

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SULLO

INDICE

	PAG.
Sostituzioni:	
PRESIDENTE	85
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Intervento del Fondo centrale di garanzia per le esigenze finanziarie di alcune società autostradali (Approvato dal Senato) (1465)	85
PRESIDENTE	85, 92, 94, 96, 99
ALBORGHETTI	94
CIUFFINI	96, 98
FACCHINI	92
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	95
GUARRA	93, 94, 96, 99
REINA	93, 99
SANTI, <i>Relatore</i>	86, 94
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	99

La seduta comincia alle 10,30.

ROSSINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma del terzo comma dell'articolo 19 del Regolamento, i deputati Faraguti, Rubino, Picano e Corà sostituiscono per questa seduta rispettivamente i deputati Bianco Ilario, Carenini, Matarrese e Zanforlin.

Discussione del disegno di legge: Intervento del Fondo centrale di garanzia per le esigenze finanziarie di alcune società autostradali (Approvato dal Senato) (1465).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Intervento del Fondo centrale di garan-

zia per le esigenze finanziarie di alcune società autostradali », già approvato dal Senato nella seduta del 28 febbraio 1980.

Mentre la VI e la X Commissione non ci hanno trasmesso i loro pareri, ci sono pervenuti quelli, vincolanti, della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio: entrambi sono favorevoli, ma il secondo è espresso « a condizione che il ripianamento delle perdite sia effettuato solo a favore delle imprese a prevalente capitale pubblico ».

L'onorevole Santi ha facoltà di svolgere la relazione.

SANTI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge numero 1465 relativo all'intervento del Fondo centrale di garanzia per le esigenze finanziarie di alcune società autostradali, affronta una tematica ormai ben nota e più volte esaminata dal Parlamento.

Sono conosciute le difficoltà, certamente dovute anche alla complessità e delicatezza del problema, che si sono fin qui frapposte ad un organico riassetto del settore autostradale, che già da tempo versa in profonda crisi via via sempre più pressante e destinata ad aggravarsi ulteriormente con il trascorrere del tempo, ove non si adottassero idonei ed immediati interventi.

Mi pare inutile soffermarmi — l'argomento è stato a lungo dibattuto in questa sede — sulle origini del sistema autostradale italiano, sulle scelte operate, sulle disposizioni legislative che l'hanno voluto, sulle realizzazioni compiute, che oggi, pur se con inevitabili zone d'ombra, rappresentano un patrimonio acquisito dalla collettività.

Con vari provvedimenti legislativi, lo Stato aveva impostato il vasto programma autostradale impegnandosi, a fronte dei rilevanti investimenti necessari per la sua attuazione, con sempre più ampie garanzie sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse dalle società concessionarie.

La politica legislativa del settore autostradale muove dalla legge n. 463 del 1955

(la cosiddetta legge Romita), che prevedeva il piano di sviluppo e potenziamento della rete di autostrade attraverso o l'attività diretta dell'ANAS o il sistema della concessione amministrativa (da assentire preferibilmente a promotori pubblici), la concessione di un contributo statale fino al 40 per cento e la libera determinazione delle tariffe per l'equilibrio finanziario.

Con la legge n. 729 del 1961, fu varato un secondo piano, e tra l'altro si modificò il sistema finanziario, prevedendo contributi in annualità trentennali in misura non superiore al 4,50 per cento del costo complessivo delle opere risultante dal piano finanziario. Fu prevista poi una garanzia sussidiaria dello Stato che, con la legge n. 1464 del 1963, salì al 50 per cento del costo delle opere, e che con la legge n. 382 del 1968 fu estesa all'intero importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario. Si realizzava cioè il passaggio ad un sistema in cui la concessione si fondava sull'autofinanziamento e l'equilibrio economico doveva scaturire dalle previsioni di traffico, essendo stata recuperata all'autorità amministrativa la competenza a determinare il livello delle tariffe.

Non mi dilungherò oltre sui contenuti più salienti delle norme vigenti in materia. Una sola di esse merita una breve evidenziazione. È la norma dell'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729 poi modificato, tra gli altri, dall'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 382 (che all'articolo 6 ha istituito il Fondo centrale di garanzia) e, da ultimo, dall'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

Con la citata normativa è stato introdotto l'istituto della garanzia dello Stato nel settore autostradale, e ciò al fine precipuo di agevolare i concessionari nel reperimento, sul mercato del credito, dei notevoli finanziamenti necessari alla realizzazione di tali importanti opere pubbliche. Lo Stato ha garantito in tal modo il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo, risultante dal piano finanziario per la realizzazione delle opere relative alle autostrade affidate in conces-

sione a consorzi o a società a prevalente capitale pubblico.

In realtà, nel 1971 il Parlamento non ha apportato alcuna modifica all'istituto, limitandosi a riordinare, in un unico articolo, le relative disposizioni sparse, come ho già accennato, in varie norme di legge.

Perché le operazioni finanziarie concluse dalle società autostradali siano assistite dalla garanzia dello Stato, la legge richiede tre condizioni. La prima ha natura soggettiva, in quanto attiene alla struttura dei concessionari, i quali debbono essere consorzi o società per azioni, al cui capitale partecipi, in via prevalente, il capitale pubblico. La seconda riguarda le operazioni finanziarie garantibili, che il legislatore limita ai mutui ed alle obbligazioni emesse. La terza presuppone che i mutui, conclusi dai concessionari a prevalente capitale pubblico, siano erogati da quegli istituti di credito individuati dalla legge stessa.

Erano state, altresì, precisate le modalità di concessione della garanzia statale, stabilendo l'equiparazione dei titoli dei prestiti obbligazionari ai titoli di Stato, e l'operatività automatica della garanzia in caso di messa in mora da parte del creditore (o dell'obbligazionista), dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rispettivamente dei mutui e delle obbligazioni. Ovviamente, lo Stato, sulla base dei principi fondamentali che regolano l'istituto della surroga, subentrava nei crediti che il creditore o gli obbligazionisti, in tal modo soddisfatti, avevano nei confronti del debitore.

Com'è ben noto, alcune società e consorzi concessionari di autostrade non sono stati in grado, per le vicende più volte poste all'attenzione del Parlamento, di onorare gli impegni assunti e di far fronte al pagamento delle rate dei mutui, di alcuni debiti di costruzione, nonché di quelli a breve scadenza verso istituti finanziari.

