio progetto dell'IRI, riguardante tale infrastruttura, in modo da partire subito con il primo lotto che, a suo giudizio, dovrebbe essere quello più difficile della zona collinare calabrese.

Il senatore Degola, dopo aver sottolineato che gli interventi nel settore autostradale devono avere un carattere di priorità, condivide le considerazioni del senatore Lotti circa il collegamento tra l'autostrada del Brennero e la camionale della Cisa, facendo presente che il collegamento stesso dovrebbe essere realizzato a sud del Po, in modo da risultare il più economico possibile.

Rileva quindi che le risorse riguardanti la manutenzione devono essere destinate soltanto a tale finalità e non essere disperse per altri scopi.

Su quest'ultimo aspetto, in una breve interruzione, si associa il senatore Lotti.

Continuando nel suo intervento, il senatore Degola dichiara di concordare con il senatore Fontanari circa la priorità della circonvallazione di Trento, e richiama poi l'insufficienza degli interventi per la statale « Flaminia » e per la statale Spoleto-Valnerina. Nell'ambito delle aree di priorità dell'Emilia-Romagna, nel ribadire la necessità che venga mantenuta in tale area la strada statale n. 67, auspica che venga inserita la statale n. 63, con lo stanziamento di 20 miliardi che può essere reperito dimezzando l'investimento di 40 miliardi previsto per la « E 45 » nell'area di priorità, giacchè quest'ultima infrastruttura può contare su ulteriori 200 miliardi stanziati nel fondo « fuori quota ».

Infine il senatore Degola richiama l'attenzione sui problemi dell'impatto ambientale nella realizzazione delle infrastrutture stradali.

Il senatore Pacini si sofferma sulla esigenza di prevedere adeguati interventi finanziari per dare una rapida e valida sistemazione alla viabilità sulla statale n. 12, in particolare per quanto riguarda il collegamento tra l'area montana della Garfagnana ed il bacino di Lucca, in considerazione della particolare intensità del traffico pesante, e tenendo conto, fra l'altro, che la zona dell'alto e medio Serchio è considerata ad alto rischio sismico; occorre altresì dare soluzione tempestiva, con particolari interventi finanziari, alla variante sulla statale del Brennero, che interessa la zona di Ponte a Moriano in provincia di Lucca.

Dopo aver lamentato che, in campo autostradale, si è compiuto il grave errore di arrestare negli anni scorsi la politica degli investimenti, impedendo così il completamento di infrastrutture essenziali come l'autostrada Livorno-Civitavecchia, il senatore Pacini concorda sulla necessità di concentrare le risorse per quanto riguarda la manutenzione nonchè per quanto riguarda l'impatto ambientale e in merito infine alla riforma sia dell'ANAS che del Ministero dei lavori pubblici.

Il senatore Bozzello Verole mette in evidenza la necessità di inserire nel piano l'ampliamento e la rettifica della statale n. 595, tra i comuni di Caluso e Mazzè, che risolverebbero definitivamente il grave problema del traffico proveniente dal Canavese e diretto verso la provincia di Vercelli. Fa rilevare come, su indicazione del Ministro dei lavori pubblici, il relativo progetto sia stato redatto a cura e a spese dell'amministrazione provinciale di Torino, e sia stato trasmesso fin dal giugno 1980 al compartimento ANAS di Torino, senza però alcun ulteriore seguito. Fa infine presente che da parte degli enti interessati vi è stata una unanime sollecitazione per risolvere tale questione, onde evitare i continui incidenti che si verificano su quel tratto viario.

Il senatore Mitrotti rileva anzitutto che il piano triennale appare del tutto svincolato dalle indicazioni delle regioni e quindi da un preciso quadro di riferimento programmatico ed ignora inoltre la fondamentale esigenza che le infrastrutture viarie intervino il territorio secondo un reticolo di interventi capace di promuovere lo sviluppo economico ed urbano, tenendo conto altresì della particolare orografia del nostro Paese, che dovrebbe indurre a privilegiare gli itinerari longitudinali.