C'è da rilevare che il nodo da sciogliere è quello costituito dagli enti autostradali a prevalente capitale pubblico in difficoltà, enti, cioè, che il Parlamento sin dal 1977 aveva individuato quali destinatari del futuro provvedimento legislativo di riassetto.

L'andamento delle gestioni di numerose società autostradali operanti in questo regime fu per molti motivi negativo e, quando non giunse a determinare la decadenza per legge dalla concessione, come avvenne per la SARA, fu tale da far emergere l'esigenza di una legge generale di riassetto del settore.

La assoluta precarietà delle situazioni economico-finanziarie degli stessi enti, ove non adeguatamente contrastata, avrebbe finito, attraverso il meccanismo della garanzia, con il riversare sullo Stato e quindi sulla intera collettività gli oneri degli indebitamenti dei concessionari.

Già nella passata legislatura, era stato predisposto dal Governo un disegno di legge che affrontava in un contesto globale la tematica autostradale. Il Governo presentò infatti, il 27 settembre 1977, il disegno di legge n. 1741. Esso prevedeva, tra l'altro: un aumento tariffario costruito in modo da far contribuire l'intero settore autostradale all'equilibrio finanziario della rete, l'integrazione della dotazione del Fondo, la costituzione di una gestione speciale per far fronte, attraverso forme particolari di finanziamento, alle esigenze più pressanti, la stipula di nuove convenzioni, una normativa concessionale unica.

Il disegno di legge provocò un ampio dibattito e venne esaminato dalle VI e IX Commissioni riunite che, dopo aver ascoltato una comunicazione del ministro Gullotti, deliberarono di costituire un comitato ristretto. Questo provvide ad un'ampia serie di audizioni e proseguì i suoi lavori con intensità per tutto il 1978, fino allo arresto di essi a causa dello scioglimento anticipato delle Camere.

La manifesta impossibilità di giungere ad un provvedimento di più ampio respiro entro la fine dell'anno impose al Governo l'adozione di uno strumento straordinario (il decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813) mediante il quale, recependo in buona sostanza le indicazioni emerse in Parlamento e condivise da una larga maggioranza furono perseguiti e raggiunti due obiettivi.

Il primo fu quello connesso all'esigenza di reperire all'interno del settore, attraverso opportuni ritocchi alle tariffe di pe-

daggio, finalizzati anche ad un allineamento tariffario sull'intera rete, parte delle notevoli risorse necessarie al riassetto del settore stesso.

Il secondo obiettivo fu quello di sostituirsi ai concessionari pubblici in difficoltà nel pagamento dei debiti di costruzione insoluti, e ciò al fine specifico di venire incontro, oltre che alle legittime aspettative degli espropriati, anche alle oggettive esigenze di fornitori ed imprese di costruzione che, nel soddisfacimento dei propri crediti, in alcuni casi vedevano la condizione essenziale addirittura per la sopravvivenza della propria azienda (con riflessi anche in termini occupazionali), e che comunque non potevano vedere rinviata ulteriormente — senza subire grave pregiudizio — la riscossione di quanto loro anticipato quasi sempre facendo ricorso, in proprio, al mercato del credito.

Inoltre, il soddisfacimento — seppure non totale ma limitato al 70 per cento di quanto maturato — di tale categoria di creditori allontanava quasi definitivamente lo spettro dell'istanza di fallimento che pendeva su tutti i concessionari in difficoltà e che creava una situazione di pericolosità in ordine alla possibilità concreta di chiamata in causa, attraverso il meccanismo della decadenza previsto in tutte le convenzioni di concessione, dell'ANAS e cioè del bilancio dello Stato.

La conversione in legge di detto decreto-legge n. 813 del 1978, attuata con legge 19 febbraio 1979, n. 51, sanciva l'opportunità della scelta del Governo, anche se ci si rendeva conto della parzialità del provvedimento, della sua natura squisitamente contingente e della necessità di trovare altre soluzioni per i problemi più grossi di natura finanziaria, problemi che con il passare dei mesi non potevano che viepiù aggravarsi, ove si ponga mente all'incidenza che assume sugli indebitamenti complessivi del settore il maturare degli interessi di mora. La legge finanziaria per il 1979 prevede poi il pagamento dei debiti maturati all'estero.

Il comitato ristretto all'interruzione dei suoi lavori era impegnato a verificare la

validità di uno schema che prevedeva la istituzione di un commissariato, con il compito di operare il riassetto delle posizioni debitorie, che doveva succedere nelle concessioni al posto delle società che avessero optato per una rinuncia ad esse. La continuità dell'esercizio autostradale avrebbe potuto essere risolta con l'affidamento alle società rinunciarie di una sorta di esercizio provvisorio e temporaneo, per conto del commissariato.

La fine della settima legislatura e la conseguente stasi dei lavori parlamentari, anche in relazione con il complesso momento politico, hanno fatto ancora slittare l'adozione di strumenti idonei alla risoluzione della crisi. Dal canto suo il Governo, preoccupato per le conseguenze che il perdurante mancato intervento legislativo avrebbe potuto — e potrebbe — produrre, e soprattutto compreso della necessità di spezzare la spirale di indebitamento che continua, attraverso anche gli interessi di mora, ad attanagliare il settore, nel settembre dello scorso anno ha ritenuto doveroso inserire nello schema di legge finanziaria per l'anno 1980, presentato al Senato, anche alcune disposizioni in tema di autostrade, destinate a dare, seppure ancora in via provvisoria, soluzione ad alcuni dei problemi più urgenti del settore, segnatamente a quelli concernenti l'indebitamento dei concessionari a prevalente capitale pubblico verso il mercato finanziario, per le operazioni già concluse e assistite dalla garanzia dello Stato.

Abbiamo seguito con interesse le polemiche — in larga parte condividendone gli spunti critici — che hanno accompagnato tale iniziativa.

Da più parti, anche autorevoli, si è infatti ritenuto quanto meno inopportuno — oltre che discutibile sul piano costituzionale — l'inserimento nel disegno di legge finanziaria di alcune norme che, per la specificità e tecnicità della materia in esse disciplinata, richiedevano un'analisi rigorosa, che mal si conciliava, appunto, con la sede prescelta — la legge finanziaria — destinata a dare un quadro globale degli obiettivi di politica economica del bilancio dello Stato.

Tenendo anche conto delle perplessità suscitate ed in considerazione dello slittamento dei tempi di esame della legge finanziaria, il Governo ha ritenuto di dover riproporre in veste autonoma le norme già contenute negli articoli dal 66 al 70 dello schema di legge finanziaria, e ciò ha fatto mediante l'adozione di un apposito disegno di legge, che è stato presentato al Senato, ne ha ottenuto l'approvazione ed è ora al nostro esame.

Per completezza di esposizione, va ricordato che nel dicembre scorso il Governo ha ritenuto necessario continuare nella politica tariffaria avviata con il decreto-legge n. 813 del 1978, e che nel corso del 1979 ha dato buoni frutti, reperendo all'interno del settore risorse pari a circa lire 100 miliardi.

Con il decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito nella legge 29 febbraio 1980, n. 32, è stata perciò prorogata, fino all'emanazione della legge definitiva di riassetto del settore, la vigenza delle norme del decreto-legge n. 813, che chiamano, mediante gli strumenti dell'allineamento delle tariffe sull'intera rete e di un sovrapprezzo tariffario, l'intero settore a partecipare alla risoluzione delle difficoltà di alcune concessionarie a prevalente capitale pubblico.

Trattasi ancora una volta di un provvedimento parziale, inidoneo, di per sé, a risolvere i nodi del problema autostradale anche se i ricavi che da esso si conseguiranno contribuiranno a rendere meno gravoso l'onere diretto a carico della collettività.

È comunque da rilevare, per puro debito di obiettività, che lo Stato, e per esso la collettività, ha sin qui contribuito alla realizzazione del patrimonio infrastrutturale realizzato dalle concessionarie in crisi con un ammontare irrisorio, pari a 13 miliardi di lire annue complessivamente.

Il disegno di legge, oggi all'esame della Camera, si è reso necessario per l'avvio a soluzione dei più gravi problemi finanziari delle concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà. Esso appare poi destinato, in via prioritaria, a provvedere al rifinanziamento del Fondo centrale

di garanzia per le autostrade, nella misura atta a consentire allo stesso lo svolgimento puntuale della delicatissima funzione di malleveria assunta nei confronti delle operazioni finanziarie concluse dal settore.

Il provvedimento si impone anche per il perdurare dello stato di particolare crisi in cui versano alcune concessionarie, ammesse non da oggi alla procedura di amministrazione controllata, e per consentire agli istituti erogatori il rientro dei propri capitali da troppo tempo in sofferenza.

Infatti, per una di queste società gli istituti finanziari hanno esperito dinanzi all'autorità giudiziaria l'azione di pignoramento di tutte le disponibilità di tesoreria, mentre per un'altra si è ottenuta una moratoria da parte dei creditori, che è scaduta lo scorso 30 giugno.

Se dunque il decreto-legge n. 813 del 1978 e la relativa legge di conversione numero 51 del 1979 avevano ritenuto giustamente prioritaria la tutela delle esigenze di una certa categoria di creditori (espropriati, fornitori, imprese), con il disegno di legge in esame si è inteso dar luogo al soddisfacimento della parte più importante, almeno quantitativamente, di creditori: gli istituti finanziari.

Ci si rende conto che gli strumenti previsti in questo disegno di legge sono limitati nel tempo, in quanto destinati a coprire soltanto le esigenze che il settore ha già maturato o andrà a maturare a tutto il dicembre 1980.

Quello in discussione è, pertanto, un provvedimento-ponte che intende, stante la urgenza, avviare finalmente a soluzione il nodo centrale — quello finanziario — della questione autostradale, per la soluzione definitiva della quale si renderà necessaria un'ulteriore disciplina legislativa.

In quella sede — che proprio per il tempo perduto in passato si è ritenuto di dover temporalmente fissare a breve scadenza (il termine per la presentazione al Parlamento era previsto per il 30 giugno) — saranno valutate tutte le opportunità di riassetto definitivo dell'intero settore e dell'intera materia autostradale.

In virtù dei contenuti specifici del provvedimento, il comparto autostradale vede così delineati esattamente i suoi contorni problematici e bloccato a tutto il 1980 il suo indebitamento complessivo, talché viene a spezzarsi quella spirale che sin qui ha contribuito al continuo deterioramento delle situazioni.

In presenza dei termini del problema esattamente ben identificati, e quindi in assenza di ulteriori, imprevedibili incognite, sarà senza dubbio molto più agevole ricercare idonee ed economiche soluzioni finali di riassetto dell'intero settore.

Il provvedimento predisposto consente, nelle more di una soluzione organica e definitiva del problema, di dare almeno un assetto razionale e programmato alla posizione debitoria dello Stato, attraverso il consolidamento dei debiti a breve e delle rate di mutuo scadute ed insolte a tutto il 31 dicembre 1979.

Il fabbisogno finanziario dei pagamenti, di cui agli articoli 1 e 2, è stato accertato sulla base dei dati ufficiali di bilancio delle concessionarie, già pubblicati per l'anno 1978; per gli anni 1979 e 1980, sulla base dei dati forniti dalle concessionarie e dai consorzi di cui all'articolo 1, comprensivi anche degli interessi di mora maturati fino al 31 dicembre 1979.

Ovviamente, tali previsioni non possono avere il carattere dell'assoluta certezza, dato che l'entità del fabbisogno dipende, sia pure in parte e cioè limitatamente alle obbligazioni sull'estero, dall'andamento del corso dei cambi, che non è possibile predeterminare in maniera certa, ma che comunque potrebbe portare a variazioni di assai modesta entità.

Si formula, infine, l'auspicio che lo stesso provvedimento finale trovi il necessario coordinamento con altri provvedimenti di interesse dell'intero comparto dei trasporti, in una visione programmatica, quindi, che tenga correttamente conto delle rispettive esigenze nel superiore interesse pubblico, con il fine di ricercare la soluzione più idonea che non escluda, anzi promuova, razionalizzazioni strutturali ed organizzative al suo interno, per meglio rispondere, in termini di efficienza, alla

domanda dell'utenza: tenuto presente che il provvedimento sancisce, inoltre, l'impegno del Governo a presentare entro un termine fissato un disegno di legge di riordino del settore autostradale e di riassetto delle società concessionarie, enunciandone i principi essenziali.

Vengo ora ad una analisi dettagliata degli articoli che formano il presente disegno di legge.

All'articolo 1, viene conferita piena ed immediata operatività, per l'esercizio 1980, al Fondo centrale di garanzia, rinnovando le prassi finora seguite. Ciò al fine di provvedere al pagamento delle rate dei mutui, delle obbligazioni e delle cedole in scadenza nell'esercizio stesso, per la parte non coperta dagli introiti degli enti concessionari elencati, una volta detratte le loro spese di esercizio.