Rilevato quindi che il sistema viario pugliese è stato finora particolarmente trascurato sia lungo il litorale sulla direttrice Bari-Lecce sia per quanto riguarda le opere di collegamento con i numerosi centri minori dell'entroterra fortemente interessati al fenomeno del pendolarismo, il senatore Mitrotti osserva poi che il criterio della redditività degli interventi non può essere applicato nel Mezzogiorno con fiscale rigidità, dimenticando che occorre tener conto anche di una serie di ulteriori implicazioni economico-sociali che è necessario altresì rispettare il vincolo della destinazione del 40 per cento degli investimenti al Mezzogiorno; dopo aver concordato che la priorità chiesta per l'autostrada Taranto-Sibari la quale risponde ad esigenze non campanilistiche ma di interesse generale, in quanto detta autostrada completa il sistema viario e svolge una funzione diversa rispetto al-

la statale « Ionica » n. 106, egli sottolinea l'insufficienza dell'itinerario stradale Bari-Brindisi, che è l'unico il quale consenta la penetrazione del traffico nel Salento e che dovrebbe essere integrato con un reticolo di viabilità riguardante le zone interne che hanno grandi pregi turistici come ad esempio Alberobello e Castellana Grotte.

Il senatore Mitrotti, dopo aver lamentato la limitatezza dei tempi a disposizione per l'espressione del parere, osserva che sarebbe stato preferibile che la Commissione non si pronunciasse: e, dopo aver auspicato che il ministro Nicolazzi voglia tener conto delle molteplici indicazioni emerse nell'odierno dibattito, preannuncia la propria astensione dal voto.

Prende quindi la parola per la replica il relatore Gusso.

Nel rimettersi al testo scritto del parere, fa presente, per quanto riguarda l'autostrada Taranto-Sibari, che essa implicherà un impegno finanziario di grande portata e che inoltre occorrerebbe evitare di realizzare, attraverso i contemporanei investimenti sulla strada statale n. 106, due infrastrutture parallele con analoghe caratteristiche; su questo punto il relatore dichiara comunque di rimettersi alle valutazioni della Commissione.

Dopo aver osservato che nel parere sono contenute indicazioni di carattere generale, il relatore Gusso prospetta l'opportunità che le questioni particolari emerse nei singoli interventi vengano segnalate dal Presidente all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici.

Con quest'ultima proposta concorda la Commissione.

Interviene quindi il sottosegretario Gorgoni il quale, premesso che il piano triennale si è raccordato con le linee programmatiche del piano generale dei trasporti, fa presente che il Governo ha correttamente rispettato i termini fissati per la legge ai fini della presentazione del piano.

Nell'osservare quindi che le risorse a disposizione non hanno potuto consentire il soddisfacimento dell'intero fabbisogno, esprime il suo compiacimento per il riconoscimento del carattere prioritario dato all'auto-

strada Taranto-Sibari, insieme agli interventi sulla strada statale « Ionica » n. 106 e fa presente che il Governo potrà tenere conto delle diverse indicazioni emerse negli interventi, richiamando infine l'attenzione sulla urgenza della ristrutturazione dell'ANAS, onde non compromettere l'operatività dei finanziamenti previsti dal piano triennale.

Si procede quindi alle dichiarazioni di voto.

Il presidente Spano, nel preannunciare il suo voto favorevole, manifesta riserve circa la soluzione prospettata dai senatori Lotti e Degola per quanto riguarda il collegamento tra l'autostrada del Brennero e la camionale della Cisa.

Il senatore Lotti dichiara che il Gruppo comunista voterà a favore del parere predisposto dal relatore limitatamente ai punti riguardanti la concentrazione delle risorse

per la manutenzione, l'impatto ambientale e il collegamento Brennero-Cisa, esprimendo invece voto contrario sugli altri punti.

Il senatore Bastianini preannuncia il suo voto favorevole manifestando peraltro preoccupazione per il fatto che le previsioni del piano eccedano i finanziamenti certamente disponibili.

Il senatore Segreto preannuncia il suo voto favorevole con la speranza che il ministro Nicolazzi mantenga i suoi impegni.

Il senatore Degola preannuncia il suo voto favorevole.

Infine la Commissione approva il testo del parere predisposto dal relatore; conseguentemente risulta precluso lo schema di parere presentato dai senatori del Gruppo comunista.

La seduta termina alle ore 22.