L'operatività del Fondo viene per altro estesa anche alle società Torino-Savona e Tangenziale di Napoli.

La fissazione delle modalità secondo cui il Fondo dovrà operare viene demandata ad apposito decreto del ministro del tesoro, il quale regolerà anche i rapporti tra Fondo e concessionari. Inoltre esso, venendo altresì a fissare i limiti delle spese di esercizio per ciascuna delle concessionarie in oggetto, determinerà in via di larga massima l'entità degli interventi del Fondo stesso; questi, sulla base di analisi previsionali effettuate, rientrano nello stanziamento predisposto all'articolo 3.

L'articolo 2 regola l'operatività del Fondo centrale di garanzia in relazione alle pendenze degli enti concessionari (elencati nell'articolo 1) per rate insolte, interessi di mora e finanziamenti a breve, così come contabilizzati a tutto il 31 dicembre 1979. È previsto, infatti, il consolidamento di dette pendenze mediante accensione di mutui decennali con gli istituti di credito interessati, ad un tasso la cui determinazione viene demandata ad apposito decreto del ministro del tesoro.

I mutui potranno essere stipulati sia dal Fondo centrale di garanzia, sia dagli enti concessionari. Inoltre, il Fondo potrà direttamente sostituire i concessionari nel

pagamento delle obbligazioni interne e delle rate dei mutui esteri.

L'importo delle rate insolute, dei relativi interessi di mora, nonché dei finanziamenti a breve a tutto il 31 dicembre 1979, e da consolidare, ammonta a 1.073 miliardi di lire.

L'articolo 3 fornisce la necessaria copertura finanziaria derivante dagli adempimenti di cui agli articoli 1 e 2 del disegno di legge. Gli importi destinati a tale scopo sono infatti nel loro totale pari a lire 350 miliardi, assegnati per il 1980 al Fondo centrale di garanzia.

Di detto importo, 230 miliardi sono relativi alle incombenze di cui all'articolo 1, e 120 a quelle di cui all'articolo 2. A tale proposito, i consolidamenti previsti, in funzione di un tasso di interesse compreso tra il 9 ed il 13 per cento, darebbero luogo ad una rata annua di ammortamento a sua volta compresa tra i 198 ed i 167 miliardi. Lo stanziamento di 120 miliardi per il 1980 risulta quindi bastevole per i rimborsi prevedibili a scadere entro l'esercizio in oggetto.

Con l'articolo 4, sono estese sia la portata temporale sia l'entità degli investimenti demandati all'ANAS con il decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito con modificazioni nella legge 19 febbraio 1979, n. 51. L'ANAS, infatti, viene innanzitutto autorizzata al pagamento del restante 30 per cento dei debiti verso fornitori, imprese ed espropriati, determinatisi per la costruzione delle infrastrutture, includendovi anche le riserve regolarmente definite. Inoltre, è posta nelle condizioni di soddisfare i debiti relativi alla costruzione maturati successivamente al 31 dicembre 1978, o venutisi a determinare a seguito di prestazioni effettuate anteriormente alla relativa autorizzazione.

Nell'articolo stesso, viene fornita la necessaria copertura finanziaria, assegnando all'ANAS, per l'esercizio 1980, la somma di lire 100 miliardi, in ciò attingendo alle disponibilità in essere presso il conto corrente infruttifero, di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, create dai versamenti da pedaggio effettua-

ti da tutti gli enti concessionari nel corso dell'esercizio 1979.

Lo stanziamento previsto, unitamente a quanto ancora nella disponibilità dell'ANAS in base all'articolo 2 del medesimo decreto-legge n. 813, consente il pagamento dei debiti residui verso fornitori, imprese ed espropriati, che al 31 dicembre 1979 assommavano a circa 170 miliardi.

Con l'articolo 5, si stabilisce che le somme pagate dal Fondo centrale di garanzia e dall'ANAS, per effetto sia degli articoli 1, 2 e 4 del presente disegno di legge, sia dell'articolo 2 del decreto-legge n. 813, costituiscono voce debitoria per i relativi enti concessionari e dovranno pertanto figurare entro i loro bilanci ufficiali.

La fissazione delle modalità di ammortamento di tali debiti viene quindi demandata alla legge generale di riordino dell'intero settore autostradale e di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà. In merito, poi, a detta legge, nell'articolo in oggetto, viene fissato il termine del 30 giugno 1980 — ormai scaduto — come limite estremo per la presentazione al Parlamento, da parte del Governo, di un apposito disegno di legge i cui contenuti dovranno pertanto regolamentare il riordino delle concessioni, le modalità di rimborso dei debiti di cui sopra, nonché la ristrutturazione tariffaria dell'intero settore autostradale.

Va, infine, sottolineato che l'eventuale approvazione del disegno di legge di cui trattasi consentirà, nel futuro, l'esame di un ulteriore apposito provvedimento legislativo di riordino e di ristrutturazione del settore, non pressato dall'esigenza di far fronte a debiti urgenti ed a richieste degli operatori finanziari. Pertanto, l'esame stesso potrà essere più ponderato e condurre alle scelte che si riterranno più idonee per una effettiva e totale razionalizzazione del settore autostradale, che rappresenta oggi una struttura essenziale del nostro Paese.

Concludo preannunciando la presentazione di due emendamenti, uno volto a sopprimere le parole: « Autostrada Torino-Savona », in accoglimento del parere espresso dalla V Commissione bilancio

(trattandosi di autostrada non a prevalente capitale pubblico), e l'altro inteso a fissare al 30 settembre 1980 il limite di tempo — già fissato al 30 giugno scorso — entro cui il Governo dovrà presentare al Parlamento quel disegno di legge di carattere generale sul settore autostradale di cui ho detto poc'anzi. Non sappiamo, infatti, entro quanto tempo l'altro ramo del Parlamento approverà il testo che oggi, modificandolo, dovremo trasmettergli: ovviamente, nulla vieta che, ove possibile, la presentazione del provvedimento governativo avvenga prima del 30 settembre prossimo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FACCHINI. Il gruppo comunista al quale appartengo, dando il suo parere favorevole alla richiesta di assegnazione in sede legislativa del disegno di legge n. 1465, ha voluto evitare il prolungarsi di una situazione diventata ormai insostenibile. Una situazione (come è stato anche confermato nella relazione fatta dall'onorevole Santi) che è caratterizzata da debiti e impegni finanziari che ammontano ad oltre mille miliardi, dall'amministrazione controllata per alcune concessionarie e dal pericolo di fallimento per alcune di esse (si veda, ad esempio, la SALT).

Di conseguenza, si è venuto a determinare uno stato di cose che rischiava di far pagare ai lavoratori di questa società, alle popolazioni e agli enti locali di quelle località oneri e disagi per responsabilità che non hanno.

Per tali motivi il nostro gruppo ha operato con senso di responsabilità per accelerare l'approvazione di questo provvedimento di legge e quindi giungere ad una soluzione rapida e positiva del problema. Contemporaneamente abbiamo operato (in questo senso va visto l'emendamento presentato dal relatore al quale anche il nostro gruppo ha dato il proprio fattivo contributo) da una parte per migliorare il provvedimento stesso evitando di far pagare allo Stato degli oneri finanziari non suoi (anche per tale motivo abbiamo chie-

sto che il disegno di legge riguardasse solo le società a prevalente capitale pubblico escludendo, cioè, da esso le società private, tipo quella operante per la Torino-Savona), dall'altra parte stiamo operando per ottenere rapidamente la presentazione di provvedimenti legislativi organici tesi alla soluzione complessiva di questo problema.

Quanto al problema del riassetto generale del settore concessionario e autostradale si pone la questione dell'inchiesta sulla SARA, quella dell'accelerazione delle procedure negli appalti e nella revisione dei prezzi. Infine va sottolineato anche il discorso di una programmazione degli investimenti futuri sulla base delle reali esigenze di sviluppo del nostro paese.

Avremmo, però, preferito, e lo vogliamo ribadire in questa sede, che l'elaborazione e l'approvazione del provvedimento in discussione fosse stata accompagnata da un esame approfondito sulle cause e le responsabilità della situazione creatasi e che tutti abbiamo di fronte, da scelte contestuali e capaci di garantire il non ripetersi di certe situazioni. Ciò al fine di evitare che il disegno di legge in oggetto costituisca un colpo di spugna sul passato lasciando spazi per poter ricominciare daccapo, come prima, o peggio di prima. Infatti, a nostro avviso, questo disegno di legge potrà avere una sua validità solo se sarà accompagnato da scelte che portino ad una inversione della strada fin qui seguita in questo settore. Una strada sulla quale è passata una politica autostradale (e in generale dei trasporti) dissennata (una politica da noi non condivisa e sempre respinta); cioè una politica fuori da qualsiasi visione organica e programmata all'interno e all'esterno del settore, nonché slegata dalle esigenze di sviluppo sociale ed economico del paese.

Alla necessità di una politica organica e programmata si sono contrapposte dai governi che si sono susseguiti nella direzione del paese scelte municipalistiche e clientelari che hanno provocato un dissesto e una situazione fallimentare a livello finanziario, situazioni di rigetto e punti di crisi della mobilità, uno spreco di enormi

risorse. Al riguardo vi sono dei dati anacronistici: basta avere presente che mentre abbiamo due autostrade in Abruzzo, non abbiamo una dorsale tirrenica valida e ciò malgrado le continue pressioni che ci vengono da ogni parte. Abbiamo sì la autostrada Trento-Rovigo, però non è stata conclusa quella Messina-Palermo (mancando ancora 60 chilometri di strada). Abbiamo autostrade a sei corsie, ma sulla Bassano del Grappa, per arrivare in Austria, vi sono tratti che sembrano le mulattiere della guerra '15-18.

Ecco perché, onorevoli colleghi, per uscire in senso positivo dall'attuale complesso stato di cose, riproponiamo la necessità di un disegno complessivo, programmato e organico a livello della viabilità normale e autostradale, che sia in stretto collegamento con tutti i punti della mobilità del nostro paese, operando così un intreccio e un coordinamento con i piani delle ferrovie, dei porti, degli aeroporti (l'ultima sciagura ha posto il problema del trasporto aereo), delle strade e delle autostrade. Dato che un disegno complessivo di questo tipo ancora manca e presenta ritardi e resistenze, noi ne riproponiamo la necessità per evitare che il disegno di legge al nostro esame costituisca solo un colpo di spugna sul passato, lasciando spazi per poter ricominciare daccapo.

Per queste considerazioni, il gruppo comunista voterà contro il provvedimento, riconfermando così il voto espresso nella Commissione lavori pubblici del Senato.

GUARRA. A nome del gruppo del MSI-destra nazionale, confermo in questa sede il giudizio negativo già espresso al Senato. In un primo momento pensavamo di non poter dare il nostro assenso al trasferimento del disegno di legge alla sede legislativa perché un partito di opposizione, che nega validità ad un provvedimento ritenendo di votare contro di esso, non dovrebbe agevolare l'approvazione acconsentendo alla sede legislativa, ma poi, non senza travaglio interno, abbiamo aderito alla richiesta perché ci siamo resi conto della drammatica situazione in cui versano al-

cune società autostradali, e soprattutto tante imprese, piccole o grandi, che attendono l'approvazione di questo disegno di legge per riequilibrare il loro bilancio. Ciò non fa modificare in noi il convincimento che questo provvedimento sia provvisorio, che non determini un assestamento definitivo nel settore autostradale, per cui certamente bisognerà, nel più breve tempo possibile, affrontare il problema nella sua interezza.

Possiamo senz'altro affermare che ormai è svanita l'illusione che il sistema autostradale possa autofinanziarsi. Infatti, ci dobbiamo convincere che con i pedaggi a stento si può portare avanti l'ordinaria amministrazione, la manutenzione dei manufatti e il pagamento del personale; e certamente non si potrà più pensare ad un successivo recupero dei fondi necessari per la costruzione delle autostrade con i pedaggi. Pertanto, si modifica la visione della costruzione delle nuove autostrade. Indubbiamente dovremo tener conto di questo nel disegno di legge che successivamente saremo chiamati ad approvare.

Ritengo che il MSI-destra nazionale, nell'esprimere voto contrario sui singoli articoli come sull'intero provvedimento, non abbia assunto un atteggiamento contrastante con la posizione favorevole alla sede legislativa, ma soltanto dimostrato il senso di responsabilità che anche un partito di opposizione deve avere nei confronti dei problemi del paese.

REINA. È chiaro che il provvedimento è stato presentato per un'esigenza generale urgente, che è quella di provvedere alla situazione finanziaria estremamente difficile in cui versano le società che hanno in concessione le autostrade. Certo, avremmo preferito un provvedimento più organico che prevedesse il riassetto e la ristrutturazione della gestione delle autostrade, ma, come in altri settori, si è costretti ad un intervento urgente anche perché alcune società sono già davanti al tribunale per la dichiarazione di fallimento e altre per richieste di amministrazione controllata. Pertanto, ci sembra indifferibile la necessità di provvedere su questa materia

con il disegno di legge al nostro esame, sul quale il gruppo socialista voterà a favore.

PRESIDENTE. Mi dichiaro favorevole non solo perché il disegno di legge è stato presentato dal ministro socialdemocratico Nicolazzi, ma anche perché obiettivamente mi pare che non si possa negare la necessità di un provvedimento-tampone anche su questo settore.

Devo dare atto al Governo in carica, e quindi al ministro Compagna e al sottosegretario Giglia che hanno continuato la azione del ministro Nicolazzi, di aver fornito ai componenti il Comitato ristretto e al relatore Santi, che ha lavorato con particolare passione, tutti i documenti illustrativi della situazione obiettiva in cui si dibattono le autostrade italiane. È chiaro che oggi non entriamo nel merito della sistemazione definitiva; tuttavia, un discorso è già stato avviato nel Comitato ristretto e in sede referente, per cui in un certo senso saremmo già pronti per discutere un eventuale disegno di legge che venisse presentato.

A parte il fatto che non sappiamo quando il Senato approverà questo provvedimento in via definitiva rilevo che, stabilendo il termine del 30 settembre, si dà al Governo un lasso di tempo maggiore per la presentazione di un disegno di legge sul riordino del settore autostradale. In ogni caso, dobbiamo dare atto al Governo di aver messo a disposizione gli elementi in base ai quali potremo successivamente prendere le nostre decisioni definitive circa gli interventi da compiere: sarà in quella sede che esprimerò il mio giudizio.

Aggiungo che in questo periodo mi sono pervenuti almeno una cinquantina di telegrammi da parte di sindaci ed amministratori vari interessati al problema, soprattutto dell'Italia settentrionale. Ad esempio, il sindaco di Torino, Diego Novelli, mi ha scritto in questi termini: « Sollecito approvazione entro 30 giugno disegno di legge 1475, indispensabile per risanamento società autostradale ATIVA, di cui persistono serie difficoltà di gestione ». Il pre-

sidente dell'AUTOBRENNERO, ingegner Tomellesi, mi ha inviato il seguente telegramma: « Gravemente preoccupato rinvio approvazione in seconda lettura disegno di legge 1465 presso Commissione lavori pubblici Camera, ed essendo imminente scadenza 30 giugno, chiediamo imperogabile decisione legislativa. Rappresenta necessità per pubblico servizio e sistema finanziario italiano ottenere urgente approvazione detto provvedimento. Pregasi suo autorevole intervento ».

Ho voluto leggere i telegrammi perché penso che si debba dare atto a questi amministratori dell'interessamento dimostrato nei confronti delle società autostradali.

ALBORGHETTI. Il sindaco di Torino sollecita l'approvazione del provvedimento di legge, ma non il voto del gruppo comunista!

PRESIDENTE. Il telegramma è stato indirizzato a me in qualità di presidente della Commissione.

GUARRA. Ma se l'intervento è in favore del settore autostradale, per favorire le comunicazioni, non si vede perché deve essere limitato alle società autostradali a prevalente capitale pubblico...

PRESIDENTE. Perché ciò corrisponde a precedenti disposizioni normative: il Fondo centrale di garanzia è stato costituito con una precisa destinazione, ed introducendo l'indicazione di società non a prevalente capitale pubblico noi l'avremmo modificata.

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

SANTI, Relatore. Anche a me sono giunti numerosi telegrammi in queste ultime settimane, volti a sollecitare l'approvazione del disegno di legge. Il sindaco di Lucca, Favilla, ed il presidente della SALT mi hanno così scritto: « Inoperatività fondo garanzia Stato su crediti banche ha causato presentazione istanza fallimentare società SALT. Stante assoluta

impossibilità fronteggiare gravissima situazione, pregola intervenire autorevolmente per urgente approvazione disegno legge 1465 ». Il presidente della provincia di Torino, Giorgio Salvetti, il presidente della ATIVA, architetto Sergio Nicola, l'assessore per i trasporti del comune di Torino, Giuseppe Rolando, mi hanno separatamente inviato un telegramma d'identico testo, e del seguente tenore: « ATIVA concessionaria autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta ha ottenuto cessazione amministrazione controllata grazie sospensione sino al 30 giugno 1980 azioni esecutive banche e principali creditori nonché grazie approvazioni Senato disegno di legge 672. Al fine evitare fallimento e permettere formazione bilancio entro 30 maggio 1980, occorre che suddetto disegno di legge sia urgentemente approvato Camera Deputati, per assicurare salvataggio società e tranquillità tutte società autostradali in crisi. Si rivolge accorato appello affinché Governo, Parlamento e forze politiche si impegnino nella soluzione società ATIVA con negative ripercussioni settore autostradale ».

Penso che non sia qui il caso, a proposito di tali telegrammi di fare dei « distinguo » circa le persone che li hanno inviati, e le varie posizioni politiche: del resto, i diversi gruppi stanno oggi assumendo in Commissione degli atteggiamenti diversi rispetto a quelli di alcuni mesi fa.

Con riferimento all'intervento dell'onorevole Facchini, condivido il fatto che il Fondo centrale di garanzia va considerato sotto un certo profilo, e che occorre pensare ad un provvedimento di ristrutturazione del settore autostradale: anch'io avrei delle proposte da fare, se davvero quest'argomento venisse in discussione.

Prento atto delle osservazioni di carattere economico avanzate dal collega Guarra, e della sua precisazione per quanto riguarda gli aspetti privatistici del problema, anche se ciò riguarda il settore a maggior intervento di capitale pubblico. Non posso poi che condividere l'intervento del mio collega di partito, onorevole Reina; al di là delle singole valutazioni politiche, che ciascuno ha naturalmente buon diritto di fare, occorre che il presente disegno di

legge sia approvato, se vogliamo evitare i pericoli incombenti per talune società autostradali (interventi della magistratura, questioni fallimentari, problemi di lavoro, eccetera). Ho letto, ad esempio, la notizia secondo cui un migliaio di operai non intendeva abbattere l'ultimo diaframma della galleria del Gran Sasso per poi non trovarsi minacciato dalla disoccupazione, a fronte di una carente domanda di lavoro nel settore.

Nel raccomandare l'approvazione del disegno di legge in esame, mi auguro che anche il Governo abbia preso atto delle considerazioni fatte dai colleghi intervenuti, per tenerne conto quando, prossimamente, si discuterà il problema complessivo delle autostrade.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo a quanto detto dal relatore, che ringrazio per il pregevole lavoro compiuto in occasione di questo disegno di legge; il mio ringraziamento va anche ai colleghi intervenuti nel dibattito ed al presidente, che ha espresso il suo giudizio positivo sul provvedimento. Quest'ultimo è alla base del futuro provvedimento di riassetto del settore autostradale, senza del quale è impossibile procedere ulteriormente.

E da tempo che stiamo cercando di definire il provvedimento di legge oggi al nostro esame: ricordo che si trattava, inizialmente, di cinque articoli inseriti nella legge finanziaria, che sono stati successivamente stralciati per costituire apposito disegno di legge. Esso consolida sostanzialmente la posizione debitoria delle società del settore autostradale al 31 dicembre 1979, consente un pagamento di debiti per posizioni particolari, come si era già fatto con il decreto-legge n. 813, ed impegna il Governo a presentare al Parlamento un disegno di legge per il riassetto del settore autostradale in termini globali entro un termine stabilito (originariamente il 30 giugno 1980, che sarà ora da portarsi al prossimo 30 settembre). Tuttavia, come ha detto il presidente, il Governo si è già fatto carico di presentare al comitato ristretto appositamente costituito in materia

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 LUGLIO 1980

autostradale elementi relativi sia a tale riassetto sia alle materie che formano oggetto dei disegni di legge n. 899 e n. 900, attualmente all'esame di questa Commissione.

Io posso assicurare che il Governo presenterà nel più breve tempo possibile questo disegno di legge al Parlamento sì che esso possa approvarlo rapidamente.

Concordo sull'emendamento all'articolo 1 preannunciato dal relatore in conformità del parere espresso dalla V Commissione bilancio e sull'emendamento all'articolo 5.

Concludendo, mi auguro che il provvedimento di legge in oggetto sia subito approvato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382, e successive modificazioni, fermi gli obblighi dei concessionari e le garanzie ad essi inerenti, è abilitato ad intervenire nel pagamento delle rate dei mutui e nel pagamento delle obbligazioni e delle cedole con scadenza nell'anno 1980, rispettivamente contratti ed emesse, all'entrata in vigore della presente legge, dalle Società autostradali:

autostrada del Brennero;
autocamionale della Cisa;
autostrada dei Fiori;
autostrade Valdostane;
autostrada Ligure-Toscana;
autostrada Torino-Alessandria-Piacenza;
autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta;
autostrada Torino-Savona;
autostrade Centro Padane;
autostrada della Valdastico;
tangenziale di Napoli,

nonché dai Consorzi Messina-Palermo e Messina-Catania, per la parte non pagata dai concessionari predetti e pari alla differenza tra l'ammontare del debito in scadenza ed il totale degli introiti al netto delle spese di esercizio, relativi al periodo di anno precedente alla scadenza stessa. Con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Ministro dei lavori pubblici, da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, saranno individuate le spese di esercizio e loro limiti da considerare ai fini della determinazione degli introiti netti e saranno stabilite le modalità e le procedure relative ai rapporti tra i concessionari ed il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane.

Il relatore, onorevole Santi, in conformità del parere espresso dalla V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: Autostrada Torino-Savona.

CIUFFINI. Vorrei rilevare come questo emendamento presentato dal relatore e accettato dal Governo derivi da una nostra specifica proposta.

GUARRA. Esprimo, a nome del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, il voto contrario sull'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento all'articolo 1 presentato dal relatore e accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Poiché ai successivi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 2.

Il Fondo di cui al precedente articolo 1 è altresì abilitato a chiedere agli istituti ed aziende di credito nazionali interessati, fermi gli obblighi dei concessionari e le garanzie ad essi inerenti, il consolidamento dei debiti a breve e delle rate di mutuo scadute ed insolute a tutto il 31 dicembre 1979 — comprensivi degli interessi di mora — dovuti dai concessionari di cui allo stesso articolo 1 mediante contrazione di nuovi mutui decennali, all'interesse annuo da stabilirsi con decreto del Ministro del tesoro sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, che gli stessi istituti ed aziende di credito sono autorizzati ad accendere, in deroga a norme di legge o di statuto, in favore del Fondo medesimo.

Il Fondo è, inoltre, abilitato a sostituirsi ai concessionari nel pagamento di quanto da essi dovuto, a tutto il 31 dicembre 1979, in relazione sia alle obbligazioni emesse all'interno, sia alle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse all'estero dai concessionari medesimi alla predetta data del 31 dicembre 1979.

(È approvato).

ART. 3.

Per gli interventi di cui al precedente articolo 1 della presente legge è assegnata al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, per l'anno 1980, la somma di lire 230 miliardi. L'importo occorrente per gli interventi di cui al precedente articolo 2, previsto in lire 120 miliardi per l'anno 1980, da assegnare al Fondo medesimo, è annualmente autorizzato con apposita disposizione da inserire nella legge di approvazione del bilancio dello Stato.

All'onere complessivo di lire 350 miliardi per l'anno finanziario 1980 si farà fronte con corrispondente riduzione dello

stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 4.

L'Azienda nazionale autonomo delle strade è autorizzata a provvedere direttamente, con le stesse procedure e modalità di cui all'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, quale risulta modificato dalla legge di conversione 19 febbraio 1979, n. 51, al pagamento dei debiti residui di cui allo stesso articolo 2, nonché al pagamento totale dei debiti della stessa natura di quelli di cui al citato articolo 2, comprese le riserve regolarmente definite, anche se maturati successivamente al 31 dicembre 1978 ed anche se le relative prestazioni sono state effettuate prima della prescritta autorizzazione.

Il termine di cui al secondo comma dell'articolo 2, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, quale risulta modificato dalla legge di conversione 19 febbraio 1979, n. 51, è soppresso.

Per gli scopi di cui al primo comma è assegnata all'ANAS, per l'anno finanziario 1980, l'ulteriore somma di lire 100 miliardi da iscriversi nello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

All'importo di cui al comma precedente si farà fronte mediante prelevamento dalle disponibilità esistenti sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito, con modificazioni, nella legge 19 febbraio 1979, n. 51.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 5.

Le somme pagate dal Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane e dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) in applicazione degli articoli 1, 2 e 4 della presente legge, nonché dell'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito, con modificazioni, nella legge 19 febbraio 1979, n. 51, costituiscono, a tutti gli effetti, debiti per i concessionari interessati e saranno considerati ai fini del rimborso allo Stato in sede di legge generale per il riordino del settore autostradale e il riassetto delle Società concessionarie a prevalente capitale pubblico.

Entro il 30 giugno 1980 il Governo presenterà al Parlamento un disegno di legge per il riordino del settore autostradale ed il riassetto delle Società concessionarie a prevalente capitale pubblico.

Tale disegno di legge dovrà contemplare, oltre alla definizione, come dal primo comma del presente articolo, dei rapporti tra il Fondo centrale di garanzia e gli enti di cui all'articolo 1, il riordino delle concessioni e la ristrutturazione, anche attraverso la revisione dei piani finanziari, delle tariffe di pedaggio dell'intero settore autostradale.

Il relatore, onorevole Santi, ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: entro il 30 giugno 1980 con le seguenti: entro il 30 settembre 1980.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CIUFFINI. Il nostro gruppo si è fatto carico di una situazione di disagio esistente per il personale che opera per le società autostradali, per la popolazione, per quelle imprese che vengono pagate e per le banche (anche estere). Ed è proprio per tale ragione che il nostro gruppo ha appoggiato la richiesta della sede legislativa per questo disegno di legge.

È stata fatta anche una speculazione sui telegrammi che da più parti sono pervenuti e siamo stati accusati del fatto che votando contro questo provvedimento noi non ci facciamo carico di questi problemi. Viceversa, ritengo che noi abbiamo tenuto ben presente tali questioni e cosa diversa è il fatto che ora noi votiamo contro in quanto ciò è dovuto ad un giudizio complessivo sulle cause che stanno all'origine della problematica.

Ora, con questo disegno di legge (noi ci auguriamo che per il futuro saranno adottate soluzioni meno precarie), viene temporaneamente chiuso il problema delle società autostradali, della loro crisi economico-finanziaria e degli interessi esterni ma ad esse collegati.

Tuttavia se da una parte questo provvedimento chiude il discorso sulla politica dissennata nel settore perseguita fino adesso e dovuta, ripeto, alla carenza di una programmazione, dall'altra il discorso della crisi della mobilità e dei trasporti nel nostro paese rimane aperto.

Attualmente abbiamo due autostrade parallele in Abruzzo dove è stato anche aperto il traforo più lungo d'Europa che, però, ha lo sbocco su una strada provinciale e, in pratica, non « serve » la città di Teramo. Ricordo che ancora non è stata sistemata la dorsale Tirrenica Livorno-Civitavecchia mentre è stata fatta la Pi.Ru.Bi. frutto di interessi ma inutile. Ancora la autostrada Palermo-Messina non è stata completata perché mancano da costruire 66 chilometri e ciò ha provocato molti disagi alla viabilità di quella regione. Abbiamo un'autostrada a sei corsie che arriva fino a Bassano del Grappa, ma da qui al confine austriaco vi è una viabilità di tipo archeologico. Lungo tutto il litorale adria-

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 LUGLIO 1980

tico vi è un doppiopone: una strada o una autostrada, ma da Bari a Brindisi vi sono due corsie, con conseguenti problemi di traffico.

Sono stati compiuti errori gravissimi nella programmazione del nostro paese: l'uso delle risorse è stato subordinato non agli interessi del paese, ma ad una politica clientelare, di parassitismo e di favoritismo nei confronti di questa o quella società, di questo o quell'esponente locale. Non possiamo dimenticarci di come si è agito, perché il paese ne sta pagando le conseguenze ancora oggi.

Per questi motivi non possiamo non votare contro il disegno di legge. Ad ogni modo, se in futuro verranno presentati provvedimenti diretti a sanare la situazione, a chiudere questi problemi, a risolvere i punti di crisi, a riordinare il sistema autostradale e a completare quello stradale, e se essi saranno conformi alle nostre indicazioni e alla volontà espressa dal Governo, ci riserveremo di votare a favore o di astenerci, ma questa volta, al di là dei telegrammi che non ci chiedono di dare un voto favorevole, confermo che il gruppo comunista voterà contro il provvedimento, anche perché riteniamo che la politica seguita finora sia sbagliata.

GUARRA. Anche questo disegno di legge è stato definito un provvedimento-tampone: passiamo da un tampone in aula ad uno in Commissione. Ad ogni modo, non sarò certamente io a disconoscere la funzione positiva di un tampone: quando vi è una emorragia, non vi è dubbio che esso operi positivamente, ma subito dopo averlo applicato bisogna intervenire per cercare di eliminare le cause che hanno provocato l'emorragia. Non mi pare che il disegno di legge al nostro esame affronti le cause del dissesto autostradale — mi auguro che ciò si farà in seguito —, per cui confermo il voto contrario del gruppo del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. A titolo personale e come rappresentante del gruppo socialde-

mocratico, dichiaro che voterò a favore del provvedimento per le ragioni che ho brevemente esposto nel corso della discussione.

REINA. Non è difficile condividere il giudizio del collega Ciuffini sulla politica della viabilità, assennata o no e di cui forse oggi vediamo gli effetti, ma il merito del disegno di legge è un altro: esso può costituire di fatto un tampone — e di ciò possiamo dolerci —, ma non è che questo venga adottato soltanto nel settore autostradale. Infatti, tutta l'attività legislativa, da un po' di tempo a questa parte, interviene a sanare, a cercare di sistemare le varie situazioni, per cui il nostro giudizio favorevole o contrario deve riguardare solo il provvedimento al nostro esame.

Dalle dichiarazioni del Governo che da giorni sono all'esame della Commissione e del Comitato ristretto, da certe indicazioni e da tutta una serie di iniziative della Commissione, anche di presa di conoscenza dello stato di fatto della rete viaria nazionale per il riassetto delle società e dei consorzi di gestione, si rileva la volontà di agire e di provvedere su questa materia in termini organici, per cui il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Intervento del Fondo centrale di garanzia per le esigenze fi-

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 LUGLIO 1980

nanziarie di alcune società autostradali »
(Approvato dal Senato) (1465).

Presenti e votanti . . . 24
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . . 20
Voti contrari 4

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alborghetti, Balzardi, Bettini, Faraguti,
Bonetti Piera, Botta, Rubino, Ciuffini, De

Caro, Facchini, Fornasari, Guarra, Matta,
Padula, Patria, Reina, Rocelli, Rossino,
Santi, Sobrero, Sullo, Tozzetti, Corà, Zoso.

La seduta termina alle 11,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO